



LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 8

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2024

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.

DATE D'APPLICABILITE 01/01/2025



Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général





RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 8 — EXPLOITATION

VERSION 2024

AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
8.4.1.1	25/08/2023	Ajout de la mention des « Compétences Linguistiques »
8.4.1.13 (d)	25/08/2023	Exploitation un pilote : suppression du test de performance
8.6.2.9 (c)	25/08/2023	Acceptation des minima réduits pour les aérodromes de dégivrage au départ
8.8.1.3	25/08/2023	Suppression de l'approbation pour les procédures de dégivrage/antigivrage
8.8.1.20	25/08/2023	Acceptation des procédures de bruit (suppression de l'approbation)
8.10.1.8	25/08/2023	Modification des conditions. Ajout de la licence professionnelle de pilote
8.10.1.9 (a)	25/08/2023	Stage de familiarisation applicable également aux membres d'équipage technique
8.10.1.9 (b)	25/08/2023	Modification des conditions d'approbation de la formation
8.10.1.10	25/08/2023	Refonte de l'article sur les marchandises dangereuses
8.10.1.26	25/08/2023	Suppression des mentions de vols minimum
8.10.1.33	25/08/2023	Suppression de « mécaniciens et navigateurs de bord »
8.10.1.43	25/08/2023	Modification du préavis
NMO 8.10.1.10; NMO 8.10.1.14; NMO 8.10.1.15; NMO 8.10.1.20; NMO 8.10.1.40	25/08/2023	<ul style="list-style-type: none"> Mise en cohérence avec le règlement Suppression des heures minimums pour les formations initiales sol des membres d'équipages techniques (NMO 8.10.1.14 (b)), d'équipage de cabine (NMO 8.10.1.14 (c)) et des agents techniques (NMO 8.10.1.14 (d)), et des formations initiales vol des membres d'équipage technique (NMO 8.10.1.15)



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

INTRODUCTION

La Partie 8 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) présente les exigences réglementaires pour l'exploitation d'aéronefs en Haïti. Elle prescrit les exigences d'exploitation par le personnel navigant certifié ou validé en Haïti et opérant des aéronefs immatriculés en Haïti, ainsi que l'exploitation d'aéronefs immatriculés à l'étranger par des titulaires d'AOC Haïtien. La Partie 8 s'applique à l'exploitation hors d'Haïti par tous les pilotes et exploitants certifiés par l'OFNAC, sauf si cette conformité entraîne une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu. La réglementation s'applique à tous les aéronefs immatriculés à Haïti sauf lorsqu'elle est supplantée par des exigences plus strictes imposées aux entités se livrant au transport aérien commercial et aux détenteurs d'AOC.

Partie 8 — Exploitation

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	5
GLOSSAIRE.....	17
DEFINITIONS	21
PARTIE 8 – EXPLOITATION	34
8.1. GENERALITES	34
8.1.1.1. Applicabilité	34
8.2. EXIGENCES D’EXPLOITATION D’ORDRE GENERAL	34
8.2.1. EXIGENCES POUR LES AERONEFS	34
8.2.1.1. Marques d’immatriculation.....	34
8.2.1.2. Navigabilité des aéronefs civils.....	34
8.2.1.3. Certificat de navigabilité spécial – Restrictions d’exploitation.....	34
8.2.1.4. Instruments et équipements d’aéronef	35
8.2.1.5. Instruments et équipements inopérants.....	35
8.2.1.6. Exigences relatives au manuel de vol, au marquage et aux panneaux des aéronefs civils	36
8.2.1.7. Inspections de l’aéronef et de l’équipement requises	37
8.2.1.8. Documents devant être transportés à bord – Toutes formes d’exploitation	37
8.3. EXIGENCES EN MATIERE DE MAINTENANCE ET D’INSPECTION DES AERONEFS	39
8.3.1.1. Applicabilité	39
8.3.1.2. Généralités	40
8.3.1.3. Inspections annuelles	41
8.3.1.4. Inspections annuelles/Toutes les 100 heures	41
8.3.1.5. Inspections progressives.....	42
8.3.1.6. Maintien de la navigabilité des aéronefs supérieurs à 5700 Kg, multimoteurs à turbine ou giravion à turbine.....	43
8.3.1.7. Modifications des programmes d’entretien d’aéronefs.....	43
8.3.1.8. Maintenance requise.....	44
8.3.1.9. Conservation des dossiers de maintenance et d’inspection	44
8.3.1.10. Location ou vente d’un aéronef – Transfert des dossiers de maintenance	45
8.4. EXIGENCES RELATIVES A L’EQUIPAGE DE CONDUITE	45
8.4.1.1. Composition de l’équipage de conduite.....	45
8.4.1.2. Qualifications des membres de l’équipage de conduite	46
8.4.1.3. Autorisation au lieu d’une qualification de type	46
8.4.1.4. Licences et brevets requis	47
8.4.1.5. Qualifications requises pour les vols IFR	47
8.4.1.6. Autorisations spéciales requises pour les opérations de catégorie II/III.....	47

Partie 8 — Exploitation

8.4.1.7.	Carnets de vol de pilote	48
8.4.1.8.	Expérience récente et compétence du pilote – Vols d’aviation générale	48
8.4.1.9.	Équipage de conduite – Limitations de l’utilisation des services pour le transport commercial aérien	48
8.4.1.10.	Expérience récente du pilote – Décollages et atterrissages, opérations de transport aérien commercial	49
8.4.1.11.	Expérience récente du pilote de relève en croisière	49
8.4.1.12.	Expérience récente du pilote – Lunettes de vision nocturne	50
8.4.1.13.	Compétence du pilote – Opérations de transport aérien commercial	50
8.4.1.14.	Privilèges et limitations des pilotes	51
8.5.	TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES DE L’EQUIPAGE	51
8.5.1.1.	Pouvoirs et responsabilité du commandant de bord	51
8.5.1.2.	Conformité avec la réglementation locale	52
8.5.1.3.	Exploitation négligente ou imprudente de l’aéronef	52
8.5.1.4.	Condition physique des membres de l’équipage de conduite	52
8.5.1.5.	Interdiction de l’usage de substances psychoactives, dont les stupéfiants, les drogues ou l’alcool	53
8.5.1.6.	Utilisation des ceintures et des harnais de sécurité par les membres de l’équipage de conduite	53
8.5.1.7.	Membres de l’équipage de conduite à leur poste de travail	54
8.5.1.8.	Équipement requis pour les membres de l’équipage	54
8.5.1.9.	Conformité aux listes de vérification	55
8.5.1.10.	Informations relatives à la recherche et au sauvetage	55
8.5.1.11.	Production de la documentation relative à l’aéronef et au vol	55
8.5.1.12.	Verrouillage de la porte du poste de pilotage – Transport commercial aérien	55
8.5.1.13.	Admission dans le poste de pilotage – Transport commercial aérien	56
8.5.1.14.	Admission d’un inspecteur dans le poste de pilotage	56
8.5.1.15.	Tâches lors des phases critiques du vol – Transport commercial aérien	56
8.5.1.16.	Manipulation des commandes – Transport commercial aérien	56
8.5.1.17.	Situations anormales simulées en vol – Transport commercial aérien	57
8.5.1.18.	Renseigner Le livret technique – Transport commercial aérien et travail aérien	57
8.5.1.19.	Compte rendu des irrégularités mécaniques	57
8.5.1.20.	Compte rendu des déficiences des installations et aides à la navigation	57
8.5.1.21.	Rapports sur les conditions dangereuses	57
8.5.1.22.	Rapports sur les incidents	58
8.5.1.23.	Déclaration d’accident	58
8.5.1.24.	Utilisation des enregistreurs de conversations de poste de pilotage et de données de vol	59

Partie 8 — Exploitation

8.5.1.25.	Oxygène pour les membres de l'équipage – Approvisionnement minimum et utilisation	59
8.5.1.26.	Appareils électroniques portables.....	60
8.5.1.27.	Transport de marchandises dangereuses.....	60
8.5.1.28.	Microphones.....	60
8.6.	PLANIFICATION ET SUPERVISION DU VOL	61
8.6.1.1.	Depot d'un plan de vol	61
8.6.1.2.	Plan de vol du contrôle de la circulation aérienne – Transport aérien commercial	61
8.6.1.3.	Contenu d'un plan de vol.....	62
8.6.1.4.	Nouvelle autorisation prévue	62
8.6.1.5.	Changements d'un plan de vol	62
8.6.1.6.	Clôture d'un plan de vol	63
8.6.2.	PLANIFICATION ET PREPARATION DU VOL.....	63
8.6.2.1.	Navigabilité de l'aéronef et mesures de sécurité	63
8.6.2.2.	Adéquation des installations d'exploitation	64
8.6.2.3.	Bulletins et prévisions météorologiques	64
8.6.2.4.	Limitations dues aux conditions météorologiques pour les vols VFR	65
8.6.2.5.	Aérodromes de destination IFR.....	65
8.6.2.6.	Exigence portant sur un aérodrome de dégagement à destination pour vol IFR.....	65
8.6.2.7.	Critères de sélection d'un aérodrome de dégagement pour vol IFR.....	68
8.6.2.8.	Dégagements en mer pour les vols d'hélicoptères [AOC]	70
8.6.2.9.	Aérodromes de dégagement au départ – Opérations de transport aérien commercial	71
8.6.2.10.	Distance maximale d'un aérodrome adéquat pour les avions sans approbation EDTO – [AOC].....	72
8.6.2.11.	Exigences pour les opérations en déroutement prolongé – Avions [AOC]	73
8.6.2.12.	Aérodromes de dégagement en route – Opérations EDTO [AOC]	75
8.6.2.13.	Planification du carburant, de l'huile et de l'oxygène et marges d'imprévu	76
8.6.2.14.	Quantité minimum de carburant pour les vols VFR	77
8.6.2.15.	Quantité minimum de carburant pour les vols IFR	78
8.6.2.16.	Distribution et conservation des documents de planification de vol – Transport commercial aérien	81
8.6.2.17.	Chargement de l'aéronef, masse et centrage	81
8.6.2.18.	Masse maximale admise (Règles à considérer pour tous les manifestes de chargement	82
8.6.2.19.	Autorisation de vol requise – Transport commercial aérien	82

Partie 8 — Exploitation

8.6.2.20.	Plan de vol exploitation – Transport commercial aérien.....	82
8.7	LIMITATIONS D'EXPLOITATION ET DE PERFORMANCE DES AERONEFS	83
8.7.1.	TOUS LES AERONEFS	83
8.7.1.1.	Applicabilité	83
8.7.1.2.	Généralités	83
8.7.1.3.	Calcul de performance des aéronefs.....	83
8.7.1.4.	Limitations d'ordre général portant sur la masse et le franchissement des obstacles.....	84
8.7.2.	AERONEFS UTILISES DANS LE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL.....	84
8.7.2.1.	Applicabilité	84
8.7.2.2.	Généralités	84
8.7.2.3.	Exploitation d'avion mono et multimoteurs	86
8.7.2.4.	Calcul des performances des aeronefs.....	87
8.7.2.5.	Limitations au décollage.....	88
8.7.2.6.	Limitations en route – Avions – Tous les moteurs fonctionnant.....	89
8.7.2.7.	Limitations en route – Un moteur inopérant	89
8.7.2.8.	Limitations en route – Deux moteurs inopérants	90
8.7.2.9.	Limitations à l'atterrissage.....	91
8.7.2.10.	Exigences supplémentaires pour les hélicoptères de classe de performances 3 opérant en IMC.....	93
8.8	REGLES D'EXPLOITATION	93
8.8.1.	TOUTES LES OPERATIONS.....	93
8.8.1.1.	Opération d'un aéronef au sol.....	93
8.8.1.2.	Conditions au décollage	94
8.8.1.3.	Vol en conditions de givrage prévues.....	94
8.8.1.4.	Calage altimétrique	95
8.8.1.5.	Altitudes minimales de sécurité – Généralités	95
8.8.1.6.	Altitudes minimales de sécurité VFR	96
8.8.1.7.	Minima d'exploitation d'approche aux instruments	96
8.8.1.8.	Opérations des catégories II et III – Règles générales d'exploitation.....	97
8.8.1.9.	Manuel des opérations catégories II et III	98
8.8.1.10.	Dérogrations pour certaines opérations de catégorie II.....	99
8.8.1.11.	Décision de déroutement – Moteur inopérant	99
8.8.1.12.	Vol à proximité d'autres aéronefs – Dont les vols en formation.....	100
8.8.1.13.	Règles de priorité – Sauf pour les opérations sur l'eau	100
8.8.1.14.	Conditions de vol fictives aux instruments.....	102
8.8.1.15.	Simulation de situations anormales en vol.....	102
8.8.1.16.	Exploitation dans un espace aérien MNPS ou RVSM	102

Partie 8 — Exploitation

8.8.1.17.	Conformité avec les alignements de descente visuels et électroniques.....	103
8.8.1.18.	Restriction ou suspension des opérations – Transport commercial aérien	103
8.8.1.19.	Poursuite d'un vol lorsque l'accès à l'aérodrome de destination est temporairement restreint – Transport commercial aérien.....	103
8.8.1.20.	Procédures de réduction du bruit	103
8.8.1.21.	Exploitation avec un seul pilote – Avion.....	104
8.8.1.22.	Exploitation d'avion monomoteur.....	104
8.8.1.23.	Procédures d'exploitation pour la vitesse de montée et de descente des avions.....	105
8.8.1.24.	Aéronef télépiloté (RPA).....	105
8.8.2.	VFR – REGLES DE VOL A VUE	105
8.8.3.	IFR – REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (en complément du RACH 3, § 3.5)	105
8.8.3.1.	Applicabilité	105
8.8.3.2.	IFR dans un espace aérien contrôlé.....	105
8.8.3.3.	VoLS IFR hors d'un espace aérien contrôlé	106
8.8.3.4.	Minimums de décollage en IFR pour le transport commercial aérien	106
8.8.3.5.	Poursuite d'un vol IFR vers une destination	106
8.8.3.6.	Procédures d'approche aux instruments et minimums pour atterrissage IFR.....	107
8.8.3.7.	Commencer une approche aux instruments	107
8.8.3.8.	Approches aux instruments vers des aérodromes civils	107
8.8.3.9.	Vol en-dessous de la DH ou de la MDA	108
8.8.3.10.	Atterrissage dans des conditions météorologiques de vol aux instruments.....	109
8.8.3.11.	Exécution d'une procédure d'approche interrompue.....	109
8.8.3.12.	Changement de vol IFR en vol VFR	109
8.8.3.13.	Hauteur de franchissement du seuil pour les approches aux instruments en 3D.....	109
8.9.	PASSAGERS ET TRAITEMENT DES PASSAGERS	110
8.9.1.	TOUTES LES OPERATIONS DE TRANSPORT DE PASSAGERS	110
8.9.1.1.	Conduite inacceptable	110
8.9.1.2.	Avitaillement en carburant lorsque des passagers sont à bord	110
8.9.1.3.	Sièges passagers, ceintures de sécurité et harnais de sécurité.....	111
8.9.1.4.	Information des passagers	111
8.9.1.5.	Consignes à suivre en cas d'urgence en vol.....	112
8.9.1.6.	Oxygène pour les passagers – Approvisionnement minimum et utilisation	112
8.9.1.7.	Alcoolisme ou stupéfiants	112
8.9.2.	OPERATIONS DE TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN DE PASSAGERS.....	113
8.9.2.1.	Respect des instructions par les passagers	113
8.9.2.2.	Refus de transport.....	113

Partie 8 — Exploitation

8.9.2.3.	Transport de personnes ne se conformant pas à ces exigences de transport de passagers	113
8.9.2.4.	Membres de l'équipage de cabine à leur poste de travail	114
8.9.2.5.	Capacités d'évacuation	114
8.9.2.6.	Armement des issues de secours automatiques	114
8.9.2.7.	Accessibilité des issues et de l'équipement de secours	114
8.9.2.8.	Escales où les passagers demeurent à bord	115
8.9.2.9.	Embarquement et débarquement des passagers – AOC	115
8.9.2.10.	Transport de personnes à mobilité réduite	115
8.9.2.11.	Sièges situés près des issues	115
8.9.2.12.	Interdiction du port d'armes	118
8.9.2.13.	Oxygène à usage médical pour les passagers.....	118
8.9.2.14.	Bagages à main	118
8.9.2.15.	Transport de fret dans les compartiments passagers	119
8.9.2.16.	Panneaux d'information des passagers.....	121
8.9.2.17.	Annonces faites aux passagers	121
8.9.2.18.	Annonces faites aux passagers – Vols Long courrier au-dessus de l'eau	121
8.9.2.19.	Ceintures de sécurité des passagers.....	122
8.9.2.20.	Dossiers des sièges passagers.....	122
8.9.2.21.	Rangement de la nourriture, des boissons et du service passagers.....	122
8.9.2.22.	Arrimage des articles lourds dans le compartiment passagers.....	123

8.10 QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE ET D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION – TRANSPORT

AERIEN COMMERCIAL..... 123

8.10.1.1	Limitation des privilèges des pilotes ayant atteint leur 60 ^e anniversaire et restriction des privilèges des pilotes ayant atteint leur 65 ^e anniversaire	123
8.10.1.2.	Utilisation de simulateurs d'entraînement au vol	123
8.10.1.3.	Approbation d'un simulateur d'entraînement au vol pour l'obtention de crédits de formation et de vérification des compétences.....	124
8.10.1.4.	Exigences portant sur la licence de commandant de bord	124
8.10.1.5.	Exigences portant sur la licence pour copilote et pilote de relève en croisière.....	125
8.10.1.6.	Exigences portant sur la licence de mécanicien navigant (réservé)	125
8.10.1.7.	Un pilote qualifié pour exercer les fonctions de mécanicien navigant (reserve).....	125
8.10.1.8.	Personnes qualifiées pour donner une autorisation de vol	125
8.10.1.9.	Familiarisation avec les procédures de la compagnie	125
8.10.1.10.	Formation initiale portant sur les marchandises dangereuses	126
8.10.1.11.	Formation initiale en matière de sûreté.....	126
8.10.1.12.	Formation initiale à la gestion des ressources de L'équipage	126
8.10.1.13.	Exercices initiaux d'entraînement à l'équipement de sécurité et sauvetage.....	126

Partie 8 — Exploitation

8.10.1.14. Formation initiale au sol	127
8.10.1.15. Formation initiale au vol.....	127
8.10.1.16. Formation initiale à l'exploitation spécialisée	128
8.10.1.17. Différences entre les aéronefs	128
8.10.1.18. Réserve	128
8.10.1.19. Familiarisation avec un équipement nouveau ou des procédures nouvelles	128
8.10.1.20. Compétences pilote – Contrôle des compétences.....	129
8.10.1.21. Rétablissement de l'expérience récente – Équipage de conduite	129
8.10.1.22. Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée	130
8.10.1.23. Vérification des compétences pour mécanicien de bord et navigateur (Réserve).....	130
8.10.1.24. Vérifications des compétences– Membres de l'équipage de cabine	130
8.10.1.25. Vérifications des compétences – Agents techniques d'exploitation.....	130
8.10.1.26. Vol en ligne sous supervision – Pilotes	130
8.10.1.27. Vol de ligne supervisé – Mécaniciens navigants (réserve)	131
8.10.1.28. Expérience supervisée en vol – Membres de l'équipage de cabine.....	131
8.10.1.29. Observations de vol– Agents techniques d'exploitation	131
8.10.1.30. Contrôle en ligne (de navigation et de zone) – Qualification pilote.....	131
8.10.1.31. Autorisation pour les opérations par mauvaise visibilité	132
8.10.1.32. Aérodromes et hélistations à caractéristiques particulières – Qualification commandant de bord.....	132
8.10.1.33. Entraînement périodique - Membres de l'équipage de conduite.....	133
8.10.1.34. Entraînement périodique et rétablissement des qualifications – Équipage de cabine	134
8.10.1.35. Entraînement périodique et rétablissement des qualifications– Agents techniques d'exploitation.....	135
8.10.1.36. Qualifications des instructeurs – Équipage de conduite, équipage de cabine, agent technique d'exploitation	135
8.10.1.37. Formation d'instructeur	136
8.10.1.38. Personnel approuvé pour effectuer les examens ou contrôles	136
8.10.1.39. Qualifications du personnel en charge des examens/contrôles	137
8.10.1.40. Formation du personnel en charge des examens/contrôles.....	139
8.10.1.41. Exploitation avec un seul pilote en IFR ou vol de nuit – Qualifications, formation, contrôle	139
8.10.1.42. Réserve	140
8.10.1.43. Suivi des activités de formation et de contrôle.....	140
8.10.1.44. Arrêt d'un contrôle des connaissances, des compétences et en route.....	140
8.10.1.45. Enregistrement des qualifications de membre d'équipage et d'agent technique d'exploitation	140

Partie 8 — Exploitation

8.10.1.46. Réserve	141
8.10.1.47. Période d'éligibilité	141
8.10.1.48. Réduction des exigences	141
8.11 GESTION DE LA FATIGUE	141
8.11.1.1 Applicabilité	141
8.11.1.1. Gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue	142
8.11.1.2. Périodes de service et de repos	143
8.12 TEMPS DE VOL, PERIODE DE SERVICE DE VOL, PERIODES DE SERVICE ET PERIODES DE REPOS POUR LA GESTION DE LA FATIGUE	143
8.12.1.1. Applicabilité	143
8.12.1.2. Périodes de service et de repos – Tous les membres d'équipage et agents techniques d'exploitation	143
8.12.1.3. Service en vol - Équipage de conduite	144
8.12.1.4. Nombre maximum d'heures de vol – Équipage de conduite	145
8.12.1.5. Conformité aux exigences de programmation	145
8.12.1.6. Plans spéciaux de service en vol	146
8.12.1.7. Dossiers relatifs au temps de vol, de service et de repos	146
8.13 AUTORISATIONS DE VOL – TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL	146
8.13.1.1. Applicabilité	146
8.13.1.2. Organisation du contrôle d'exploitation	146
8.13.1.3. Fonctions associées au contrôle d'exploitation	147
8.13.1.4. Tâches relatives au contrôle d'exploitation	147
8.13.1.5. Contenu d'une autorisation de vol/plan de vol d'exploitation	148
8.13.1.6. Autorisation de vol – Exigences portant sur l'aéronef	149
8.13.1.7. Autorisation de vol – Installations et NOTAM	149
8.13.1.8. Autorisation de vol – Bulletins et prévisions météorologiques	150
8.13.1.9. Autorisation de vol – Conditions de givrage	150
8.13.1.10. Autorisation de vol – En VFR ou IFR	150
8.13.1.11. Autorisation de vol – Approvisionnement minimum en carburant	150
8.13.1.12. Autorisation de vol – Chargement et performance de l'aéronef	151
8.13.1.13. Autorisation de vol – Amendement - nouvelle autorisation en route	151
8.13.1.14. Autorisation de vol – Avec radar météorologique embarqué	152
PARTIE 8 – NORMES DE MISE EN ŒUVRE	156
NMO 8.4.1.1 EXPLOITATION D'AERONEF AVEC UN SEUL PILOTE EN IMC OU DE NUIT	156
NMO 8.7.2.2(B) GENERALITES – CODE DE PERFORMANCE DES HELICOPTERES DE CLASSES DE PERFORMANCE 1, 2 ET 3	156
NMO 8.7.2.3 EXPLOITATION D'AVION MONOMOTEUR EN IMC OU DE NUIT	157
NMO 8.8.1.7 MINIMA D'EXPLOITATION D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS	160

Partie 8 — Exploitation

NMO 8.8.1.9	MANUEL DES OPERATIONS CATEGORIE II ET III	160
NMO 8.8.1.28	INTERCEPTION D'AERONEFS CIVILS	161
NMO 8.8.3.4	TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIERE (RESERVE).....	166
NMO 8.10.1.9	FAMILIARISATION AVEC LES PROCEDURES DE LA COMPAGNIE	166
NMO 8.10.1.10	FORMATION INITIALE PORTANT SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES	166
NMO 8.10.1.12	FORMATION INITIALE A LA GESTION DES RESSOURCES EN EQUIPAGE	170
NMO 8.10.1.13	EXERCICES INITIAUX D'ENTRAINEMENT AUX EQUIPEMENTS DE SECURITE ET DE SAUVETAGE	171
NMO 8.10.1.14(B)	FORMATION AERONAUTIQUE INITIALE AU SOL – ÉQUIPAGE DE CONDUITE	176
NMO 8.10.1.14(C)	FORMATION AERONAUTIQUE INITIALE AU SOL – PERSONNEL DE CABINE.....	183
NMO 8.10.1.14(D)	FORMATION AERONAUTIQUE INITIALE AU SOL – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION	187
NMO 8.10.1.15	FORMATION INITIALE AU VOL.....	189
NMO 8.10.1.16	FORMATION INITIALE AUX EXPLOITATIONS SPECIALES	193
NMO 8.10.1.17	DIFFERENCES ENTRE LES AERONEFS	193
NMO 8.10.1.20	COMPETENCES PILOTE – CONTROLE DES COMPETENCES.....	194
NMO 8.10.1.22	APPARIEMENT DE PILOTES DONT L'EXPERIENCE EST LIMITEE	195
NMO 8.10.1.24	CONTROLES DES COMPETENCES – MEMBRES DU PERSONNEL DE CABINE.....	197
NMO 8.10.1.25	CONTROLE S DES COMPETENCES – AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION	198
NMO 8.10.1.33	FORMATION PERIODIQUE – ÉQUIPAGE DE CONDUITE	199
NMO 8.10.1.34	FORMATION PERIODIQUE AUX PROCEDURES NORMALE ET SECOURS – MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE	205
NMO 8.10.1.35	FORMATION PERIODIQUE – AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION.....	207
NMO 8.10.1.37	FORMATION D'INSTRUCTEUR	208
NMO 8.10.1.40	FORMATION DU PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES	212
NMO 8.12.1.3	PERIODES DE SERVICE ET DE REPOS.....	214

Partie 8 — Exploitation

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

GLOSSAIRE

Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 8 :

AAC – Tous les aéronefs

ACAS – Système anticollision embarqué

CN – Consigne de navigabilité

ADS – Surveillance dépendante automatique

ADS-B – Surveillance dépendante automatique — transmission

ADS-C – Surveillance dépendante automatique — contrat

AGL – Au-dessus du sol

AIP – Publication d'information aéronautique

AMO – Organisme de maintenance agréé

AMSL – Au-dessus du niveau moyen de la mer

AMT – Technicien de maintenance aéronautique

AOC – Permis d'exploitation aérienne

APU – Groupe auxiliaire de bord

ATC – Contrôle de la circulation aérienne

ATPL – Licence de pilote de ligne

ATS – Service de la circulation aérienne

CAT – Catégorie

CDL – Liste d'écarts de configuration

CG – Centre de gravité

CP – Copilote

CPL – Licence de pilote professionnel

CRM – Gestion des ressources en équipe

CRT – Tube cathodique

CVR – Enregistreur de conversations de poste de pilotage

CVS – Système de visionique combiné

DH – Hauteur de décision

EDTO – Opérations en temps de déroutement prolongé

Partie 8 — Exploitation

ETA – Heure d'arrivée prévue

EVS – Visionique tout temps

FAS – Segment d'approche finale

FDR – Enregistreur de données de vol

FFS – Full Flight Simulator

FL – Niveau de vol

FOO – Agent technique d'exploitation

FRMS – Système de gestion des risques de fatigue

FSTD – Simulateur d'entraînement au vol

GPS – Système mondial de localisation

HUD – Visualisation tête haute

IA – Autorisation d'inspection

IAP – Procédure d'approche aux instruments

OACI – Organisation de l'aviation civile internationale

IFR – Règles de vol aux instruments

ILS – Système d'atterrissage aux instruments

IMC – Conditions météorologiques de vol aux instruments

INS – Système de navigation par inertie

NMO – Normes de mise en œuvre

LDA – Aide directionnelle de type alignement de piste

LOC – Alignement de piste

LORAN – Système de navigation longue distance

LVO – Exploitation par faible visibilité

LVTO – Décollage par faible visibilité

MDA – Altitude minimale de descente

MDH – Hauteur minimale de descente

MEA – Altitude minimale en route

MEL – Liste minimale d'équipements

MMEL – Liste minimale d'équipements de référence

Partie 8 — Exploitation

MNPS – Spécifications de performances minimales de navigation*

MOPSC - Maximum passenger seating capacity (configuration de sièges maximale approuvée)

MOCA – Altitude minimale de franchissement d'obstacles

MSL – Niveau moyen de la mer

NAT HLA – Espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord

NM – Milles nautiques

NOTAM – Avis aux navigants

NOTOC – Notification au Commandant

NPA – Approche de non-précision

OCA – Altitude de franchissement d'obstacles

OCA/H – Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles

OCH – Hauteur de franchissement d'obstacles

OM – Manuel d'exploitation

PA – Approche de précision

PBN – Navigation basée sur la performance

PIC – Commandant de bord

PBE – Inhalateur protecteur

RFFS – Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie

RNAV – Navigation de surface

RP – Pilote à distance

RPA – Aéronef télépiloté

RPAS – Système d'aéronef télépiloté

RPS – Station de pilotage à distance

RVR – Portée visuelle de piste

RVSM – Minimum de séparation verticale réduit

SCCM – Chef de cabine

SDF – Centre directionnel simplifié

SM – Milles terrestres

SSR – Radar secondaire de surveillance

Partie 8 — Exploitation

SVS – Système de visionique synthétique

TACAN – Système de navigation aérienne tactique

ULD – Unité de chargement

UTC – Temps universel coordonné

VFR – Règles de vol à vue

VMC – Conditions météorologiques de vol à vue

VSM – Séparation verticale minimum

V1 – Vitesse de décision au décollage

Vmo – Vitesse maximum en exploitation

VOR – Radiophares omnidirectionnels VHF

VSO – Vitesse de décrochage ou vitesse minimum régulière de vol en configuration d'atterrissage

DEFINITIONS

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire :

- capture illicite d'un aéronef en vol ;
- capture illicite d'un aéronef au sol ;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aéroports ;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note.— L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

Aérodrome isolé. Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Partie 8 — Exploitation

Agent technique d'exploitation. Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément à l'Annexe 1, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1.— L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.— On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3.— Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur de décision » et abrégées « DA/H ».

Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1.— L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas de procédures d'approche classique, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une procédure d'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.— Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/ hauteur de franchissement d'obstacles » et abrégées « OCA/H ».

Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH). Altitude ou hauteur spécifiée, dans une opération d'approche aux instruments 2D ou une opération d'approche indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1.— L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Partie 8 — Exploitation

Note 2.— On entend par « référence visuelle nécessaire » la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3.— Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme « altitude/hauteur minimale de descente » et abrégées « MDA/H ».

Altitude-pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type*.

Atterrissage forcé en sécurité. Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Carburant critique EDTO. Quantité de carburant nécessaire pour le vol jusqu'à un aéroport de dégagement en route compte tenu de la possibilité d'une panne du système le plus contraignant au point le plus critique de la route.

Note.— Des orientations sur des scénarios carburant critique EDTO figurent dans le Manuel relatif aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) (Doc 10085).

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond*, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note.— Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au chapitre 4 de l'Annexe 2.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond*, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note.— Les minimums spécifiés figurent au chapitre 4 de l'Annexe 2.

Contrôle d'exploitation. Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Distance utilisable à l'atterrissage. Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

Partie 8 — Exploitation

Émetteur de localisation d'urgence (ELT). Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

ELT automatique fixe [ELT(AF)]. ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

ELT automatique portatif [ELT(AP)]. ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

ELT automatique largable [ELT(AD)]. ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

ELT de survie [ELT(S)]. ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

En état de navigabilité. État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.

Environnement hostile. Environnement dans lequel :

- a) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;
- b) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
- c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
- d) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

Environnement hostile en zone habitée. Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

Environnement hostile hors zone habitée. Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

Environnement non hostile. Environnement dans lequel :

- a) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche sont adéquats;

Partie 8 — Exploitation

- b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;
- c) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;
- d) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.

Note.— Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.

État de l'aérodrome. État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international (Doc 9587)*.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Exploitation en classe de performances 1. Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.

Exploitation en classe de performances 2. Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Exploitation en classe de performances 3. Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.

Fatigue. État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

Partie 8 — Exploitation

Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».

Hélistation. Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

Note 1.— Dans la présente partie, le terme « hélistation » désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.

Note 2.— Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.

Hélistation de dégagement. Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :

Hélistation de dégagement à destination. Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'hélistation d'atterrissage prévue.

Note.— L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.

Liste d'écarts de configuration (CDL). Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

Liste minimale d'équipements (LME ou MEL). Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

Liste minimale d'équipements de référence (LMER ou MMEL). Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

Partie 8 — Exploitation

Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Manuel de vol. Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Note.— La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans l'Annexe 18, chapitre 3.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Minimums opérationnels d'aérodrome. Limites d'utilisation d'un aérodrome :

- a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- b) pour les opérations d'approche aux instruments 2D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- c) pour les opérations d'approche aux instruments 3D, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) selon le type et/ou la catégorie de l'opération.

Partie 8 — Exploitation

Modification. Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

Note.— Une modification peut également comprendre l'exécution de la modification, qui est une tâche de maintenance qui doit faire l'objet d'une fiche de maintenance. D'autres orientations sur la maintenance des aéronefs — modification et réparation — figurent aussi dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

Moteur. Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

Navigation de surface (RNAV). Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Note.— La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

Navigation fondée sur les performances (PBN). Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Note.— Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Nuit. Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note.— Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

Opération. Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

Note.— Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélicoptère et les vols du service médical d'urgence.

Opération d'approche aux instruments. Approche et atterrissage utilisant des instruments de guidage de navigation et une procédure d'approche aux instruments. Les opérations d'approche aux instruments peuvent être exécutées selon deux méthodes :

Partie 8 — Exploitation

- a) approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale ;
- b) approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et verticale.

Note.— Le guidage de navigation latérale et verticale désigne le guidage assuré par :

- a) une aide de radionavigation au sol ; ou
- b) des données de navigation générées par ordinateur provenant d'aides de navigation au sol, spatiales ou autonomes, ou d'une combinaison de ces aides.

Opération par faible visibilité (LVO). Approche avec RVR inférieure à 550 m et/ou DH inférieure à 60 m (200 ft) ou décollage avec RVR inférieure à 400 m.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Période de repos. Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

Période de service de vol. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

Permis d'exploitation aérienne (AOC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Note.— L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).

Phase d'approche et d'atterrissage — hélicoptères. Partie du vol qui va de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

Phase de croisière. Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.

Partie 8 — Exploitation

Note.— Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du moteur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

Phase de décollage et de montée initiale. Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Pilote de relève en croisière. Membre d'équipage de conduite chargé de remplir des fonctions de pilote pendant la phase de croisière du vol afin de permettre au pilote commandant de bord ou à un copilote de prendre un repos prévu.

Piste contaminée. Une piste est contaminée lorsqu'une partie importante de sa surface (que ce soit par endroits isolés ou non), délimitée par la longueur et la largeur utilisées, est recouverte d'une ou de plusieurs des substances énumérées dans les éléments descriptifs de l'état de la surface des pistes.

Note.— Les définitions de l'Annexe 14, volume I, contiennent de plus amples renseignements sur les descripteurs de l'état de la surface des pistes.

Piste mouillée. La surface de la piste est couverte d'humidité visible ou d'eau jusqu'à une épaisseur de 3 mm inclusivement dans la zone qui doit être utilisée.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol exploitation. Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

Point de décision à l'atterrissage (LDP). Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.

Note.— Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

Point de décision au décollage (TDP). Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un moteur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Note.— Le point de décision au décollage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 1.

Point de non-retour. Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'aéronef peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible.

Partie 8 — Exploitation

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Procédure d'approche aux instruments (IAP). Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

Procédure d'approche de précision (PA). Procédure d'approche aux instruments fondée sur des systèmes de navigation (ILS, MLS, GLS et SBAS CAT I) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B.

Note.— Voir le § 4.2.8.3 pour les types d'opérations d'approche aux instruments.

Programme de maintenance. Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Règlement applicable de navigabilité. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Réparation. Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

Segment d'approche finale (FAS). Partie d'une procédure d'approche aux instruments au cours de laquelle sont exécutés l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage.

Service. Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

Service de la circulation aérienne (ATS). Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Simulateur d'entraînement au vol. L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques,

Partie 8 — Exploitation

électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

Spécification de navigation. Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de

Spécifications d'exploitation. Autorisations indiquant les approbations particulières, les conditions et les restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

Substances psychoactives. Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Système de vision améliorée (EVS). Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

Note.— L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).

Système de vision combiné (CVS). Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).

Système de vision synthétique (SVS). Système d'affichage d'images synthétiques, issues de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

Temps de vol — avions. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Partie 8 — Exploitation

Note.— Ce temps, parfois appelé « temps bloc » ou « temps cale à cale », est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Visualisation tête haute (HUD). Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.

Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO). Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aéroport de dégivrage en route excède le seuil de temps fixé par l'État de l'exploitant.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Vols en mer. Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.

VTOSS. Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le moteur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres moteurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.

Note.— La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.

Zone habitée. En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

Partie 8 — EXPLOITATION

8.1. GENERALITES

8.1.1.1. APPLICABILITE

- (a) La Partie 8 prescrit les exigences concernant ce qui suit :
 - (1) L'exploitation par un membre de l'équipage de conduite certifié ou validé par l'OFNAC d'un aéronef immatriculé en Haïti.
 - (2) L'exploitation d'aéronefs étrangers immatriculés dans un autre État par des titulaires d'AOC de la république d'Haïti.
 - (3) L'exploitation d'aéronefs en Haïti par des équipages de conduite ou des titulaires d'AOC d'un autre État.
- (b) Pour l'exploitation hors d'Haïti, tous les pilotes et exploitants Haïtiens doivent se conformer à ces exigences, sauf si cette conformité entraînait une violation des lois de l'État dans lequel l'exploitation a lieu.

8.2. EXIGENCES D'EXPLOITATION D'ORDRE GENERAL

8.2.1. EXIGENCES POUR LES AERONEFS

8.2.1.1. MARQUES D'IMMATRICULATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef immatriculé en Haïti sans l'affichage des marques correctes prescrites dans la Partie 4 du RACH.

8.2.1.2. NAVIGABILITE DES AERONEFS CIVILS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil s'il n'est pas en état de navigabilité.
- (b) Tout commandant de bord doit déterminer si l'aéronef est en état d'effectuer un vol en toute sécurité.
- (c) Le commandant de bord doit interrompre un vol dès que possible en cas de problème mécanique, électrique ou structurel affectant la navigabilité.

8.2.1.3. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL — RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial, sauf dans les

Partie 8 — Exploitation

limitations associées à ce certificat.

8.2.1.4. INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS D'AERONEF

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef s'il n'est pas doté des instruments et des équipements de navigation requis, appropriés pour le type de vol considéré et la trajectoire de vol suivie.

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

8.2.1.5. INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS INOPERANTS

- (a) Nul n'est autorisé à décoller dans un aéronef à bord duquel les instruments ou les équipements installés sont inopérants, sauf sur autorisation de l'OFNAC
- (b) Le titulaire d'un AOC délivré par l'OFNAC n'exploite pas un aéronef multi-moteurs dont les instruments et l'équipement installés sont inopérants, sauf si les conditions suivantes sont respectées :
- (1) Il existe une MEL approuvée par l'OFNAC pour cet aéronef. Cette MEL sera conforme à la MMEL, si elle existe, de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci
 - (2) L'OFNAC 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 l'autorité compétente dans les dispositions spécifiques d'exploitation du titulaire de l'AOC. Une MEL approuvée, telle qu'elle est autorisée par les dispositions spécifiques d'exploitation, constitue un changement approuvé de conception de type sans qu'il faille demander une nouvelle certification. L'équipage de conduite déterminera si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une escale intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance.
 - (3) La MEL approuvée doit :
 - (i) Être préparée conformément aux limitations spécifiées au paragraphe (c) de la présente section.
 - (4) 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.
- (c) Les instruments et l'équipement suivants ne doivent pas être inclus dans la MEL :
- (1) Les instruments et l'équipement requis par une consigne de navigabilité comme devant être

Partie 8 — Exploitation

en état de fonctionnement, sauf si la directive le stipule autrement.

- (2) Les instruments et l'équipement requis pour une exploitation spécifique aux termes des Parties 7, 8 et/ou 9 du RACH de la présente réglementation.
- (d) Nonobstant l'alinéa (c) de la présente 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 de l'alinéa 5.4.1.7 du RACH 5.
- (e) Dans les situations où aucune liste minimale d'équipements de référence (MMEL) n'est disponible et aucune liste minimale d'équipements n'est requise pour l'exploitation spécifique de l'aéronef aux termes de la présente réglementation, les opérations de vol peuvent être entreprises avec des instruments et des équipements installés inopérants, sous réserve que les conditions suivantes soient satisfaites.
- (1) Les instruments et l'équipement inopérants ne peuvent pas :
- (i) Faire partie des instruments et des équipements VFR de jour prescrits à la Partie 7 du RACH ;
 - (ii) Être requis sur la liste de l'équipement de l'aéronef ou d'exploitation pour le type de vol effectué ;
 - (iii) Être requis par la Partie 7 du RACH pour le type de vol spécifique effectué ; ou
 - (iv) Être requis par une consigne de navigabilité.

N. B. : 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 du RACH.

- (2) Pour bénéficier de ces dispositions, les instruments et l'équipement inopérants doivent :
- (i) Être acceptables par le commandant de bord comme ne présentant pas de danger pour une exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) Être mis hors service et marqués par une notification de non-fonctionnement (inopérant/inoperative) ; ou
 - (iii) Être enlevés de l'aéronef, avec une affiche placée dans le poste de pilotage et la maintenance enregistrée conformément à la Partie 5 du RACH.

N. B. : Les instruments et l'équipement requis pour une exploitation spécifique figurent à la Partie 7 du RACH.

8.2.1.6. EXIGENCES RELATIVES AU MANUEL DE VOL, AU MARQUAGE ET AUX PANNEAUX DES AERONEFS CIVILS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé en Haïti s'il n'y a pas ce qui suit à bord :
- (1) Un manuel de vol (AFM ou RFM) à jour et approuvé ; ou
 - (2) Un AOM approuvé ou accepté par l'autorité compétente pour le titulaire de l'AOC ;

Partie 8 — Exploitation

- (3) S'il n'y a pas de manuel de vol, le matériel approuvé relatif au manuel, les marquages et les panneaux, ou toute combinaison de ceux-ci, qui indiquent au commandant de bord les limites d'emploi nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil dans l'espace aérien Haïtien qui ne se conforme pas aux limitations d'exploitation spécifiées dans le manuel de vol approuvé, aux marques et panneaux ou à ce qui est autrement prescrit par le service de certification des aéronefs de l'État d'immatriculation.
- (c) Tout manuel de vol doit être mis à jour en mettant en œuvre les changements rendus obligatoires par l'État d'immatriculation.
- (d) Tout exploitant doit, aux fins de présentation visuelle, afficher dans l'aéronef tous les panneaux, listes, marquages d'instruments ou une combinaison de ceux-ci contenant ces limitations d'exploitation prescrites par le service de certification de l'aéronef de l'État d'immatriculation.

8.2.1.7. INSPECTIONS DE L'AERONEF ET DE L'EQUIPEMENT REQUISES

- (a) Sauf autorisation contraire de l'OFNAC nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil d'Haïti si les inspections appropriées, requises par la section 8.3 du RACH, n'ont pas été effectuées.

8.2.1.8. DOCUMENTS DEVANT ETRE TRANSPORTES A BORD — TOUTES FORMES D'EXPLOITATION

- (a) Sauf tel que stipulé à l'alinéa 8.2.1.6 du RACH, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour le transport aérien commercial si les documents suivants, à jour et approuvés ou acceptés, ne se trouvent pas à bord :
 - (1) Certificat d'immatriculation de l'aéronef délivré au propriétaire
 - (2) Certificat de navigabilité
 - (3) Carnet de bord de l'aéronef
 - (4) Licence radio de l'aéronef
 - (5) Liste des noms des passagers et des points d'embarquement et de destination, si cela s'applique
 - (6) Manifeste des marchandises, y compris les informations relatives aux charges spéciales
 - (7) Livret technique d'aéronef
 - (8) AOC, si cela est requis
 - (9) Certificat acoustique, si cela est requis
 - (10) Manuel de vol pour les avions et les hélicoptères

Partie 8 — Exploitation

- (11) La ou les parties du manuel d'exploitation pertinentes à l'exploitation effectuée
 - (12) MEL
 - (13) Manuel de Catégorie II ou III, si cela s'applique
 - (14) Plan de vol d'exploitation, pour tous les vols internationaux
 - (15) Plan de vol déposé auprès de l'ATC
 - (16) Documentation de briefing NOTAM
 - (17) Renseignements météorologiques
 - (18) Documentation relative à la masse et au centrage
 - (19) Liste des passagers de catégorie spéciale,
N. B. : « Passagers de catégorie spéciale » comprend le personnel de sécurité armé, les déportés, les personnes détenues et celles qui ont des besoins médicaux spéciaux
 - (20) Cartes pour les routes du vol proposé ou de vol pouvant être dérouté
 - (21) Formulaires pour se conformer aux exigences de compte rendu de l'OFNAC et du titulaire de l'AOC
 - (22) Pour les vols internationaux, une déclaration en douane d'ordre général
 - (23) Toute documentation pouvant être requise par l'autorité compétente ou les États concernés par un vol proposé
 - (24) Les licences et certificats médicaux appropriés de chaque membre de l'équipage de conduite
 - (25) Une copie de la fiche de remise en service, s'il y en a, en vigueur pour l'aéronef
 - (26) Les informations de recherche et de sauvetage pour les vols internationaux
- (b) Sauf tel que stipulé par l'alinéa 8.2.1.6 du RACH, 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 :
- (1) Certificat d'immatriculation de l'aéronef délivré au propriétaire
 - (2) Certificat de navigabilité
 - (3) Carnet de bord de l'aéronef
 - (4) Licence radio de l'aéronef, pour les vols internationaux
 - (5) Liste des noms des passagers et des points d'embarquement et de destination, si cela s'applique
 - (6) Manifeste des marchandises, y compris les informations relatives aux charges spéciales

Partie 8 — Exploitation

- (7) Les licences et certificats médicaux appropriés de chaque membre de l'équipage de conduite
- (8) 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
- (9) Certificat acoustique, si cela est requis
- (10) Manuel de vol pour les avions et les hélicoptères
- (11) Manuel de Catégorie II ou III, si cela s'applique
- (12) Plan de vol d'exploitation, pour tous les vols internationaux
- (13) Documentation de briefing NOTAM
- (14) Cartes pour les routes du vol proposé ou de vol pouvant être dérouté
- (15) Formulaire pour se conformer aux exigences de compte rendu de l'autorité compétente
- (16) Pour les vols internationaux, une déclaration en douane d'ordre général
- (17) Certificat de travail aérien pour les exploitants se livrant à un travail aérien
- (18) Les informations de recherche et de sauvetage pour les vols internationaux
- (19) Toute documentation pouvant être requise par l'autorité compétente ou les États concernés par un vol proposé

Note 1 : « 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.

Note 2 : Le certificat acoustique doit indiquer les normes de l'Annexe 16, Volume 1 de l'OACI. La déclaration peut faire partie de tout document transporté à bord et approuvé par l'État d'immatriculation.

8.3. EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION DES AÉRONEFS

8.3.1.1. APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie stipule les règles régissant la maintenance et l'inspection des aéronefs civils immatriculés en Haïti, exploités en ou hors d'Haïti.
- (b) Les inspections annuelles prévues à l'alinéa 8.3.1.4 du RACH et les inspections annuelles de plus de 100 heures prévues à l'alinéa 8.3.1.4 du RACH ne s'appliquent pas à :
 - (1) Un aéronef ayant un permis de vol spécial, ou un certificat de navigabilité spécial ;
 - (2) Un aéronef sujet aux exigences d'inspections progressives de l'alinéa 8.3.1.5 du RACH ;

Partie 8 — Exploitation

- (3) Un aéronef sujet aux exigences de l'alinéa 8.3.1.6 du RACH ;
- (4) 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 de l'alinéa 8.3.1.6 du RACH.

8.3.1.2. GENERALITES

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant inscrit d'un aéronef a la responsabilité de le maintenir en état de navigabilité, ce qui comprend la conformité à toutes les consignes de navigabilité. Le suivi correspondant pour le maintien de la navigabilité peut éventuellement être délégué à un organisme de gestion de la navigabilité étranger certifié par son autorité de tutelle (CAMO).
- (b) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de maintenance, d'entretien préventif sur un aéronef ou à y apporter des modifications autres que celles qui sont prescrites par la présente sous-partie et les autres réglementations applicables, dont la Partie 5 du RACH.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un programme d'entretien 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 l'OFNAC aux termes de la Partie 9 du RACH ou conformément à un programme d'entretien approuvé aux termes de la présente sous-section, ont été respectés.
- (d) Le propriétaire ou l'exploitant utilise l'un des programmes d'entretien suivants en fonction de ce qui est approprié pour l'aéronef et le type d'exploitation. Les paragraphes suivants du règlement précisent les conditions de choix entre ces divers programmes.
 - (1) Inspection annuelle ;
 - (2) Inspection annuelle/toutes les 100 heures ;
 - (3) Programme de maintenance progressive ;
 - (4) Programme de maintien de la navigabilité pour les aéronefs de plus de 5 700KG ou bien les multimoteurs à turbines ou giravions à turbines.
- (e) Outre l'application de l'un des programmes précédents le propriétaire ou l'exploitant est tenu, en application des exigences du RACH 5 d'effectuer les grandes visites (Overhaul) applicables à l'aéronef ainsi que les Révisions générales des moteurs (GMP ou GTP) et Hélices et équipements principaux aux périodicités préconisées par le constructeur. Des évolutions de ces périodicités résultant d'un programme de fiabilité peuvent être appliquées sous réserve d'une révision du programme d'entretien soumise à l'approbation de l'OFNAC.
- (f) 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 type du constructeur (Data Sheet) sont respectés et que l'aéronef, y compris la cellule, les moteurs, les hélices, les rotors, les appareils et l'équipement de survie et d'urgence, est inspecté conformément au programme d'entretien sélectionné.

Partie 8 — Exploitation

- (g) Toute personne désirant établir ou modifier un programme d'entretien doit le soumettre pour approbation à l'OFNAC par écrit ; la demande doit comprendre :
 - (1) Les instructions et procédures d'exécution de l'inspection pour la marque et le modèle particuliers d'aéronef, y compris les essais et contrôles 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
 - (2) Un calendrier des inspections qui doivent être effectuées, exprimé en termes de temps de service, temps de calendrier, nombre d'opérations ou cycles du système ou toute combinaison de ceux-ci.
- (h) Lorsqu'un exploitant passe d'un programme d'entretien à un autre, il doit tenir compte pour le recalage 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.

8.3.1.3. INSPECTIONS ANNUELLES

- (a) Un programme d'inspection annuelle peut être utilisé pour les aéronefs non complexes dont la masse maximale certifiée au décollage est de moins de 5 700 kg.
- (b) Une inspection annuelle effectuée aux termes du présent paragraphe peut l'être par un AMT titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 du RACH, ou par un AMO conformément à la partie 6 du RACH.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sauf si, dans les 12 mois civils précédents, celui-ci a passé :
 - (1) Une inspection annuelle conformément à la Partie 5 du RACH et a été approuvé pour une remise en service par un AMT titulaire d'une licence AMT délivrée conformément à la Partie 2 du RACH ou par un AMO certifié conformément à la Partie 6 du RACH, ou
 - (2) Une inspection pour la délivrance d'un certificat de navigabilité par l'OFNAC conformément à la Partie 5 du RACH.

8.3.1.4. INSPECTIONS ANNUELLES/TOUTES LES 100 HEURES

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef non complexe dont la masse maximale certifiée au décollage est de moins de 5 700 kg, sauf si :
 - (1) Dans les 100 heures de temps de service précédent, l'aéronef a passé une inspection annuelle ou des 100 heures ; et
 - (2) Il a été approuvé pour une remise en service conformément à la Partie 5 du RACH.
- (b) 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

Partie 8 — Exploitation

des 100 heures de service suivantes.

- (c) Une inspection annuelle, aux termes du présent paragraphe, peut être effectuée, de même que la remise en service, par un AMT titulaire d'une licence délivrée conformément à la Partie 2 du RACH ou par un AMO certifié conformément à la Partie 6 du RACH.
- (d) Une inspection des 100 heures, aux termes du présent paragraphe, peut être effectuée, de même que la remise en service, par un AMT titulaire d'une licence délivrée conformément à la Partie 2 du RACH ou par un AMO certifié conformément à la partie 6 du RACH.

8.3.1.5. INSPECTIONS PROGRESSIVES

- (a) Un programme d'inspection progressive peut être utilisé pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg.
- (b) INSPECTION PROGRESSIVE. Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef désirant utiliser un programme d'inspection progressive doit soumettre une demande écrite à l'OFNAC et fournir ce qui suit :
 - (1) Un AMT titulaire d'une licence conformément à la Partie 2 du RACH, un AMO ayant les qualifications appropriées conformément à la Partie 6 du RACH ou le constructeur de l'aéronef pour superviser ou effectuer l'inspection progressive ;
 - (2) Un manuel des procédures d'inspection, à jour et que le pilote et le personnel de maintenance peuvent facilement comprendre, contenant en détail :
 - (i) 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 ;
 - (ii) 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.
 - (iii) Des exemples de formulaires d'inspection de routine et détaillée, ainsi que les instructions relatives à leur utilisation ; et
 - (iv) Des exemples de rapports et de dossiers, ainsi que les instructions relatives à leur utilisation ;
 - (3) Une structure et l'équipement suffisants pour le désassemblage nécessaire et l'inspection correcte de l'aéronef, ce qui est le cas pour un AMO; et
 - (4) Les informations techniques appropriées et à jour pour l'aéronef.
- (c) 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, et du type d'exploitation.
- (d) Le calendrier d'inspection progressive doit assurer que l'aéronef est constamment en état de navigabilité et se conforme à toutes les spécifications qui s'appliquent, aux fiches de données du

Partie 8 — Exploitation

certificat de type, (data sheet), aux consignes de navigabilité et autres données acceptables pour l'OFNAC.

- (e) Tout propriétaire/exploitant doit inclure dans le programme d'entretien 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. Cette fonction peut éventuellement être déléguée à un organisme de suivi du maintien de la navigabilité étranger certifié par son autorité de tutelle (CAMO).
- (f) Si l'inspection progressive est abandonnée, le propriétaire ou l'exploitant doit immédiatement en notifier l'OFNAC par écrit.
 - (1) 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 de l'inspection progressive.
 - (2) L'inspection des 100 heures doit avoir lieu dans les 100 heures suivant cette inspection complète.
 - (3) 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 à l'inspection progressive.
 - (4) Une inspection de routine de l'aéronef et une inspection détaillée de plusieurs composants ne sont pas considérées comme constituant une inspection complète.

8.3.1.6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS SUPERIEURS A 5700 KG, MULTIMOTEURS A TURBINE OU GIRAVION A TURBINE

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant de chaque avion gros porteur, c'est-à-dire dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg, avion multimoteurs à turbine et giravion à turbine doit utiliser un des programmes d'entretien suivants pour le maintien de la navigabilité :
 - (1) Un programme d'entretien en vigueur recommandé par le constructeur, issu du document Aircraft Maintenance Manual/AMM, ou bien Maintenance Planning document / MPD ou bien MRB pour les avions récents pour lesquels un tel document existe
 - (2) Tout autre programme d'entretien mis en place par le propriétaire ou l'exploitant de cet aéronef et approuvé par l'OFNAC.
- (b) Tout propriétaire ou exploitant doit inclure dans le programme d'entretien le nom et l'adresse de la personne responsable de la programmation des inspections requises par le programme ou éventuellement de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO).et remettre une copie du programme à la personne qui effectue l'inspection.

8.3.1.7. MODIFICATIONS DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN D'AERONEFS

Partie 8 — Exploitation

- (a) Chaque fois que l'OFNAC estime qu'il est nécessaire de réviser un programme d'entretien approuvé pour qu'il continue à être adéquat, le propriétaire ou l'exploitant doit, après notification par l'OFNAC, apporter au programme toute modification jugée nécessaire.

8.3.1.8. MAINTENANCE REQUISE

- (a) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef doit :
- (1) Faire en sorte que l'aéronef soit inspecté comme prescrit à la Partie 8.3 du RACH et que les anomalies soient réparées comme stipulé dans les Règles de performance de la Partie 5 du RACH ;
 - (2) Réparer, remplacer, enlever ou inspecter tout instrument ou partie d'équipement inopérant lors de l'inspection suivante requise, sauf lorsque les dispositions d'une liste minimale d'équipements (MEL) permettent de le retarder ;
 - (3) S'assurer qu'un panneau a été placé sur l'aéronef lorsque les anomalies citées comprennent des instruments ou de l'équipement inopérants ; et
 - (4) 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.

8.3.1.9. CONSERVATION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION

- (a) Sauf pour les dossiers conservés par le titulaire d'un AOC, chaque propriétaire ou exploitant doit conserver les dossiers suivants jusqu'à ce que le travail soit refait ou remplacé par d'autres travaux dont la portée et le détail sont équivalents :
- (1) Les dossiers de maintenance, d'entretien préventif, des modifications mineures et 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 :
 - (i) Une description (ou une référence à des données acceptables pour l'OFNAC), du travail effectué ;
 - (ii) La date à laquelle le travail a été terminé ; et
 - (iii) La signature et le numéro de certificat de la personne qui approuve la remise en service de l'aéronef.
 - (2) Les dossiers contenant les informations suivantes :
 - (i) Le temps total de service de la cellule, de chaque moteur, de chaque hélice et de chaque rotor ;
 - (ii) L'état actuel de tous les équipements aéronautiques à durée de vie limitée ;

Partie 8 — Exploitation

- (iii) 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 ;
 - (iv) 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 de ses appareils est effectuée ;
 - (v) Le statut actuel des consignes de navigabilité en vigueur dont, pour chacune, la méthode de conformité, le numéro de la consigne de navigabilité et la date de révision. Si la consigne de navigabilité implique une action récurrente, il faut inclure l'heure et la date auxquelles la prochaine doit avoir lieu.
 - (vi) Des copies des formulaires requis par le présent chapitre pour chaque modification majeure apportée à la cellule et aux moteurs, rotors, hélices et appareils actuellement installés.
- (b) Les dossiers spécifiés au paragraphe (a) de la présente section doivent être conservés et transférés avec l'aéronef au moment où celui-ci est vendu ou loué.
 - (c) 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.
 - (d) Le propriétaire ou l'exploitant doit mettre tous les dossiers de maintenance requis par la présente sous-section à la disposition de l'OFNAC aux fins d'inspection.

N. B. : Les dossiers de maintenance pour un titulaire d'AOC figurent à l'alinéa 9.4.1.8 du RACH 9.

8.3.1.10. LOCATION OU VENTE D'UN AERONEF — TRANSFERT DES DOSSIERS DE MAINTENANCE

- (a) Tout propriétaire ou exploitant qui vend ou loue un aéronef immatriculé en Haïti doit transférer à l'acheteur ou au locataire, au moment de la vente ou de la location, les dossiers de cet aéronef identifiés à l'alinéa 8.3.1.9 du RACH, 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 l'OFNAC.

8.4. EXIGENCES RELATIVES A L'EQUIPAGE DE CONDUITE

8.4.1.1. COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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.
- (b) 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

Partie 8 — Exploitation

être utilisé. Une attestation de niveau de compétences linguistique de niveau 4 au moins est exigée pour les vols internationaux effectués en régime IFR.

- (c) La présence d'un copilote (CP) est requise pour les opérations de transport aérien commercial IFR ou de nuit, sauf si une autorisation d'exploitation monopilote a été accordée par l'OFNAC, conformément aux dispositions de la NMO 8.4.1.1. Cette dérogation ne s'applique qu'aux avions dont la MTOW est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à 9 et aux hélicoptères dont la MTOW est inférieure à 3 175 kg, équipés d'un pilote automatique.

8.4.1.2. QUALIFICATIONS DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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, sont en cours de validité et comportent les qualifications appropriées, et que tous les membres de l'équipage de conduite ont l'expérience récente requise.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour le transport commercial aérien ou du travail aérien si cette personne n'est pas qualifiée pour l'opération spécifique et à bord du type particulier d'aéronef utilisé.
- (c) 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, sont titulaires d'une attestation de compétence en langue anglaise de niveau 4 ou supérieur.

8.4.1.3. AUTORISATION AU LIEU D'UNE QUALIFICATION DE TYPE

- (a) L'OFNAC 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 :
- (1) L'OFNAC ait déterminé que les limitations d'exploitation figurant sur l'autorisation peuvent assurer un niveau équivalent de sécurité ;
 - (2) Le demandeur démontre que la conformité à la présente sous-section n'est pas possible pour le vol ou la série de vols ;
 - (3) L'exploitation :
 - (i) 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 ;
 - (ii) A lieu en Haïti, sauf si, par accord passé précédemment avec l'Autorité de l'État concerné, l'aéronef se rend dans un État contractant voisin aux fins de

Partie 8 — Exploitation

- maintenance ;
- (iii) 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 contrôle des compétences ; et
 - (iv) Porte seulement sur le transport de membres d'équipage considérés comme étant essentiels pour le vol.
- (4) Si l'objectif recherché pour l'autorisation prévue par le présent paragraphe ne peut pas être réalisé dans les délais figurant sur celle-ci, l'OFNAC peut autoriser une prorogation allant jusqu'à 60 jours.

8.4.1.4. LICENCES ET BREVETS REQUIS

- (a) Sauf tel que stipulé à l'alinéa 8.4.1.3 du RACH, nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord ou à exercer toute autre fonction requise d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef civil :
- (1) 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.

8.4.1.5. QUALIFICATIONS REQUISES POUR LES VOLS IFR

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

8.4.1.6. AUTORISATIONS SPECIALES REQUISES POUR LES OPERATIONS DE CATEGORIE II/III

- (a) Sauf tel qu'indiqué au paragraphe (b) de la présente section, nul n'est autorisé à faire fonction de pilote de l'équipage d'un aéronef civil pour les opérations de Catégorie II/III, sauf si :
- (1) Dans le cas d'un commandant de bord, il est titulaire d'une autorisation en vigueur de pilote Catégorie II ou III délivrée par l'État de l'exploitant pour ce type d'aéronef.
 - (2) Dans le cas d'un copilote, il est autorisé par l'État de l'exploitant à faire fonction de copilote pour les opérations de Catégorie II/III pour ce type d'aéronef.

Partie 8 — Exploitation

- (b) Une autorisation n'est pas requise pour les pilotes individuels du titulaire d'un AOC dont les spécifications d'exploitation approuvent les opérations de Catégorie II ou III.

8.4.1.7. CARNETS DE VOL DE PILOTE

- (a) Tout pilote doit faire la preuve, avec un dossier fiable, de la formation et de l'expérience aéronautiques ayant servi à répondre aux exigences requises pour une licence ou un brevet ou une qualification, ou de son expérience récente.
- (b) Tout commandant de bord doit avoir avec lui son carnet de vol pour tous les vols internationaux d'aviation générale.
- (c) 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.

8.4.1.8. EXPERIENCE RECENTE ET COMPETENCE DU PILOTE — VOLS D'AVIATION GENERALE

. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport de passagers :

1) en tant que commandant de bord ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un aéronef de même type ou classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe. Les 3 décollages et atterrissages seront effectués en exploitations multi-pilotes ou mono-pilotes, en fonction des privilèges détenus par le pilote et

2) en tant que commandant de bord de nuit que s'il :

i) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 1 décollage, 1 approche et 1 atterrissage de nuit en tant que pilote aux commandes d'un aéronef du même type ou de la même classe ou dans un FFS qui représente ce type ou cette classe.

ii) est titulaire d'une qualification aux instruments.

8.4.1.9. ÉQUIPAGE DE CONDUITE — LIMITATIONS DE L'UTILISATION DES SERVICES POUR LE TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Nul n'est autorisé à servir de membre d'un équipage de conduite 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.
- (b) Les qualifications, la formation et la vérification des compétences professionnelles des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial figurent à la section 8.10 du RACH.

Partie 8 — Exploitation

- (c) Les exigences d'expérience récente et de compétence des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial figurent aux alinéas 8.4.1.10 à 8.4.1.14 du RACH.

8.4.1.10. EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE — DECOLLAGES ET ATERRISSAGES, OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord ou de copilote d'un aéronef transportant des passagers si, dans les 90 jours précédents, ce pilote n'a pas :
- (1) 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 simulateur d'entraînement au vol approuvé à cette fin.
 - (2) POUR UN AVION À ROUE DE QUEUE. Effectué les trois décollages et atterrissages à bord d'un avion à roue de queue, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
 - (3) POUR LES OPÉRATIONS DE NUIT. Effectué les 3 décollages et atterrissages requis au paragraphe (a)(1) de la présente section de nuit, chaque décollage et atterrissage avec un arrêt complet.
- (b) 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 l'OFNAC.
- (c) Les exigences requises aux paragraphes (a) et (b) de la présente section peuvent être satisfaits dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé par l'OFNAC.

8.4.1.11. EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE DE RELEVÉ EN CROISIÈRE

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de pilote de relève en croisière lors d'un transport commercial aérien dans les 90 jours précédents, si ce pilote n'a pas :
- (1) Fait fonction de commandant de bord, copilote ou pilote de relève en croisière à bord du même type d'aéronef ; ou
 - (2) Suivi une formation de vol de recyclage avec procédures normales, anormales et d'urgence spécifiques au vol de croisière sur le même type d'aéronef ou sur un simulateur de vol approuvé à cette fin et s'est entraîné aux procédures d'approche et d'atterrissage lorsque ces procédures peuvent être effectuées en tant que pilote qui n'est pas aux commandes de l'aéronef.
- (b) 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 du point de vue des procédures d'exploitation, de systèmes et de comportement, l'expérience récente ou la formation de recyclage peuvent être combinés, sur approbation de l'OFNAC.

Partie 8 — Exploitation

8.4.1.12. EXPERIENCE RECENTE DU PILOTE — LUNETTES DE VISION NOCTURNE

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord lors d'une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si ce pilote a suivi avec succès la formation 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 le transport de passagers à bord ou dans les 120 jours sans passagers à bord :
- (1) 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 ;
 - (2) 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 ;
 - (3) Trois tâches sur l'aire de départ et d'arrivée ;
 - (4) Trois tâches de passage du vol de nuit assisté à un vol de nuit non assisté et retour à un vol de nuit assisté ;
 - (5) Trois opérations avec lunettes de vision nocturne ou, avec des hélicoptères ou des aéronefs à sustentation, six opérations avec des lunettes de vision nocturne ; ou
- (b) Réussi la vérification de l'aptitude professionnelle avec lunettes de vision nocturne avec l'autorité compétente ou un de ses représentants autorisés

8.4.1.13. COMPETENCE DU PILOTE — OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) Les qualifications, la formation et la vérification des compétences des membres d'équipage de conduite se livrant à des opérations de transport aérien commercial figurent à la section 8.10 du RACH. En outre, les exigences suivantes des paragraphes (b) et (c) de la présente section qui s'appliquent, doivent être satisfaits.
- (b) TOUS LES PILOTES : Nul ne peut faire fonction de pilote d'un aéronef sauf si il ou elle a réussi deux contrôles de compétence professionnelle effectués par un représentant autorisé de l'OFNAC dans les 12 derniers mois. L'exigence de contrôle de compétence professionnelle :
- (1) 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 ;
 - (2) N'est pas satisfaite par deux contrôles similaires qui ont lieu sur une période inférieure à 4 mois consécutifs ;
 - (3) Peut-être combinée 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 e
 - (4) t de comportement, sur approbation de l'OFNAC.

Partie 8 — Exploitation

- (c) EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE. Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef sauf s'il satisfait aux exigences de compétences suivantes dans la classe d'avion dans un environnement représentatif de l'exploitation :
- (1) Pour les opérations en IFR ou de nuit, avoir accumulé au moins 50 heures de vol à bord d'un avion de cette classe, dont au moins 10 heures en tant que commandant de bord ;
 - (2) Pour les opérations en IFR, 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 (1) ci-dessus ;
 - (3) Pour les opérations de nuit, 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 (1) ci-dessus ; et
 - (4) 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.
- (d) Pour les licences délivrées par l'OFNAC, le contrôle de l'aptitude professionnelle du pilote d'aéronef et celui de la compétence aux instruments doivent être faites par l'OFNAC ou un représentant autorisé de celle-ci, dans la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être exploité, ou dans un simulateur d'entraînement au vol approuvé à cette fin, comme requis par l'alinéa 8.10.1.20 du RACH et la NMO 8.10.1.20 qui s'applique. Pour les licences validées par l'OFNAC, les contrôles de compétences de l'autorité de délivrance de la licence s'appliquent.
- (e) OPÉRATION AVEC LUNETTES DE VISION NOCTURNE
- Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord lors d'une opération avec lunettes de vision nocturne, sauf si ce pilote a reçu une formation acceptable par l'OFNAC et :
- (1) Satisfait aux exigences d'expérience récente de l'alinéa 8.4.1.12(a) du RACH ; ou
 - (2) Réussit la vérification de l'aptitude professionnelle avec lunettes de vision nocturne requise par l'alinéa 8.4.1.13(b) du RACH avec l'autorité compétente ou un de ses représentants autorisés.

8.4.1.14. PRIVILEGES ET LIMITATIONS DES PILOTES

- (a) 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 du RACH de la présente réglementation.

8.5. TACHES ET RESPONSABILITES DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

8.5.1.1. POUVOIRS ET RESPONSABILITE DU COMMANDANT DE BORD

Partie 8 — Exploitation

- (a) 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.
- (b) Il a l'autorité finale de décision en ce qui concerne l'exploitation de l'aéronef qu'il commande.
- (c) Qu'il soit ou non aux commandes, il est responsable de l'exploitation de l'aéronef conformément aux règles de l'air, sauf dans les cas d'urgence où est autorisé à déroger à ces règles, lorsque cela s'avère absolument nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.5.1.2. CONFORMITE AVEC LA REGLEMENTATION LOCALE

- (a) Le commandant de bord doit se conformer aux lois, réglementations et procédures pertinentes de l'État dans lequel l'aéronef est exploité.
- (b) 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 commandant de bord doit :
 - (1) En notifier sans retard l'autorité compétente locale ;
 - (2) Soumettre un rapport sur ces circonstances, si cela est requis par l'État dans lequel l'incident se produit ; et
 - (3) 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.
- (c) Tout commandant de bord doit soumettre à l'OFNAC dans les 3 jours, les rapports spécifiés au paragraphe (b) de la présente section au format prescrit.

8.5.1.3. EXPLOITATION NEGLIGENTE OU IMPRUDENTE DE L'AERONEF

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef de façon négligente ou imprudente mettant en danger la vie ou les biens d'autrui.

8.5.1.4. CONDITION PHYSIQUE DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord ou de 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.
- (b) Le commandant de bord a pour responsabilité de s'assurer qu'un vol :
 - (1) Ne débute pas si un membre 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,

Partie 8 — Exploitation

les effets de l'alcool ou de drogues ; ou

- (2) Ne se poursuit pas au-delà de l'aérodrome adéquat le plus proche, si la capacité d'un membre de l'équipage de conduite à effectuer ses tâches est nettement réduite par une altération de ses facultés pour des raisons telles que la fatigue, une maladie ou le manque d'oxygène.

8.5.1.5. INTERDICTION DE L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES, DONT LES STUPEFIANTS, LES DROGUES OU L'ALCOOL

- (a) Nul n'est autorisé à faire ou tenter de faire fonction de membre d'équipage d'un aéronef civil :
- (1) Dans les 8 heures après la consommation de toute boisson alcoolisée ;
 - (2) Sous l'influence de l'alcool ; ou
 - (3) S'il fait usage de toute substance psychoactive affectant les facultés de la personne de façon nuisible à la sécurité.
- (b) 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 l'OFNAC, 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.
- (c) Chaque fois qu'il y a raison de croire qu'une personne peut ne pas se conformer au présent paragraphe, et sur demande de l'OFNAC, cette personne doit fournir à cette dernière ou autoriser tout établissement médical, tout médecin ou toute autre personne à fournir à l'OFNAC 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.
- (d) Toute information provenant d'une analyse, fournie à l'OFNAC aux termes des dispositions de la présente section, peut être utilisée comme pièce à conviction lors de toute poursuite judiciaire.

8.5.1.6. UTILISATION DES CEINTURES ET DES HARNAIS DE SECURITE PAR LES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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.
- (b) Tout membre de l'équipage de conduite occupant un poste doté de harnais de sécurité doit les attacher lors du décollage et de l'atterrissage, sauf s'il ne peut pas faire ce qu'il doit avec les harnais bouclés.
- (c) Toute personne occupant un siège doté d'une combinaison ceinture et harnais de sécurité doit les attacher correctement autour d'elle lors du décollage et de l'atterrissage tout en pouvant effectuer

Partie 8 — Exploitation

correctement les tâches qui lui incombent.

- (d) À chaque siège non occupé, la ceinture et les harnais 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.

8.5.1.7. MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE A LEUR POSTE DE TRAVAIL

- (a) 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.
- (b) Chaque membre de l'équipage de conduite doit demeurer au poste qui lui est affecté durant toutes les phases du vol, sauf si :
 - (1) Son absence est nécessaire pour l'exercice de ses tâches dans le cadre de l'opération ;
 - (2) Son absence est nécessaire en raison de besoins physiologiques, à condition qu'un pilote qualifié soit aux commandes tout le temps ; et
 - (3) Le membre de l'équipage prend un temps de repos et un membre qualifié le relève à son poste.
 - (i) Pour le commandant de bord affecté lors de la partie de vol en croisière, par un pilote titulaire d'une licence de pilote de ligne et d'une qualification de type appropriée et qui est actuellement qualifié en tant que commandant de bord ou copilote et est qualifié en tant que commandant de bord de cet aéronef lors de la partie du vol en croisière ; et
 - (ii) Dans le cas du copilote affecté, par un pilote qualifié pour faire fonction de commandant de bord ou de copilote de cet aéronef lors des opérations en route.

8.5.1.8. ÉQUIPEMENT REQUIS POUR LES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

- (a) Chaque membre d'équipage prenant part à des opérations de nuit doit avoir une torche électrique à son poste.
- (b) Chaque pilote membre de l'équipage doit avoir à son poste une liste de vérification portant sur les procédures normales, anormales et d'urgence relatives à l'exploitation de l'aéronef de ce type.
- (c) Chaque pilote membre de l'équipage doit avoir à son poste les cartes à jour et appropriées 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.
- (d) Chaque membre de l'équipage de conduite jugé apte à exercer les privilèges d'une licence sous réserve de l'utilisation de verres correcteurs doit avoir à sa disposition immédiate un jeu de verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

Partie 8 — Exploitation

8.5.1.9. CONFORMITE AUX LISTES DE VERIFICATION

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que l'équipage de conduite respecte les procédures figurant sur la liste de vérification (check-list) lors de l'exploitation de l'aéronef.

8.5.1.10. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECHERCHE ET AU SAUVETAGE

- (a) Pour tous les vols internationaux, le commandant de bord doit avoir à bord de l'aéronef les informations essentielles concernant les services de recherche et de sauvetage dans les régions qu'il va survoler.

8.5.1.11. PRODUCTION DE LA DOCUMENTATION RELATIVE A L'AERONEF ET AU VOL

- (a) Sur demande d'une personne autorisée par l'OFNAC, le commandant de bord doit, dans un délai raisonnable, présenter la documentation devant être transportée à bord de l'aéronef.

8.5.1.12. VERROUILLAGE DE LA PORTE DU POSTE DE PILOTAGE — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Le commandant de bord 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 :
- (1) À partir du moment où les portes extérieures sont fermées après l'embarquement, jusqu'à
 - (2) Leur ouverture pour le débarquement, sauf
 - (3) Lorsque cela s'avère nécessaire pour permettre l'entrée et la sortie de personnes autorisées.
- (b) 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 :
- (1) 54 500 kg ;
 - (2) 45 000 kg, et qui comptent plus de 19 sièges passagers ; ou

Partie 8 — Exploitation

- (1) Qui comptent plus de 60 sièges passagers

8.5.1.13.ADMISSION DANS LE POSTE DE PILOTAGE — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Nul ne peut admettre une personne dans le poste de pilotage d'un aéronef se livrant à des opérations de transport aérien commercial, sauf si la personne admise est :
- (1) Un membre de l'équipage en service ;
 - (2) Un représentant de l'OFNAC responsable de la certification, de la délivrance de licences ou d'une inspection, si ceci est nécessaire à l'exécution de ses fonctions officielles ; ou
 - (3) Autorisée conformément aux instructions figurant dans le manuel d'exploitation.
- (b) Le commandant de bord doit s'assurer que :
- (1) 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
 - (2) Toutes les personnes se trouvant dans le poste de pilotage soient mises au courant des procédures de sécurité pertinentes.

8.5.1.14.ADMISSION D'UN INSPECTEUR DANS LE POSTE DE PILOTAGE

- (a) Lorsque, dans l'exercice de ses fonctions consistant à effectuer une inspection, un inspecteur de l'OFNAC présente sa licence et son ordre de mission au commandant de bord, ce dernier doit donner à l'inspecteur un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage de l'aéronef.

8.5.1.15.TACHES LORS DES PHASES CRITIQUES DU VOL — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Aucun membre de l'équipage de conduite ne peut effectuer de tâches au cours d'une phase critique du vol, sauf celles qui sont requises pour exploiter l'aéronef en toute sécurité.
- (b) Le commandant de bord ne peut 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.

8.5.1.16.MANIPULATION DES COMMANDES — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

Partie 8 — Exploitation

- (a) Nul commandant de bord n'est autorisé à permettre à une personne non qualifiée de manipuler des commandes d'un aéronef lors des opérations de transport aérien commercial.
- (b) Nul ne peut manipuler les commandes d'un aéronef lors d'opérations de transport aérien commercial, à moins d'être qualifié pour remplir les fonctions s'appliquant à un membre de l'équipage et d'être autorisé par le titulaire de l'AOC.

8.5.1.17. SITUATIONS ANORMALES SIMULEES EN VOL — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Nul ne peut provoquer ou s'engager dans des situations anormales ou d'urgence simulées ou à simuler artificiellement les conditions de vol IMC lors d'opérations de transport aérien commercial.

8.5.1.18. RENSEIGNER LE LIVRET TECHNIQUE — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN ET TRAVAIL AERIEN

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

N. B. : Voir les alinéas 9.3.1.5 et 9.4.1.8 du RACH pour les détails relatifs au carnet de route et à la section des dossiers de maintenance du livret technique.

8.5.1.19. COMPTE RENDU DES IRREGULARITES MECANIQUES

- (a) Au terme de chaque vol le CDB est responsable de signaler à l'exploitant tous les défauts connus ou soupçonnés de l'aéronef.

8.5.1.20. COMPTE RENDU DES DEFICIENCES DES INSTALLATIONS ET AIDES A LA NAVIGATION

- (a) Chaque membre de l'équipage doit rendre compte, sans retard indu, 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.

8.5.1.21. RAPPORTS SUR LES CONDITIONS DANGEREUSES

Partie 8 — Exploitation

- (a) Le commandant de bord doit rendre compte au prestataire de service de navigation aérienne approprié, sans retard indu 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.
- (b) Le commandant de bord 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.

8.5.1.22. RAPPORTS SUR LES INCIDENTS

- (a) **RAPPORT SUR LES INCIDENTS DE CIRCULATION AÉRIENNE.** Le commandant de bord doit soumettre, sans retard indu, un rapport d'incident de circulation aérienne chaque fois qu'un aéronef en vol a été mis en danger par :
 - (1) Une quasi-collision avec un autre aéronef ou un objet ;
 - (2) Des procédures de circulation aérienne défectueuses ou un non-respect des procédures applicables par l'ATC ou par l'équipage de conduite ; ou
 - (3) Un dysfonctionnement des installations ATC.
- (b) **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 indu :
 - (1) Informer la station au sol appropriée chaque fois que des oiseaux présentent un danger potentiel ; et
 - (2) Soumettre un rapport écrit de collision avec des oiseaux après l'atterrissage.
- (c) **MARCHANDISES DANGEREUSES.** Le commandant de bord doit, si la situation le permet, informer le prestataire de service de la navigation aérienne approprié de toute situation d'urgence qui se produit en vol portant sur des marchandises dangereuses se trouvant à bord.
- (d) **INGÉRENCE ILLICITE.** Le commandant de bord doit soumettre, sans retard, un rapport aux autorités locales et à l'OFNAC, à la suite de tout acte d'ingérence illicite avec les membres d'équipage à bord d'un aéronef.

8.5.1.23. DECLARATION D'ACCIDENT

- (a) Le commandant de bord doit notifier l'autorité compétente 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.
- (b) Il doit soumettre à l'OFNAC un rapport sur tout accident qui s'est produit alors qu'il était responsable du vol.

Partie 8 — Exploitation

8.5.1.24. UTILISATION DES ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE ET DE DONNÉES DE VOL

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que chaque fois qu'un aéronef est doté d'enregistreurs de bord, leur fonctionnement est vérifié et qu'ils fonctionnent continuellement à partir du moment :
 - (1) Pour un enregistreur de données de vol, avant que l'aéronef ne se déplace par ses propres moyens jusqu'à la fin du vol, quand l'avion n'est plus capable de se déplacer par ses propres moyens ; et
 - (2) Pour un enregistreur de conversations de poste de pilotage, du début de la liste de vérification avant la mise en route jusqu'à la fin de la liste de vérification une fois l'aéronef sécurisé.
- (b) Le commandant de bord n'est pas autorisé à permettre qu'un enregistreur des données de vol ou de conversations du poste de pilotage soit désactivé, 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.
- (c) En cas d'accident ou d'incident, le commandant de bord doit prendre des mesures pour préserver les données enregistrées aux fins d'enquête à la fin du vol.

8.5.1.25. OXYGÈNE POUR LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE — APPROVISIONNEMENT MINIMUM ET UTILISATION

- (a) 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 altération de leurs facultés.
- (b) L'approvisionnement minimal en oxygène à bord de l'aéronef ne doit en aucun cas être inférieur à ce qui est prescrit par l'OFNAC.

N. B. : Les exigences portant sur l'approvisionnement en oxygène et son utilisation sont prescrites à l'alinéa 7.1.8.12 du RACH, Instruments et équipement requis.

- (c) Le commandant de bord 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, utilisent l'oxygène en continu à des altitudes de cabine excédant 3 000 m (10 000 ft) pendant plus de 30 minutes et chaque fois que l'altitude de la cabine dépasse 4 000 m (13 000 ft).
- (d) Un pilote se trouvant aux commandes d'un aéronef pressurisé en vol doit porter et utiliser un masque à oxygène :
 - (1) Pour les opérations d'aviation générale à des niveaux de vol de plus de 350 s'il n'y a pas d'autre pilote à un poste de pilotage ; et
 - (2) Pour les opérations de transport aérien commercial à des niveaux de vol de plus de 250 s'il n'y a pas d'autre pilote à un poste de pilotage.

Partie 8 — Exploitation

8.5.1.26. APPAREILS ELECTRONIQUES PORTABLES

- (a) Aucun commandant de bord ou chef de cabine n'est autorisé à permettre à qui que ce soit d'utiliser, ou aucune personne n'est autorisée à 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, sauf si :
- (1) Pour les opérations IFR autres que le transport aérien commercial, le commandant de bord donne une autorisation préalable à l'utilisation d'un tel appareil ; ou
 - (2) Pour les opérations de transport aérien commercial, le titulaire de l'AOC détermine quels sont les appareils acceptables et publie cette information dans le Manuel d'exploitation à l'usage des membres de l'équipage ; et
 - (3) Que le commandant de bord informe les passagers de cette utilisation autorisée.

8.5.1.27. TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Nul n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses à bord d'un aéronef immatriculé ou exploité en Haïti, sauf :
- (1) Sur autorisation écrite de l'OFNAC et sous réserve de toutes conditions qu'elle peut imposer en accordant une telle autorisation ; et
 - (2) Conformément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses publiées par le Conseil de l'OACI (doc 9584) et à toute divergence de ces instructions par l'OFNAC notifiée auprès de l'OACI.

8.5.1.28. MICROPHONES

- (a) 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 le service de la circulation aérienne en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.
- (b) 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 le service de la circulation aérienne en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition.
- (c) 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 le service de la circulation aérienne en-dessous du niveau ou de l'altitude de transition, en fonction de

la mission.

8.6. PLANIFICATION ET SUPERVISION DU VOL

8.6.1.1. DEPOT D'UN PLAN DE VOL

- (a) Avant d'effectuer l'un des vols suivants, un pilote soumet un plan de vol VFR ou IFR, selon le cas, pour :
- (1) Tout vol (ou partie de celui-ci) contrôlé par un service ATC ;
 - (2) Tout vol IFR dans un espace aérien à service consultatif ;
 - (3) Tout vol ayant lieu à l'intérieur ou à destination de régions désignées, ou suivant des routes désignées, lorsque cela est requis par les services ATC appropriés pour faciliter le service de communication d'informations de vol et des services d'alerte et les opérations de recherche et de sauvetage ;
 - (4) Tout vol effectué à l'intérieur ou à destination de régions désignées, ou suivant des routes désignées, lorsque cela est requis par les services ATC approprié pour faciliter la coordination avec les organismes militaires ou des services ATC appropriées des États adjacents pour éviter la nécessité d'une interception aux fins d'identification ; et
- (b) Tout vol franchissant des frontières internationales.
- (c) Le commandant de bord dépose un plan de vol, avant le départ ou durant le vol, à l'organisme ATC appropriée, sauf si des arrangements ont été passés pour la soumission de plans de vol répétitifs.
- (1) Sauf instruction contraire du service ATC approprié, un pilote doit soumettre un plan de vol à l'organisme ATC approprié :
 - (i) Au moins 60 minutes avant le départ ; ou
 - (2) S'il est déposé en vol, au moment qui assure sa réception par l'installation ATC appropriée au moins 10 minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :
 - (i) au point d'entrée prévu dans la région de contrôle ou à service consultatif ; ou
 - (ii) à l'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

8.6.1.2. PLAN DE VOL DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIEENNE — TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

Partie 8 — Exploitation

- (a) Sauf sur autorisation de l'OFNAC, nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef de transport commercial aérien si un plan de vol ATC n'a pas été soumis.

8.6.1.3. CONTENU D'UN PLAN DE VOL

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

8.6.1.4. NOUVELLE AUTORISATION PREVUE

- (a) Si, au cours 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 tout en respectant les exigences de réserve minimale de carburant prévue, elle doit informer l'organisme ATC appropriée de cette possibilité lorsque le plan de vol est déposé.

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.

8.6.1.5. CHANGEMENTS D'UN PLAN DE VOL

Partie 8 — Exploitation

- (a) Lorsqu'une modification est apportée à un plan de vol déposé pour un vol contrôlé IFR ou VFR, le pilote en rend compte aussi rapidement que possible au service organisme ATC approprié.
- (b) Pour les vols VFR autres que ceux qui ont lieu en tant que vols contrôlés, le commandant de bord rend compte, dès que possible, à l'organisme ATC approprié 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.

8.6.1.6. CLOTURE D'UN PLAN DE VOL

- (a) Le commandant de bord dépose, soit en personne, soit par radio à l'organisme ATC approprié, un compte-rendu d'arrivée le plus tôt possible après l'atterrissage à l'aérodrome de destination, sauf si l'ATC effectue automatiquement la clôture d'un plan de vol.
- (b) Lorsqu'un plan de vol a été soumis pour une partie du vol, mais pas pour l'arrivée à destination, le pilote effectue la clôture du plan de vol en route auprès du service organisme ATC approprié.
- (c) Lorsqu'il n'y a pas d'organisme ATC à l'aérodrome d'arrivée, le pilote contacte celui qui est le 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.
- (d) Les pilotes incluent les éléments d'information suivants dans leurs comptes-rendus d'arrivée :
 - (1) Identification de l'aéronef ;
 - (2) Aérodrome de départ ;
 - (3) Aérodrome de destination (seulement dans le cas d'un déroutement) ;
 - (4) Aérodrome d'arrivée ; et l'heure d'arrivée.

8.6.2. PLANIFICATION ET PREPARATION DU VOL

8.6.2.1. NAVIGABILITE DE L'AERONEF ET MESURES DE SECURITE

- (a) Le commandant de bord n'est pas autorisé à exploiter un aéronef civil en vol tant qu'il n'est pas certain que :
 - i. L'aéronef est en état de navigabilité, dûment immatriculé et que les certificats appropriés se trouvent à bord ;
 - ii. Les instruments et l'équipement installés à bord de l'aéronef sont appropriés aux conditions de vol attendues ; et
 - iii. Toute maintenance requise a été effectuée et qu'une fiche de maintenance, si cela

Partie 8 — Exploitation

s'applique, a été délivrée pour l'aéronef.

- (b) Pour les opérations de transport aérien commercial, le commandant de bord certifié, en signant le livret technique de l'aéronef, qu'il est certain que les exigences stipulées au paragraphe (a) ci-dessus ont été respectées pour un vol particulier.

8.6.2.2. ADEQUATION DES INSTALLATIONS D'EXPLOITATION

- (a) 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 de communications et les aides à la navigation.
- (b) Un exploitant doit s'assurer qu'un vol ne commencera ou ne continuera pas comme prévu sauf s'il a été déterminé, par tous les moyens raisonnables à disposition, que l'espace aérien par lequel passera la route prévue depuis l'aérodrome de départ jusqu'à l'aérodrome d'arrivée, y compris les aérodromes de décollage prévus au départ, à destination et en route, peut être utilisé sans danger pour l'opération prévue. Lorsqu'une opération est prévue au-dessus ou à proximité d'une zone de conflit, une évaluation des risques doit être menée et des mesures d'atténuation des risques adaptées doivent être prises pour garantir la sécurité du vol.
- (c) Un exploitant doit s'assurer que tout dysfonctionnement des installations observé durant les opérations est signalé à l'OFNAC qui en est responsable, sans retard indu.
- (d) 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.
- (e) Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, un exploitant doit évaluer le niveau de protection des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) disponible à tout aérodrome devant être spécifié dans le plan de vol afin de s'assurer qu'il existe un niveau de protection acceptable pour l'avion devant être utilisé.
- (f) Les informations ayant trait au niveau de protection RFFS jugé acceptable pour l'exploitant figurent dans le manuel d'exploitation.

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

8.6.2.3. BULLETINS ET PREVISIONS METEOROLOGIQUES

- (a) Avant de commencer le vol, le commandant de bord doit bien connaître toutes les informations météorologiques disponibles, appropriées au vol prévu.
- (b) Il inclut, lors de la préparation à un vol s'éloignant des environs du lieu de départ, et pour chaque vol effectué en IFR :
- Une étude des bulletins et prévisions météorologiques actuels ; et
 - La planification de mesures à entreprendre au cas où le vol ne peut pas être effectué comme

Partie 8 — Exploitation

prévu en raison des conditions météorologiques.

8.6.2.4. LIMITATIONS DUES AUX CONDITIONS METEOROLOGIQUES POUR LES VOLS VFR

- (a) Nul ne peut commencer 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, que les opérations VFR peuvent avoir lieu.

8.6.2.5. AERODROMES DE DESTINATION IFR

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer un vol IFR, sauf si :
- (1) 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 ; et
 - (2) Au moment du décollage ou au point de replanification en vol, les bulletins météorologiques actuels ou une combinaison des bulletins et prévisions météorologiques actuels indiquent que les conditions météorologiques seront, au moment de l'heure estimée d'arrivée égales ou supérieures aux minimums d'exploitation d'aérodrome établis par l'exploitant pour cette opération.

N. B. : 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.

8.6.2.6. EXIGENCE PORTANT SUR UN AERODROME DE DEGAGEMENT A DESTINATION POUR VOL IFR

- (a) [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 :
- (1) Si la durée du vol et les conditions météorologiques prévues sont telles qu'il est raisonnablement certain,
 - (i) Qu'à l'ETA à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage, et pendant une période raisonnable avant et après cette heure, que l'approche et l'atterrissage doivent se

Partie 8 — Exploitation

- faire dans des conditions météorologiques VMC ; et
- (ii) Des pistes distinctes sont utilisables au moment estimé de l'utilisation de l'aérodrome de destination, avec au moins une piste ayant une procédure d'approche aux instruments opérationnelle ; ou
- (2) 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
- (i) S'il y a une procédure d'approche aux instruments normale prescrite pour l'aérodrome prévu pour l'atterrissage par les autorités ayant compétence ; et
 - (ii) Un point de non-retour a été établi ; et
 - (iii) Un vol ne peut continuer au-delà du point de non-retour sauf 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 :
 - (A) Un plafond nuageux d'au moins 600 m (2000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome ; et
 - (B) Une visibilité d'au moins 5,5 ou supérieure de 4km aux minimums associés à la procédure
- (3) Un aérodrome isolé est un aérodrome pour lequel les réserves de carburant de dégagement et finale requis pour l'aérodrome de dégagement le plus proche sont supérieures à :
- (i) Pour les avions à moteur à piston, le carburant nécessaire pour voler 45 mn plus 15% du temps de vol prévu en régime de croisière ou deux heures, la plus faible des deux valeurs.
 - (ii) Pour les avions à turbine, le carburant nécessaire pour voler pendant deux heures en régime de croisière normal en incluant la réserve finale.
- (b) [AOC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR dans un avion :
- (1) Sans au moins un aérodrome de dégagement à destination figurant dans le plan de vol, sauf si :
 - (i) 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, compte-tenu de toutes les conditions météorologiques et les informations d'exploitation pertinentes au vol, il est raisonnablement certain qu'au moment estimé de l'utilisation :
 - (A) L'approche et l'atterrissage peuvent se faire dans des conditions météorologiques VMC ; et
 - (B) Des pistes distinctes sont utilisables au moment estimé de l'utilisation de l'aérodrome de destination, avec au moins une piste ayant une procédure

Partie 8 — Exploitation

d'approche aux instruments opérationnelle ; ou

- (ii) L'aérodrome prévu pour l'atterrissage est isolé ; et
 - (A) Pour chaque vol vers un aérodrome isolé, un point de non-retour est déterminé ; et
 - (B) Un vol effectué vers un aérodrome isolé ne se poursuivra pas au-delà du point de non-retour, sauf si une évaluation à jour 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.
 - (C) Les exigences relatives au carburant de l'alinéa 8.6.1.15(b)(4)(iv) du RACH sont respectés.
- (2) Sans au moins deux aérodromes de dégagement à destination figurant dans le plan d'exploitation et ATC, lorsque pour l'aérodrome de destination :
 - (i) Les conditions météorologiques au moment de l'heure estimée de l'utilisation sont inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour cette opération ; ou
 - (ii) Les renseignements météorologiques ne sont pas disponibles.

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

- (c) [AOC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR à bord d'un hélicoptère :
 - (1) Lorsqu'aucun aérodrome de dégagement est requis, si :
 - (i) Si l'opération est effectuée dans le cadre de l'aviation générale ; et
 - (ii) 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 :
 - (A) Un plafond nuageux d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome ou au moins 120 m (400 ft) au-dessus de l'altitude minimale spécifiée dans la procédure d'approche I ; et
 - (B) Une visibilité dépassant de 1,5 km au moins la visibilité minimale spécifiée dans la procédure.

N. B. : Ces valeurs devraient 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 doivent être accrues en conséquence.

- (2) Sans au moins une hélisation 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

Partie 8 — Exploitation

aux minimums d'exploitation de l'héliport.

- (d) [AAC] Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR à bord d'un hélicoptère :
- (1) Sans au moins une hélisation de dégagement à destination figurant sur le plan de vol, à moins que les informations disponibles indiquent que les conditions à l'héliport prévu pour l'atterrissage et pendant une période raisonnable avant et après l'heure prévue, sont telles que l'approche et l'atterrissage puissent se faire dans des conditions météorologiques VMC telles que prescrites par l'OFNAC ; ou,
 - (2) Dans le cas où les conditions à destination seraient inférieures aux minimums opérationnels de l'hélisation, sans au moins deux hélisations de dégagement à destination dont les prévisions sont supérieures aux minimums opérationnels applicables à une hélisation de destination pour la 1^{ère} choisie et de ceux d'une hélisation de dégagement pour la seconde ; ou
 - (3) Si l'hélisation prévue pour l'atterrissage est isolée et si l'on ne dispose pas d'une hélisation de dégagement il faudra déterminer un point de non-retour.
- (e) Les exigences de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes (a) à (d) de la présente section peuvent être réduites sur approbation de l'OFNAC pour :
- (1) D'autres catégories d'aéronef, comme ceux à sustentation motorisée et les dirigeables ;
 - (2) Le transport commercial aérien lorsque l'OFNAC a approuvé des minimums de dégagement comme étant d'un niveau équivalent de sécurité, basé sur les résultats d'une évaluation des risques en matière de sécurité par l'exploitant, contenant ce qui suit :
 - (i) Les capacités de l'exploitant
 - (ii) Les capacités générales de l'avion et de ses systèmes
 - (iii) Les technologies, les capacités et l'infrastructure disponibles à l'aérodrome
 - (iv) La qualité et la fiabilité des informations météorologiques
 - (v) Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à chaque aérodrome de dégagement
 - (vi) Les mesures spécifiques d'atténuation du risque.

8.6.2.7. CRITERES DE SELECTION D'UN AERODROME DE DEGAGEMENT POUR VOL IFR

- (a) Si des minimums sont publiés pour un aérodrome de dégagement, nul commandant de bord ne peut en désigner un dans un plan de vol IFR à moins que les prévisions disponibles n'indiquent que les

Partie 8 — Exploitation

conditions météorologiques à cet aérodrome de dégagement au moment de l'ETA :

- (1) [AAC] Y seront égales ou supérieures à ces minimums publiés au moment du décollage de l'aérodrome de départ ; ou
- (2) [AOC] Y seront égales ou supérieures aux minimums établis par l'exploitant pour cette opération au moment :
 - (i) Du décollage de l'aérodrome de départ ; ou
 - (ii) Du point de nouvelle planification en vol.
- (b) 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 sont égales ou supérieures à :
 - (1) Pour les avions :
 - (i) Pour une procédure d'approche de précision, un plafond d'au moins 180 m (600 ft) et une visibilité qui n'est pas inférieure à 3 km ; ou
 - (ii) Pour une procédure d'approche de non-précision, un plafond d'au moins 240 m (800 ft) et une visibilité qui n'est pas inférieure à 5 km.
 - (2) Pour les hélicoptères :
 - (i) Un plafond de 60 m (200 ft) au-dessus du minimum pour l'approche à exécuter et une visibilité d'au moins 1 mille terrestre, mais jamais moins que la visibilité minimale pour l'approche à exécuter ; ou
 - (ii) Si aucune procédure d'approche aux instruments n'a été publiée et aucune procédure spéciale d'approche aux instruments n'a été remise par l'OFNAC 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.
- (c) Le tableau des minimums de planification sert à sélectionner des aérodromes de dégagement pour les vols IFR.

Minimums de planification <i>(Plafond et RVR/visibilité requis, si cela s'applique)</i>		
Type d'approche	Aérodrome avec	
	Au moins deux procédures d'approche distinctes basées sur 2 aides distinctes pour 2 pistes distinctes <i>(Voir Note 1)</i>	Au moins 2 procédures d'approche distinctes basées sur 2 aides distinctes pour 1 piste ou, au moins 1 procédure d'approche basée sur 1 aide pour 1 piste

Partie 8 — Exploitation

Approche de précision CAT I, III (ILS, MLS)	Minimums d'approche de précision CAT I	Minimums d'approche de non-précision
Approche de précision CAT 1 (ILS, MLS)	Minimums d'approche de non-précision	Minimums d'approche indirecte ou, s'ils ne sont pas disponibles, minimums d'approche de non-précision plus 60 m (200 ft)/1 000 m (3 300 ft)
Approche de non-précision	Les minimums d'approche de non-précision les plus bas plus 60 m (200 ft)/1 000 m ou minimums d'approche indirecte	Les minimums d'approche de non-précision les plus élevés, plus 60 m (200 ft)/1 000 m (3 300 ft) 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 distinctes 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 d'autres pistes et chaque surface d'atterrissage a une approche séparée avec une aide séparée.

8.6.2.8. DEGAGEMENTS EN MER POUR LES VOLS D'HELICOPTERES (AOC)

- (a) Nul n'est autorisé à désigner un lieu de dégagement d'atterrissage en mer :
- (1) Lorsqu'il est possible de transporter suffisamment de carburant pour un atterrissage de dégagement sur terre ; ou
 - (2) Lorsque l'environnement de dégagement en mer est hostile.
- N. B. : La sélection de lieux de dégagement en mer doit être pour les cas exceptionnels, dont les détails ont été approuvés par l'OFNAC et ne doit pas comprendre le renforcement de charge en IMC.*
- (b) Toute personne qui sélectionne un lieu d'atterrissage de dégagement en mer doit envisager ce qui suit :
- (1) 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.
 - (2) Pouvoir arriver au lieu de dégagement avec un moteur en panne.
 - (3) Garantir qu'une hélisurface est disponible.
 - (4) Les informations météorologiques à l'hélisurface provenant d'une source approuvée par l'OFNAC doivent être disponibles.

Partie 8 — Exploitation

- (5) Une procédure d'approche aux instruments doit être prescrite et disponible pour les vols IFR.
- (6) 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 un dysfonctionnement des commandes peut interdire la sélection de certaines hélistations en tant qu'aérodrome de dégagement. Il faut tenir compte de la fiabilité mécanique des systèmes de commande critiques pour déterminer si un lieu de dégagement en mer convient et est nécessaire.

8.6.2.9. AERODROMES DE DEGAGEMENT AU DEPART — OPERATIONS DE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) 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 d'exploitation au cas où :
 - (1) Il ne serait pas possible de revenir à l'aérodrome de départ ; ou
 - (2) Les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures aux minimums d'atterrissage sur l'aérodrome établis par l'exploitant pour cette opération.
- (b) Chaque exploitant doit s'assurer que chaque aérodrome de dégagement au décollage spécifié se trouve dans les limites de temps de vol suivantes de l'aérodrome du départ :
 - (1) Pour un avion bimoteur, une heure de temps de vol à la vitesse de croisière avec un moteur inopérant, déterminée à partir du manuel d'exploitation de l'aéronef, calculé en ISA et en air calme, en utilisant la masse réelle au décollage ;
 - (2) 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 en air calme, en utilisant la masse réelle au décollage ; ou
 - (3) Pour les avions se livrant à des opérations en temps de déroutement prolongé lorsqu'il n'y a pas d'aérodrome de dégagement répondant aux critères de distance des alinéas (b)(1) ou (2) ci-dessus, 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.
- (c) Les exigences de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes (a) à (b) ci-dessus peuvent être réduites sur approbation de l'OFNAC pour :
 - (1) Le transport commercial aérien lorsque l'OFNAC a accepté 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 :
 - (i) Les capacités de l'exploitant

Partie 8 — Exploitation

- (ii) Les capacités générales de l'avion et de ses systèmes
- (iii) Les technologies, les capacités et l'infrastructure disponibles à l'aérodrome
- (iv) La qualité et la fiabilité des informations météorologiques
- (v) Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à la variation de chaque aérodrome de décollage
- (vi) Les mesures spécifiques d'atténuation des risques.

N. B. : Les Doc 9859, Manuel de gestion de la sécurité, et 9976, Manuel d'établissement de plan de vol 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.

8.6.2.10. DISTANCE MAXIMALE D'UN AERODROME ADEQUAT POUR LES AVIONS SANS APPROBATION EDTO — [AOC]

- (a) Sauf approbation spécifique de l'OFNAC (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 :
 - (1) Dans le cas 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 (b).
 - (2) Dans le cas d'avions à moteur à piston :
 - (i) La distance franchie en 120 minutes de vol à la vitesse de croisière avec un moteur en panne, déterminée conformément au paragraphe (b) ; ou
 - (ii) 555 km (300 Nm), la moins élevée des deux
- (b) 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 exploité à deux moteurs ou plus, sans excéder la V_{mo} , en se basant sur la vitesse anémométrique réelle que l'avion peut maintenir avec un moteur en panne, dans les conditions suivantes :
 - (1) Atmosphère standard ;
 - (2) Vol en palier :
 - (i) Pour les avions à turbine à
 - (A) FL 170 ; ou
 - (B) Au niveau de vol 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, le moins élevé des deux.
 - (ii) Pour les avions à piston :

Partie 8 — Exploitation

- (A) FL 80 ; ou
 - (B) Au niveau de vol 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, le moins élevé des deux.
- (3) A la poussée ou puissance maximale continue sur le moteur en fonctionnement ;
- (4) Une masse d'un avion qui n'est pas inférieure à celle qui résulte :
- (i) D'un décollage au niveau de la mer à une masse maximale au décollage jusqu'au moment où le temps écoulé depuis le décollage est égal au seuil applicable prescrit au paragraphe (a) c -dessus ;
 - (ii) 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 (a) ci-dessus et
 - (iii) 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 (a) ci-dessus.
- (c) Le titulaire d'un AOC doit s'assurer que toutes les données suivantes, spécifiques à chaque type ou variante, figurent dans le manuel d'exploitation :
- (1) La vitesse de croisière avec un moteur en panne déterminée conformément au paragraphe (b) ci-dessus ; et
 - (2) La distance maximale d'un aérodrome adéquat, déterminée conformément aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus.

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

8.6.2.11. EXIGENCES POUR LES OPERATIONS EN DEROUTEMENT PROLONGE — AVIONS [AOC]

- (a) Le titulaire d'un AOC ne doit pas se livrer à des opérations au-delà de la distance du seuil déterminée conformément à l'alinéa 8.6.2.10 du RACH, sauf si l'OFNAC approuve qu'il le fasse.
- (b) En demandant une approbation EDTO, chaque titulaire d'AOC doit démontrer à la satisfaction de l'OFNAC que :
 - (1) POUR LES AVIONS :
 - (i) Pour tous les avions :
 - (A) La limitation EDTO de temps la plus limitative si elle est indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) et pertinente pour cette opération particulière, n'est pas dépassée ; et

Partie 8 — Exploitation

- (B) Le carburant supplémentaire requis par l'alinéa 8.6.2.15 du RACH doit comprendre celui qui est nécessaire pour se conformer au scénario critique EDTO établi par l'OFNAC.
- (ii) Pour les avions à deux moteurs à turbine, l'avion est certifié EDTO et ont été vérifiés :
 - (A) La fiabilité du système de propulsion ;
 - (B) La certification de navigabilité pour l'EDTO de ce type d'avion ; et
 - (C) Le programme de maintenance EDTO.
- (2) Il 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 :
 - (i) Les capacités de l'exploitant ;
 - (ii) La fiabilité globale de l'avion ;
 - (iii) La fiabilité de chaque système à durée limitée ;
 - (iv) Les informations pertinentes provenant du constructeur de l'avion ; et
- (c) Les mesures spécifiques d'atténuation. 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, le plus court des deux.
- (d) Aucun titulaire d'un AOC ne doit commencer un vol sauf si, lors de la période d'arrivée prévue, l'aérodrome de dégagement en route requis est disponible et que les informations disponibles indiquent que les conditions y seront égales ou supérieures aux minimums d'exploitation approuvés pour l'opération.
- (e) Aucun 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 :
 - (1) Pour tous les avions :
 - (i) Des aérodromes de dégagement en route sont identifiés ; et
 - (ii) Les informations les plus récentes sont fournies à l'équipage de conduite sur les aérodromes de dégagement en route identifiés, dont leur statut opérationnel et leurs conditions météorologiques.
 - (2) 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 sont égales ou supérieures aux minimums d'exploitation de l'aérodrome pour l'opération au moment estimé de son utilisation.
 - (3) Ces exigences font partie :
 - (i) Des procédures opérationnelles et de régulation des vols ;

Partie 8 — Exploitation

- (ii) Des procédures d'exploitation ; et
 - (iii) Des programmes de formation des exploitants.
- (f) Aucun titulaire d'un AOC ne peut dépasser le seuil approuvé par l'OFNAC, sauf si :
- (1) Les aérodromes de dégagement en route identifiés ont été réévalués quant à leur disponibilité ; et
 - (2) 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
 - (3) 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.

8.6.2.12. AERODROMES DE DEGAGEMENT EN ROUTE — OPERATIONS EDTO [AOC]

- (a) 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 l'OFNAC.
- (b) Nul ne sélectionne un aérodrome en tant qu'aérodrome de dégagement EDTO en route, à moins que 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 l'heure prévue d'arrivée à l'aérodrome, les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums de planification prescrits et conformes à l'approbation EDTO de l'exploitant.
- (c) Les exigences de plafond et de visibilité pour les opérations effectuées conformément aux paragraphes (a) à (b) peuvent être réduites sur approbation de l'OFNAC pour :
 - (1) Le transport commercial aérien lorsque l'OFNAC 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 :
 - (i) Les capacités de l'exploitant
 - (ii) Les capacités de l'avion et de ses systèmes
 - (iii) Les technologies, les capacités et l'infrastructure disponibles à l'aérodrome
 - (iv) La qualité et la fiabilité des informations météorologiques
 - (v) Les dangers et risques identifiés pour la sécurité, associés à la variation de chaque aérodrome de dégagement

Les mesures spécifiques d'atténuation des risques

Partie 8 — Exploitation

Note : 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.

8.6.2.13. PLANIFICATION DU CARBURANT, DE L'HUILE ET DE L'OXYGENE ET MARGES D'IMPREVU

- (a) Nul n'est autorisé à commencer un vol à moins de prendre en compte le carburant, l'huile et l'oxygène requis pour assurer la sécurité du vol jusqu'à destination y compris toute réserve à transporter pour les imprévus.
- (b) Pour les avions en exploitation AOC, la quantité de carburant utilisable à transporter doit être basée au minimum sur :
 - (1) Les données suivantes :
 - (i) Les données en cours spécifiques à l'avion provenant d'un système de suivi de la consommation de carburant, si elles sont disponibles ; ou
 - (ii) Si les données en cours spécifiques à l'avion ne sont pas disponibles, celles qui sont fournies par le constructeur de l'avion ; et
 - (2) Les conditions d'exploitation du vol prévu, dont ce qui suit :
 - (i) Masse anticipée de l'avion ;
 - (ii) NOTAMs;
 - (iii) Bulletins météorologiques actuels ou une combinaison des bulletins et prévisions météorologiques actuels ;
 - (iv) Procédures ATC, restrictions et retards prévus et
 - (v) Les effets des éléments de maintenance différés et/ou les déviations de configuration.
 - (vi) Toute autre condition susceptible de retarder l'atterrissage de l'aéronef ou accroître la consommation de carburant, d'huile et/ou d'oxygène.
- (c) 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 (b)(2) ci-dessus s'appliquant aux hélicoptères et des situations d'urgence suivantes :
 - (1) Vents ou autres conditions météorologiques attendues ;
 - (2) Variations possibles dans les routes ATC ;
 - (3) Retards anticipés dans la circulation aérienne ;
 - (4) Une procédure d'approche aux instruments complète et l'éventualité d'une approche interrompue à destination ;

Partie 8 — Exploitation

- (5) Une perte de pressurisation en route, si cela s'applique ;
 - (6) La perte d'un groupe motopropulseur en route ; et
 - (7) 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).
- (d) [AAC] GESTION DU CARBURANT EN VOL. Le commandant de bord doit :
- (1) Veiller en permanence à ce que la quantité de carburant utilisable dans les réservoirs n'est pas inférieure à celle qui est requise pour se rendre sur un aérodrome/hélistation où un atterrissage sera effectué en toute sécurité avec la réserve finale prévue dans les réservoirs.
 - (2) Demander des informations sur les délais à l'ATC lorsque des circonstances imprévues peuvent se solder par un atterrissage à l'aérodrome/l'hélistation de destination avec moins que la réserve finale de carburant plus tout carburant requis pour se rendre à un aérodrome/hélistation de dégivrement ou que le carburant requis pour aller vers un aérodrome/hélistation isolé.
 - (3) Notifier l'ATC d'une situation de quantité minimale de carburant en déclarant MINIMUM FUEL lorsque, s'étant engagé à se poser sur un aérodrome spécifique, le pilote calcule que tout changement au dégivrement vers cet aérodrome/hélistation peut se solder par un atterrissage avec moins que la réserve finale prévue.
 - (4) Déclarer une situation d'urgence au niveau du carburant en envoyant un message MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL, lorsque la quantité calculée de carburant utilisable prévue comme étant disponible à l'atterrissage à l'aérodrome/l'hélistation la plus proche où un atterrissage sans danger peut avoir lieu est inférieure à la réserve finale prévue.

8.6.2.14. QUANTITE MINIMUM DE CARBURANT POUR LES VOLS VFR

- (a) [AAC] AVION. 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 atteindre l'aérodrome de destination prévu, et avoir :
- (1) Pour les vols de jour, une quantité de carburant correspondant à 30 minutes à l'altitude de croisière normale et
 - (2) Pour les vols de nuit, une quantité de carburant correspondant à 45 minutes à l'altitude de croisière normale et
- (b) [AAC] HÉLICOPTÈRE. 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 atteindre le point d'atterrissage prévu et d'avoir une réserve finale de carburant pour voler par la suite :
- (1) Pendant 20 minutes à une vitesse de croisière économique ; et

Partie 8 — Exploitation

- (2) Avoir une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour l'accroissement de consommation en cas d'urgences potentielles spécifiées par l'exploitant à la satisfaction de l'OFNAC.

8.6.2.15. QUANTITE MINIMUM DE CARBURANT POUR LES VOLS IFR

- (a) [AAC] AVION. Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR sauf si la quantité de carburant est suffisante, considérant les conditions météorologiques et tout délai attendu en vol, pour:
- (1) Lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination est requis, voler de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage vers un aérodrome de dégagement et, ensuite, voler pendant au moins 45 minutes à une altitude normale de croisière ;
 - (2) Lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination n'est pas requis, voler vers l'aérodrome prévu pour l'atterrissage et, ensuite, voler pendant au moins 45 minutes à une altitude normale de croisière.
- (b) [AOC] AVION. Nul n'est autorisé à commencer un vol IFR ou le poursuivre au-delà du point de nouvelle planification en vol, sauf si la quantité de carburant est suffisante, considérant les conditions météorologiques et tout retard attendu en vol, y compris ce qui suit :
- (1) CARBURANT DE ROULAGE. La quantité de carburant estimée consommée avant le décollage ;
 - (2) CONSOMMATION D'ETAPE. La quantité de carburant requise pour permettre à l'avion de voler du décollage ou du point de replanification en vol jusqu'à l'atterrissage sur l'aérodrome de destination en tenant compte des conditions opérationnelles du jour et des données fournies par le constructeur ;
 - (3) CARBURANT EN CAS D'IMPRÉVU. La quantité de carburant requise pour compenser tout facteur imprévu. Elle correspond à cinq pour cent du carburant d'étape ou de la quantité de carburant requise du point de nouvelle planification en vol en se basant sur le taux de consommation utilisé pour établir la consommation d'étape, mais elle ne doit en aucun cas être moins que la quantité requise pour voler pendant 5 minutes à la vitesse d'attente à 450m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome de destination dans les conditions normales.
 - (4) CARBURANT DE DÉGAGEMENT À DESTINATION :
 - (i) Lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination est nécessaire, la quantité de carburant requise pour permettre à l'avion :
 - (A) D'effectuer une approche interrompue à l'aérodrome de destination ;
 - (B) De monter à l'altitude de croisière attendue ;
 - (C) De suivre la route prévue ;

Partie 8 — Exploitation

- (D) De descendre au point de début d'approche ; et
 - (E) D'effectuer l'approche et l'atterrissage à l'aérodrome de dégagement à destination ; ou
- (ii) Lorsque deux aérodromes de dégagement à destination sont nécessaires la quantité de carburant, telle que calculée au paragraphe (4)(i) ci-dessus, 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
 - (iii) 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 (1 500 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome de destination dans des conditions normales ; ou
 - (iv) Lorsque l'aérodrome prévu pour l'atterrissage est un aérodrome isolé :
 - (A) Pour un avion à moteur à piston, 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, la plus faible des deux ; ou
 - (B) 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, y compris la réserve finale.
- (5) 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 :
- (i) 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 l'OFNAC ; ou
 - (ii) 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 (1 500 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome dans des conditions normales.
- (6) CARBURANT SUPPLÉMENTAIRE. La quantité de carburant additionnelle requise si la quantité minimale calculée en fonction du carburant pour le vol (carburant d'étape, réserve de route, réserve de dégagement à destination et réserve finale) n'est pas suffisante pour :
- (i) 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 dépressurisation pour l'éventualité qui exige la plus grande quantité de carburant dans l'hypothèse qu'une telle défaillance se produira au point le plus critique de la route :
 - (A) Pour voler pendant 15 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome dans des conditions normales ; et

Partie 8 — Exploitation

- (B) Effectuer une approche et un atterrissage ;
 - (ii) Permettre à un avion en EDTO de se conformer au scénario de carburant critique EDTO établi par l'OFNAC ;
 - (iii) Satisfaire aux exigences supplémentaires non couvertes 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.*
- (7) CARBURANT DISCRETIONNAIRE. La quantité de carburant supplémentaire transportée à la discrétion du commandant de bord ; ou
 - (8) Nonobstant les dispositions des paragraphes (1) à (7) ci-dessus, l'OFNAC peut approuver une variation de ces exigences 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 :
 - (i) Calculs du carburant pour le vol ;
 - (ii) Capacités de l'exploitant dont :
 - (A) Une méthode orientée par les données comprenant un programme de suivi de la consommation de carburant, ou
 - (B) L'utilisation intensive des aérodromes de dégagement ; et
 - (iii) Les mesures spécifiques d'atténuation
- (c) [AAC] et [AOC] HELICOPTÈRE. 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 :
- (1) Lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination est requis :
 - (i) Voler vers l'hélistation prévue pour le vol et exécuter une approche et une approche interrompue et ensuite ;
 - (ii) Voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de celui de dégagement dans des conditions de température normales et effectuer l'approche et l'atterrissage ; et
 - (iii) Avoir une réserve pour les imprévus, spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'OFNAC.
 - (2) Lorsqu'une hélistation de dégagement à destination n'est pas requis, atteindre celle qui est prévue pour le vol et y exécuter une approche et ensuite :
 - (i) Voler pendant 30 minutes à la vitesse d'attente à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'hélistation de destination dans des conditions de température normales et effectuer l'approche et l'atterrissage ; et

Partie 8 — Exploitation

- (ii) Avoir une réserve pour les imprévus, spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'OFNAC.

8.6.2.16. DISTRIBUTION ET CONSERVATION DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE VOL — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) 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
 - (1) 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 décollage.
 - (2) Un manifeste de chargement indiquant la répartition de la charge, le centre de gravité, la masse au décollage et à l'atterrissage et la conformité aux limitations de masse maximale d'exploitation et une analyse de performance.
 - (3) Une page appropriée de livret technique si des irrégularités mécaniques ont été indiquées après un vol précédent, des opérations de maintenance et d'inspection ont été effectuées ou une fiche de maintenance a été délivrée à l'aérodrome de départ.
- (b) 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.
- (c) Le commandant de bord doit transporter une copie des documents spécifiés au paragraphe (a) à bord de l'aéronef jusqu'à l'aérodrome de destination.
- (d) Les documents remplis de préparation au vol doivent être conservés par le titulaire de l'AOC pendant 3 mois.

N. B. : L'OFNAC peut approuver un endroit différent où tous les documents sont conservés et disponibles pour un examen ultérieur.

8.6.2.17. CHARGEMENT DE L'AERONEF, MASSE ET CENTRAGE

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si toutes les charges transportées ne sont pas correctement réparties et bien assujetties.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef si les calculs de sa masse et centrage n'indiquent pas que le vol peut avoir lieu en toute sécurité, en tenant compte des conditions de vol prévues.

N. B. : Lorsque le titulaire d'un AOC fournit des responsables de chargement, 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.

Partie 8 — Exploitation

- (c) 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.

8.6.2.18. MASSE MAXIMALE ADMISE (REGLES A CONSIDERER POUR TOUS LES MANIFESTES DE CHARGEMENT)

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que la masse maximale permise pour un vol n'exécède pas la masse maximale admissible au décollage :
- (1) Pour la piste et les conditions particulières qui existent au moment du décollage ; et
 - (2) En tenant compte de la consommation de carburant et d'huile permettant de respecter les performances en route, la masse à l'atterrissage et les limitations de distance d'atterrissage aux aérodromes de destination et de dégagement.

8.6.2.19. AUTORISATION DE VOL REQUISE — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) 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'AOC à exercer le contrôle opérationnel du vol.
- (b) 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'AOC à se livrer à des fonctions de contrôle opérationnel n'a pas autorisé cette opération particulière ou une série d'opérations.

8.6.2.20. PLAN DE VOL EXPLOITATION — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Nul n'est autorisé à commencer un vol si le plan de vol exploitation n'a pas été signé par le commandant de bord.
- (b) 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 effectué 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.

- (c) 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 aux aérodromes de destination et de dégagement'.

Partie 8 — Exploitation

- (d) 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.

8.7 LIMITATIONS D'EXPLOITATION ET DE PERFORMANCE DES AERONEFS

8.7.1. TOUS LES AERONEFS

8.7.1.1. APPLICABILITE

- (a) La présente section prescrit les limitations d'exploitation et de performance pour tous les aéronefs civils.

8.7.1.2. GENERALITES

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef qui :
- (1) Excède ses limitations de performance certifiées pour toute opération tel qu'établi par "État d'immatriculation ;
 - (2) Excède les limitations d'exploitation figurant dans le manuel de vol de l'aéronef, ou son équivalent ;
 - (3) Excède les termes de son certificat de navigabilité ; ou
 - (4) Excède les limitations de masse, si cela s'applique, imposées par les termes de ses normes de certification acoustique, sauf sur approbation contraire de l'OFNAC.

8.7.1.3. CALCUL DE PERFORMANCE DES AERONEFS

- (a) Chaque exploitant doit s'assurer que les données de performance figurant dans le manuel de vol, ou toute autre source autorisée sont utilisées pour déterminer la conformité aux exigences appropriées de la section 8.7 du RACH.
- (b) Lors de l'utilisation des données, 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 : la masse de l'aéronef, les procédures d'exploitation, l'altitude-pression appropriée pour l'altitude de l'aérodrome, la température ambiante, le vent, la pente de la piste et l'état de la surface de la piste, c'est-à-dire les conditions environnementales, la neige, la neige fondante, l'eau, le givre pour les avions, l'état de la surface de l'eau pour les hydravions, et le fonctionnement de tout système ou de tous les systèmes pouvant avoir un effet négatif sur les performances.
- (c) Les facteurs décrits au paragraphe (b) ci-dessus doivent être pris en compte directement en tant

Partie 8 — Exploitation

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 desquelles l'aéronef est exploité.

8.7.1.4. LIMITATIONS D'ORDRE GENERAL PORTANT SUR LA MASSE ET LE FRANCHISSEMENT DES OBSTACLES

- (a) Nul n'est autorisé à faire décoller un aéronef sans s'assurer que la masse maximale autorisée pour le vol n'excède pas la masse maximale permise pour le décollage ou l'atterrissage, ou toute ou toute limitation applicable en matière de performances en route ou de distance d'atterrissage, compte tenu des éléments suivants :
- (1) L'état des aires de décollage et d'atterrissage devant être utilisées ;
 - (2) La pente de la piste devant être utilisée (avions terrestres seulement ;
 - (3) L'altitude-pression ;
 - (4) La température ambiante ;
 - (5) Les vents actuels et prévus ; et
 - (6) Toute condition connue (comme la configuration atmosphérique et de l'aéronef) qui peut affecter la performance de l'aéronef, ou la conformité aux normes de certification acoustique, si cela est requis.
- (b) 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.

8.7.2. AERONEFS UTILISES DANS LE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

8.7.2.1. APPLICABILITE

- (a) 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 l'OFNAC qui exempte l'aéronef de limitations d'exploitation et de performance spécifiques.

8.7.2.2. GENERALITES

- (a) Toute personne exploitant un aéronef se livrant au transport commercial aérien doit se conformer

Partie 8 — Exploitation

aux dispositions de la section 8.7.2.

- (b) Toute personne exploitant un giravion de Classe de performances 1, 2 ou 3 pour le transport commercial aérien international doit se conformer au code de performance de la NMO 8.7.2.2(b).
- (c) L'OFNAC est autorisée, conformément à la Partie 1 du RACH de la présente réglementation, à accorder des dérogations aux exigences de la section 8.7.2 si des circonstances spéciales font que leur respect absolu est inutile pour la sécurité.
- (d) Lorsqu'il ne peut pas y avoir conformité complète aux exigences de la section 8.7.2 en raison de caractéristiques spécifiques de conception (comme les hydravions, dirigeables ou avions supersoniques), l'exploitant doit appliquer les normes de performance approuvées qui garantissent un niveau de sécurité au moins égal à celles des exigences pertinentes de la présente section.
- (e) 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 payant s'il n'est pas exploité constamment de jour, en IFR, à l'exclusion des vols au-dessus des nuages, et sur des routes qui permettent un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne de moteur.
 - (1) Nonobstant l'alinéa 8.7.2.2(e), l'OFNAC 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 certifiés pour une masse maximale au décollage de 5 700 kg et une configuration d'un maximum de 9 sièges passagers, à condition qu'ils répondent aux exigences de la Partie 7 du RACH relatives à l'équipement.
 - (2) Nonobstant l'alinéa 8.7.2.2(e)(1), l'OFNAC 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 certifiés pour une masse maximale au décollage de 5 700 kg et une configuration d'un maximum de 9 sièges passagers si l'aéronef est de type certifié pour une exploitation par un seul pilote, à condition qu'il réponde aux exigences de la Partie 7 du RACH relatives à l'équipement et que l'OFNAC a autorisé une dérogation à l'alinéa 8.7.2.2(e)(1) ci-dessus, dans les spécifications d'exploitation des exploitants. Si ces vols sont effectués hors d'Haïti, celui-ci doit avoir conclu des accords avec les autorités des pays concernés.
- (f) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef multimoteurs pour le transport de passagers payants qui ne peut pas se conformer à l'une quelconque des limitations de performance des alinéas 8.7.2.5 à 8.7.2.9 du RACH sauf s'il est continuellement exploité de jour ;
 - (1) En IFR, à l'exclusion d'au-dessus des nuages ; et
 - (2) Avec une masse qui lui permet de monter, avec un moteur critique inopérant, à au moins 15 mètres (50 ft) à la minute à des MEA de la route prévue ou pour tout détournement prévu, ou à 1 500 m (5 000 ft) MSL, quel que soit le plus important.
- (g) Les aéronefs multimoteurs qui ne peuvent pas se conformer au paragraphe (f)(2) sont, aux fins de la présente section, considérés comme étant des aéronefs monomoteurs et doivent se conformer aux exigences du paragraphe (d) de la présente section.

Partie 8 — Exploitation

8.7.2.3. EXPLOITATION D'AVION MONO ET MULTIMOTEURS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter des avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC, sauf si sa certification de navigabilité est appropriée et acceptable pour l'OFNAC et si la sécurité générale de l'opération est compatible avec les opérations de transport aérien commercial assurée par :
- (1) La fiabilité du moteur à turbine ;
 - (2) Les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols de l'exploitant ;
 - (3) Les programmes de formation de l'équipage ; et
 - (4) L'équipement et les exigences supplémentaires prévues conformément au paragraphe (d).
- (b) 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 du moteur et pour les avions dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2005 ou après, et qui sont dotés d'un dispositif automatique de contrôle des tendances du moteur de dégradation.
- (c) La NMO 8.7.2.3 porte sur les exigences supplémentaires de navigabilité et d'exploitation des avions monomoteurs à turbine exploités de nuit et/ou en IMC en ce qui concerne :
- (1) La fiabilité du moteur à turbine
 - (2) Les systèmes et l'équipement.
 - (3) La liste minimale d'équipements
 - (4) Les informations du manuel de vol
 - (5) Le rapport d'événement
 - (6) La planification de l'exploitant
 - (7) L'expérience, la formation et la vérification de l'équipage de conduite
 - (8) Les limitations de route au-dessus de l'eau
 - (9) La certification ou la validation de l'exploitant
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef multimoteurs pour le transport de passagers payants qui ne peut pas se conformer à l'une quelconque des limitations de performance des alinéas 8.7.2.4 à 8.7.2.8 du RACH sauf s'il est continuellement exploité de jour ;
- (1) En IFR, à l'exclusion d'au-dessus des nuages ; et
 - (2) Avec une masse qui lui permet 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 (5 000 ft) MSL, quel que soit le plus important.
- (e) Les aéronefs multimoteurs qui ne peuvent pas se conformer au paragraphe (d)(2) ci-dessus sont,

Partie 8 — Exploitation

aux fins de la présente section, considérés comme étant des aéronefs monomoteurs et doivent se conformer aux exigences du paragraphe (a).

8.7.2.4. CALCUL DES PERFORMANCES DES AERONEFS

- (a) 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 section peuvent être calculées avec précision sur la base du manuel de vol, du RFM ou d'une autre source de données approuvée par l'OFNAC.
- (b) Toute personne calculant les limitations de performances et d'exploitation d'un aéronef utilisé pour le transport commercial arien doit s'assurer que les données de performance utilisées pour déterminer la conformité avec la présente section peuvent, lors de toute phase du vol, tenir compte avec précision de ce qui suit :
- (1) Toute condition à laquelle on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait un effet négatif pouvant affecter la performance de l'aéronef ; la panne d'un moteur pour un aéronef bimoteur si cela s'applique ; et
 - (2) La panne de deux moteurs pour les aéronefs qui en ont trois ou plus si cela s'applique.
- (c) Lors du calcul des exigences de performance et des limitations de l'alinéa 8.7.2.5 à 8.7.2.9 du RACH, 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 :
- (1) Pour toutes les phases du vol :
 - (i) L'effet de la consommation de carburant et d'huile sur la masse de l'aéronef ;
 - (ii) L'effet de la consommation sur les réserves de carburant résultant de changements de la trajectoire de vol, des vents et de la configuration de l'aéronef ;
 - (iii) L'effet de la vidange en vol du carburant sur la masse et les réserves de carburant si cela s'applique et est approuvé ;
 - (iv) L'effet de tout système de protection contre la glace si cela s'applique, et des conditions météorologiques requérant son utilisation ;
 - (v) La température ambiante et les vents le long de la route prévue et de tout déroutement planifié ;
 - (vi) Les trajectoires de vol et les altitudes minimales requises pour rester au-dessus des obstacles.
 - (2) Lors du décollage et de l'atterrissage :
 - (1) La pente de la piste à utiliser ;
- (d) 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 ;
- (1) La pente de la piste à utiliser ;

Partie 8 — Exploitation

- (2) La longueur de la piste, y compris les prolongements dégagés et d'arrêt si cela s'applique ;
- (3) Les altitudes-pressions aux lieux de décollage et d'atterrissage ;
- (4) Les températures ambiantes actuelles et les vents au moment de décollage ;
- (5) Les prévisions concernant les températures ambiantes et les vents à chaque lieu d'atterrissage de destination et de dégagement prévu ;
- (6) Les caractéristiques au sol (comme le freinage) du type d'aéronef, et
- (7) 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 signalé et d'au moins 150 % de toute composante vent arrière signalée.

8.7.2.5. LIMITATIONS AU DECOLLAGE

- (a) AVIONS. Nul n'est autorisé à faire décoller un avion utilisé pour le transport commercial aérien si les exigences suivantes ne sont pas respectées lors de la détermination de la masse maximale autorisée au décollage :
 - (1) La distance de roulement au décollage ne doit pas être supérieure à la longueur de la piste.
 - (2) Pour les avions à turbine :
 - (i) 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
 - (ii) 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.
 - (3) Pour les avions à moteur à piston :
 - (i) 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.
 - (4) Si le moteur critique tombe en panne à n'importe quel moment après que l'avion a atteint la V1, pour poursuivre la trajectoire de décollage et franchir tous les obstacles soit :
 - (i) D'une hauteur d'au moins 9 m (35 ft) à la verticale pour les avions à turbine ou 15

Partie 8 — Exploitation

m (50 ft) pour les avions à moteur à piston ; et

- (ii) D'au moins 60 m (200 ft) à l'horizontale dans les limites de l'aérodrome et d'au moins 90 m (300 ft) à l'horizontale après avoir franchi les limites, sans inclinaison latérale de plus de 15 degrés à tout point de la trajectoire de décollage.
- (b) HELICOPTERES. 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 :
- (1) Pour les hélicoptères de classe 1 :
 - (i) Au point de décision de décollage ou auparavant, interrompre le décollage et s'arrêter sur l'aire de décollage interrompu ; ou
 - (ii) 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 un site d'atterrissage adéquat.
 - (2) Pour les hélicoptères de classe 2 :
 - (i) 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
 - (ii) 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 un site d'atterrissage adéquat.
 - (3) Pour les hélicoptères de classe 3 :
 - (i) Franchir les obstacles le long de la trajectoire de vol avec une marge adéquate ; ou
 - (ii) Maintenir une altitude de vol minimale ; ou
 - (iii) Sur panne de moteur, effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité.

8.7.2.6. LIMITATIONS EN ROUTE — AVIONS — TOUS LES MOTEURS FONCTIONNANT

- (a) 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 en fonctionnement, jusqu'à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus du terrain et de tous les obstacles à un maximum de 16 km de chaque côté de la trajectoire prévue.

8.7.2.7. LIMITATIONS EN ROUTE — UN MOTEUR INOPERANT

- (a) AVION. 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 moteur au point le plus critique de la route, poursuivre le vol

Partie 8 — Exploitation

jusqu'à un aéroport adéquat, où l'atterrissage peut avoir lieu tout en permettant :

- (1) Pour les avions à moteur à piston :
 - (i) Un taux de montée d'au moins 0,079 (0,106/nombre de moteurs installés) V_{so2} (lorsque la V_{so} est exprimée en nœuds) jusqu'à une altitude de 300 m (1 000 ft) 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
 - (ii) Une pente positive à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aéroport où l'avion est supposé atterrir.
- (2) Pour les avions de catégorie de transport à turbine :
 - (i) Une pente positive à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ;
 - (ii) Une trajectoire nette de vol de l'altitude de croisière jusqu'à l'aéroport prévu pour l'atterrissage permettant au moins 600 m (2 000 ft) 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
 - (iii) Une pente positive à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aéroport où l'avion est supposé atterrir.

N. B. : Le taux de montée spécifié à l'alinéa (a)(1)(i) peut être amendé à 0,026 V_{so2} pour les aéronefs gros porteurs dont le certificat de type a été délivré avant 1953.

N. B. : La marge de dégagement de 9,3 km (5 milles nautiques) mentionnée au paragraphe (a) passe à 18,5 km (10 milles nautiques) si la précision de navigation n'atteint pas le niveau de précision de 95 pour cent.

- (b) HELICOPTERE. 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.

8.7.2.8. LIMITATIONS EN ROUTE — DEUX MOTEURS INOPERANTS

- (a) AVION. 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'aéroport 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 aéroport qui convienne pour un atterrissage tout en prévoyant :
 - (1) Pour les avions à turbine :
 - (i) 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 (2 000 ft) au-dessus du terrain et des obstacles à un maximum de 9,3 km (5 milles nautiques) de chaque côté de la trajectoire prévue ;

Partie 8 — Exploitation

- (ii) Une pente positive à 450 m (1 500 ft) au-dessus de l'aérodrome prévu pour l'atterrissage ; et
- (iii) Suffisamment de carburant pour poursuivre jusqu'à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage, pour arriver à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) 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 du manuel de vol

- (2) Pour les avions à moteur à piston :
 - (i) Un taux de montée à 0,013 Vso 2 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 (1 000 ft) 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 (5 000 ft), quelle que soit la plus importante ; et
 - (ii) Suffisamment de carburant pour poursuivre jusqu'à l'aérodrome prévu pour l'atterrissage et arriver à une altitude d'au moins 300 m (1 000 ft) directement au-dessus de cet aérodrome.

N'œ 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 exigences peuvent être satisfaites 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 avec un taux de descente 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 (1 000 ft) directement au-dessus de celui-ci.

- (b) HELICOPTERES. 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.

8.7.2.9. LIMITATIONS A L'ATTERRISSAGE

- (a) 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 (50 ft) au-dessus de l'intersection du plan de franchissement des obstacles et de la piste et dans :
 - (1) Pour les avions à turbo réacteurs les 60 % de la distance utilisable à l'atterrissage.

Partie 8 — Exploitation

- (2) Pour les avions à turbopropulseurs les 70 % de la distance utilisable à l'atterrissage.
- (b) Pour déterminer la masse autorisée à l'atterrissage à l'aérodrome de destination, toute personne qui détermine la limitation à l'atterrissage doit s'assurer de ce qui suit :
 - (1) L'avion se pose sur la piste et dans la direction la plus favorable par vent nul ; et
 - (2) 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 (a)) a été approuvée pour un type et un modèle spécifiques d'avion et que cette information figure dans le manuel de vol.

- (c) Un avion de la catégorie de transport dont le décollage serait interdit parce qu'il ne se conforme pas aux exigences de l'alinéa (a)(1), ou (a)(2) est autorisé à décoller si un aérodrome de dégagement répondant à toutes les exigences du paragraphe (a) est spécifié.
- (d) HELICOPTERES. 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 surface de dégagement prévue, 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.
- (e) HELICOPTERES. 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 aérodrome de dégagement prévu, il peut :
 - (1) Pour les hélicoptères de classe 1 :
 - (i) Avant le point de décision à l'atterrissage, franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire d'approche et se poser et s'immobiliser dans les limites de la distance d'atterrissage utilisable ou effectuer un atterrissage interrompu et franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire de vol avec une marge adéquate ;
ou
 - (ii) Après le point de décision à l'atterrissage, se poser et s'immobiliser dans les limites de la distance d'atterrissage utilisable
 - (2) Pour les hélicoptères de classe 2 :
 - (i) Avant le point de décision à l'atterrissage, franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire d'approche et se poser et s'immobiliser dans les limites de la distance d'atterrissage utilisable ou effectuer un atterrissage interrompu et franchir tous les obstacles se trouvant sur la trajectoire de vol avec une marge adéquate ;
ou
 - (ii) Après le point de décision à l'atterrissage, effectuer un atterrissage forcé en

Partie 8 — Exploitation

sécurité

- (3) Pour les hélicoptères de classe 3 :
 - (i) Effectuer en toute sécurité un atterrissage forcé dans les limites de la distance d'atterrissage disponible.

8.7.2.10. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES HELICOPTERES DE CLASSE DE PERFORMANCES 3 OPERANT EN IMC

- (a) Sauf pour les vols spéciaux en VFR, nul n'est autorisé à exploiter un hélicoptère de performance de Classe 3 en IMC, sauf si :
 - (1) L'environnement de l'aire au-dessus de laquelle l'opération doit être effectuée est acceptable pour l'OFNAC ;
 - (2) L'hélicoptère est certifié pour les vols IFR ;
 - (3) L'opération est approuvée par l'OFNAC en tenant compte du niveau général de sécurité assuré par :
 - (i) La fiabilité des moteurs ;
 - (ii) Les procédures de maintenance, les méthodes 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.
- (b) 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.

8.8 REGLES D'EXPLOITATION

8.8.1. TOUTES LES OPERATIONS

Tout aéronef doit être exploité dans les conditions du RACH 3 Règles de l'air

8.8.1.1. OPÉRATION D'UN AÉRONEF AU SOL

- (a) Nul n'est autorisé à faire faire circuler un aéronef par ses propres moyens sur l'aire de mouvement d'un aéroport, sauf si la personne qui se trouve aux commandes :
 - (1) A été autorisée à le faire par le propriétaire, le locataire ou un agent désigné ;

Partie 8 — Exploitation

- (2) Est parfaitement compétente pour faire rouler l'aéronef ;
 - (3) Est qualifiée pour utiliser la radio si des communications par radio sont requises ; et
 - (4) 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 voies de circulation, les panneaux, le balisage les feux, les signaux et instructions, la phraséologie et les procédures de l'ATC et peut se conformer aux normes opérationnelles requises pour le déplacement en toute sécurité de l'aéronef sur l'aérodrome.
- (b) Nul n'est autorisé à faire mettre en marche le rotor d'un hélicoptère sauf s'il y a un pilote qualifié aux commandes.
- (c) Nul n'est autorisé à faire circuler un aéronef au sol guidé par un signaleur, sauf si :
- (3) Les signaux standard de guidage de l'aéronef par le signaleur sont donnés de façon claire et précise, en utilisant les signaux prescrits par l'OFNAC au RACH 3, § 3.6.4.3;
 - (4) 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

Le signaleur et tout le personnel au sol participant utilisent des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents de jour pour toute la signalisation pendant la journée et des bâtons lumineux la nuit ou par faible visibilité.

8.8.1.2. CONDITIONS AU DECOLLAGE

- (a) Avant de commencer un décollage, un commandant de bord doit s'assurer que :
- (1) Selon les informations disponibles, les conditions météorologiques à l'aérodrome et l'état de la piste destinée à être utilisée permettent un décollage et un départ en toute sécurité ; et
 - (2) La RVR ou la visibilité dans la direction du décollage de l'aéronef est égale ou supérieure au minimum applicable.

8.8.1.3. VOL EN CONDITIONS DE GIVRAGE PREVUES

- (a) 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.
- (b) 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.

Partie 8 — Exploitation

- (c) 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 du gel, de la glace ou de la neige y adhère, à moins que l'aéronef ait été inspecté pour givrage et que les procédures figurant dans le manuel d'exploitation du détenteur de l'AOC sont suivies pour s'assurer que le dégivrage et l'antigivrage au sol sont effectués

8.8.1.4. CALAGE ALTIMETRIQUE

- (a) Toute personne exploitant un aéronef, sauf un ballon ou un planeur, doit maintenir l'altitude de croisière ou le niveau de vol par référence à un calage altimétrique.
- (b) Le niveau de vol le plus bas est déterminé par la pression barométrique dans la région d'exploitation.
- (c) L'équipage de conduite doit utiliser le calage altimétrique fourni par le service ATC.

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.

8.8.1.5. ALTITUDES MINIMALES DE SECURITE — GENERALITES

- (a) 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 :
- (1) OÙ QUE CE SOIT. Une altitude qui permette, en cas de dysfonctionnement 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.
 - (2) AU-DESSUS DE ZONES A POPULATION DENSE. Au-dessus de toute zone à population dense 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 (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon horizontal de 600 m (2 000 ft) de l'aéronef.
 - (3) AU-DESSUS D'AUTRES ZONES A POPULATION DENSE. Une altitude de 150 m (500 ft) 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 (500 ft) de toute personne, navire, véhicule ou structure.
 - (4) HÉLICOPTÈRES. Les hélicoptères ne sont pas soumis aux restrictions de proximité, à condition qu'ils soient exploités 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 l'OFNAC pour les hélicoptères.
 - (5) Altitudes prescrites par l'Annexe 2 de l'OACI : 3.1.2, 4.6 ; 5.1.2

Partie 8 — Exploitation

8.8.1.6. ALTITUDES MINIMALES DE SECURITE VFR

- (a) 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 :
- (1) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, de jour, en VFR, à une altitude inférieure à 300 m (1 000 ft) au-dessus de la surface ou à moins de 300 m (1 000 ft) d'une montagne, d'une colline ou autre obstacle au vol.
 - (2) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, de nuit, en VFR, à une altitude inférieure à 300 m (1 000 ft) 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 (2 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé à une distance horizontale de moins de 8 km du centre de la trajectoire prévue.

8.8.1.7. MINIMA D'EXPLOITATION D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

- (a) Nul n'est autorisé à voler vers un aéroport ou d'un aéroport en utilisant des minimums d'exploitation inférieurs à ceux qui peuvent être établis pour cet aéroport par l'État dans lequel il se trouve, sauf si ce dernier approuve spécifiquement cette exploitation conformément aux dispositions de la norme de mise en œuvre : NMO 8.8.1.7.
- (b) Nul n'est autorisé à effectuer des opérations d'approche aux instruments sur un aéroport par une visibilité inférieure à 800 m, sauf si des informations RVR sont fournies.
- (c) 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 :
- (5) Type A : une hauteur minimale de descente ou hauteur de décision de 75 m (250 ft) ou plus ; et
 - (6) Type B : une hauteur de décision inférieure à 75 m (250 ft). Les opérations d'approche aux instruments de Type B sont classées comme suit :
 - (i) Catégorie I (CAT I) : une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m ;
 - (ii) Catégorie II (CAT II) : une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais pas inférieure à 30 m et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m ;
 - (iii) Catégorie IIIA (CAT IIIA) : une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
 - (iv) Catégorie IIIB (CAT IIIB) : une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste inférieure à 175 m, mais au moins égale à 50 m ; et

Partie 8 — Exploitation

- (v) Catégorie IIIC (CAT IIIC) : sans hauteur de décision ni limite de portée visuelle de piste.
- (d) Les minimums d'exploitation pour les opérations d'approche aux instruments en 2D utilisant des procédures d'approche aux instruments sont déterminés en établissant une altitude minimale de descente (MDA) de la une hauteur minimale de descente (MDH), une visibilité minimale et, si nécessaire, un plafond nuageux.
- (e) Les minimums d'exploitation pour les opérations d'approche aux instruments en 3D mettant en œuvre des procédures d'approche aux instruments sont déterminés en établissant une altitude de décision (DA) ou une hauteur de décision (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 portion des aides visuelles ou de l'aire d'approche qui devrait avoir été en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse d'évolution de sa 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.

8.8.1.8. OPERATIONS DES CATEGORIES II ET III — REGLES GENERALES D'EXPLOITATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de Catégorie II ou III, sauf si :
 - (1) Le commandant de bord et le copilote de l'aéronef ont les autorisations appropriées et sont titulaires des qualifications prescrites à ;
 - (2) Chaque membre de l'équipage de conduite possède des connaissances adéquates et connaît bien l'aéronef et les procédures à utiliser ; et
 - (3) Le tableau de bord devant le pilote aux commandes de l'aéronef présente les instruments appropriés pour le type de système de guidage de commandes de vol utilisé.
- (b) Sauf autorisation de l'OFNAC, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de Catégorie II ou III, sauf si chaque composant au sol requis pour cette opération et l'équipement de bord requis est installé et fonctionne.
- (c) Lorsque la procédure d'approche utilisée prévoit et requiert une DH, celle qui est autorisée est la plus élevée des suivantes :
 - (1) La DH prescrite par la procédure d'approche.
 - (2) La DH prescrite par le commandant de bord
 - (3) La DH pour laquelle l'aéronef est équipé

Partie 8 — Exploitation

- (d) Sauf autorisation de l'OFNAC, nul pilote exploitant un aéronef pour une approche de Catégorie II ou III prévoyant ou requérant l'utilisation d'une DH ne peut poursuivre l'approche en-dessous de la hauteur de décision autorisée, sauf si les conditions suivantes sont satisfaites :
- (1) 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 d'atterrissage.
 - (2) Au moins une des références visuelles suivantes de la piste prévue est distinctement visible et identifiable par le pilote :
 - (i) Le dispositif lumineux d'approche, sauf que le pilote n'est pas autorisé à descendre en-dessous de 30 m (100 ft) au-dessus de l'altitude 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.
 - (ii) Le seuil de piste
 - (iii) Les marques du seuil de piste
 - (iv) Les feux du seuil de piste
 - (v) La zone de poser ou les marques de la zone de poser
 - (vi) Les feux de la zone de poser
- (e) Sauf autrement autorisé par l'OFNAC, tout pilote exploitant un aéronef doit immédiatement interrompre une approche de façon appropriée, avant le poser, chaque fois que les exigences du paragraphe (d) de la présente section ne sont pas satisfaites.
- (f) Nulle personne exploitant un aéronef utilisant une approche de Catégorie II ou III sans DH n'est autorisée à le poser, sauf conformément aux dispositions de la lettre d'autorisation délivrée par l'OFNAC.
- (g) Nul n'est autorisé à effectuer une approche et un atterrissage de Catégorie II ou III aux instruments par une visibilité inférieure à 800 m, sauf si des informations RVR sont fournies.
- (h) Les paragraphes (a) à (g) de la présente 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 du RACH. 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 : La détention d'une approbation pour Catégorie II est requise avant d'obtenir une approbation pour la Catégorie III.

8.8.1.9. MANUEL DES OPERATIONS CATEGORIES II ET III

- (a) Sauf tel que stipulé au paragraphe (c) de la présente section, nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil pour une opération de Catégorie II ou III, sauf si :

Partie 8 — Exploitation

- (1) Un manuel à jour et approuvé de Catégorie II ou III pour l'aéronef, selon le cas, est disponible à bord de celui-ci ;
 - (2) L'opération est effectuée conformément aux procédures, instructions et limitations du manuel approprié ; et
 - (3) Les instruments et l'équipement requis pour une opération particulière de Catégorie II ou III précisées au manuel, ont été inspectés et entretenus conformément au programme de maintenance figurant dans le manuel.
- (b) 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 l'OFNAC, sur demande de celle-ci.
- (c) Les paragraphes (a) et (b) ci-dessus 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 du RACH ayant approuvé les opérations de Catégorie II ou III comprises dans son manuel d'exploitation.
- (d) La NMO 8.8.1.9 donne les exigences spécifiques portant sur le manuel de Catégorie II et III.

Note : Il faut obtenir une approbation pour Catégorie II avant d'en obtenir une pour Catégorie III.

8.8.1.10.DEROGATIONS POUR CERTAINES OPERATIONS DE CATEGORIE II

- (a) L'OFNAC peut accorder une dérogation aux exigences du RACH 8.8.1.8 et 8.8.1.9 pour l'exploitation d'un petit aéronef de Catégorie II si l'exploitant peut démontrer 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.

8.8.1.11.DECISION DE DEROUTEMENT — MOTEUR INOPERANT

- (a) Sauf tel que stipulé au paragraphe (b), le commandant de bord 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 arrêté pour prévenir des dommages possibles.
- (b) Si un moteur d'un avion à trois moteurs ou plus tombe en panne, ou est arrêté, le commandant de bord est autorisé à poursuivre le vol vers l'aérodrome de destination s'il décide que cela peut se faire sans plus risque que de se poser à l'aérodrome adéquat le plus proche en tenant compte de ce qui suit :
- (1) La nature de la défaillance et les difficultés mécaniques éventuelles pouvant survenir si le vol se poursuit ;
 - (2) L'altitude, la masse et le carburant utilisable au moment de l'arrêt du moteur ;

Partie 8 — Exploitation

- (3) Les conditions météorologiques en route et les points d'atterrissage possibles ;
- (4) La densité de la circulation aérienne ;
- (5) Le type de terrain ; et
- (6) La familiarisation avec l'aérodrome à utiliser.

8.8.1.12. VOL A PROXIMITE D'AUTRES AERONEFS — DONT LES VOLS EN FORMATION

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef à telle proximité d'un autre qu'il y a un risque de collision.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en formation, sauf :
 - (1) Par arrangement avec le commandant de bord de chaque aéronef de la formation ; et
 - (2) Dans un espace aérien contrôlé conformément aux conditions prescrites par le service approprié de la circulation aérienne, qui comprennent ce qui suit :
 - (i) La formation opère en tant qu'aéronef unique en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
 - (ii) La séparation entre les aéronefs en vol est la responsabilité du chef de formation et des pilotes commandant les autres aéronefs en vol ;
 - (iii) 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
 - (iv) Chaque aéronef doit maintenir une distance latérale et longitudinale de moins d'un kilomètre (0,5 mille nautique) et verticale de 30 m (100 ft) du chef de la formation.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un avion transportant des passagers en location en vol en formation.

8.8.1.13. REGLES DE PRIORITE — SAUF POUR LES OPERATIONS SUR L'EAU

- (a) GÉNÉRALITÉS.
 - (1) Tout pilote doit rester vigilant de façon à voir et à éviter d'autres aéronefs ; et
 - (2) 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 est à bonne distance et en tenant compte de l'effet de sa turbulence de sillage.
 - (3) 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

Partie 8 — Exploitation

d'éviter au mieux une collision.

- (i) EN DÉTRESSE. Un aéronef en détresse a priorité de passage sur tout autre trafic.
- (j) CONVERGENCE.
 - (1) 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.
 - (2) Si les aéronefs qui convergent sont de catégories différentes :
 - (i) Un ballon a la priorité de passage sur toute autre catégorie d'aéronef ;
 - (ii) Un planeur a la priorité de passage sur un dirigeable et les aéronefs plus lourds que l'air à moteur ; et
 - (iii) Un dirigeable a la priorité de passage sur un aéronef plus lourd que l'air à moteur.
- (k) 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.
- (l) APPROCHE DE FRONT. Lorsque des aéronefs s'approchent l'un de l'autre de front ou presque, le pilote de chaque aéronef doit obliquer vers la droite.
- (m) 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, s'écartera de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite.
- (n) ATERRISSAGE. 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.
- (o) PLUS D'UN AÉRONEF À L'ATERRISSAGE. Lorsque deux aéronefs ou plus s'approchent d'un aéroport pour y atterrir, celui qui se trouve à l'altitude la plus basse a la priorité de passage.
- (p) Le commandant de bord ne doit pas profiter des règles de priorité de passage des articles (g) et (h) du présent paragraphe pour passer devant un autre aéronef qui est en approche finale pour atterrir ou le dépasser.
- (q) ATERRISSAGE D'URGENCE. Les aéronefs qui sont obligés de se poser ont la priorité de passage sur les autres.
- (r) DÉCOLLAGE. Les aéronefs qui décollent ont la priorité de passage sur ceux qui circulent au sol sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.
- (s) AÉRONEFS CIRCULANT EN SURFACE.
 - (1) APPROCHE DE FRONT. Lorsque deux aéronefs s'approchent l'un de l'autre de front ou presque, le pilote de chaque aéronef doit s'arrêter ou, dans la mesure du possible, obliquera vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre
 - (2) CONVERGENCE. Lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, le pilote qui a l'autre aéronef sur sa droite lui cèdera le passage.

Partie 8 — Exploitation

- (3) 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.
- (t) AÉRONEFS ROULANT SUR L'AIRE DE MANŒUVRE D'UN AÉRODROME.
 - (1) Le pilote d'un aéronef qui roule sur l'aire de mouvement doit s'arrêter et s'immobiliser aux points d'attente avant la piste, jusqu'à ce qu'il soit autorisé par la tour de contrôle de l'aérodrome.
 - (2) Le pilote d'un aéronef qui roule sur l'aire de manœuvre doit s'arrêter et attendre à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés et peut poursuivre sa route une fois les feux éteints.
 - (3) Le pilote d'un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement d'un aérodrome doit donner la priorité à l'aéronef :
 - (i) Qui décolle ou est sur le point de le faire ;
 - (ii) Qui atterrit ou est dans les phases finales de l'approche avant l'atterrissage.

8.8.1.14. CONDITIONS DE VOL FICTIVES AUX INSTRUMENTS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans des conditions fictives de vol aux instruments, sauf si :
 - (1) Cet aéronef a des commandes doubles entièrement fonctionnelles ;
 - (2) 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
 - (3) 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.

Nul n'est autorisé à effectuer un vol dans des conditions fictives de vol aux instruments lors d'opérations de transport aérien commercial.

8.8.1.15. SIMULATION DE SITUATIONS ANORMALES EN VOL

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

8.8.1.16. EXPLOITATION DANS UN ESPACE AERIEN MNPS OU RVSM

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé en Haïti dans l'espace aérien de l'Atlantique nord désigné en tant qu'espace aérien MNPS ou RVSM sans autorisation écrite de l'OFNAC.

Partie 8 — Exploitation

- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans un espace aérien MNPS ou RVSM, sauf conformément aux conditions des procédures et restrictions requises pour cet espace aérien.

Note : La Partie 7 du RACH contient les exigences concernant l'équipement de navigation en espace aérien MNPS et RVSM.

8.8.1.17. CONFORMITE AVEC LES ALIGNEMENTS DE DESCENTE VISUELS ET ELECTRONIQUES

- (a) 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.
- (b) 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.

8.8.1.18. RESTRICTION OU SUSPENSION DES OPERATIONS — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Si un commandant de bord ou le détenteur d'un AOC connaît des conditions, dont l'état de l'aérodrome et de la piste, qui affectent la sécurité de l'exploitation, cette personne doit restreindre ou suspendre toutes les opérations de transport aérien commercial sur ces aérodromes ou vers ces pistes aussi longtemps que nécessaire jusqu'à ce que ces conditions aient été corrigées.

8.8.1.19. POURSUITE D'UN VOL LORSQUE L'ACCES A L'AERODROME DE DESTINATION EST TEMPORAIREMENT RESTREINT — TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) 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 :
- (1) 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
 - (2) Il n'y a pas de procédure plus sûre.

8.8.1.20. PROCEDURES DE REDUCTION DU BRUIT

- (a) Tout titulaire d'un AOC doit exploiter ses aéronefs conformément aux procédures de réduction du

Partie 8 — Exploitation

bruit acceptables par l'OFNAC.

- (b) Sauf indication contraire de l'OFNAC, les procédures de réduction du bruit spécifiées par le titulaire d'un AOC pour un type d'avion donné doivent être les mêmes pour tous les aérodromes.

8.8.1.21. EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE — AVION

- (a) Un avion ne doit pas être exploité en IFR ou de nuit avec un seul pilote en transport aérien commercial, sauf sur approbation de l'État de l'exploitant.
- (b) Un avion ne doit pas être exploité en IFR ou de nuit avec un seul pilote, sauf si :
- (1) Le manuel de vol ne requiert pas un équipage de conduite de plus d'une personne ;
 - (2) L'avion est à hélice, à turbine et est conforme à l'alinéa 8.7.2.2(e)(1) ;
 - (3) La configuration est d'un maximum de neuf sièges passagers
 - (4) La masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5 700 kg ;
 - (5) L'avion est équipé de la façon décrite à l'alinéa 7.2.1.4(c)(e) ;
 - (6) Le commandant de bord répond aux exigences d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente décrits à l'alinéa 8.10.1.41 du RACH.
- (c) Nonobstant les alinéas (b)(2) et (b)(3) ci-dessus, l'avion doit être exploité conformément à l'alinéa 8.7.2.2(a).
- (d) Toute dérogation pour les opérations avec un seul pilote et plus de neuf passagers doit être autorisée par l'OFNAC dans les spécifications relatives aux opérations de l'exploitant, comme requis par l'alinéa 8.7.2.2(e)(2).
- (e) Si ces vols sont effectués hors d'Haïti, celui-ci doit avoir des arrangements avec ceux où ils se déroulent.

8.8.1.22. EXPLOITATION D'AVION MONOMOTEUR

- (a) Sauf tel que stipulé aux paragraphes (b) et (c), les avions monomoteurs ne peuvent 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.
- (b) 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 du RACH est assuré par ce qui suit :

Partie 8 — Exploitation

- (1) La fiabilité du moteur à turbine ;
 - (2) Les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation et les procédures de régulation des vols de l'exploitant, la formation de l'équipage ; et
 - (3) L'équipement et les exigences supplémentaires prévues conformément à l'alinéa 8.7.2.3 du RACH et à la NMO 8.7.2.3.
- (c) 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 le 1^{er} janvier 2005 ou après doivent avoir un dispositif automatique de surveillance des tendances de dégradation.

8.8.1.23. PROCEDURES D'EXPLOITATION POUR LA VITESSE DE MONTEE ET DE DESCENTE DES AVIONS

- (a) Sauf instruction contraire du contrôle de la circulation aérienne, pour éviter l'émission d'avis de résolution inutiles du Système anticollision embarqué (ACAS II) d'un aéronef volant à des altitudes ou des niveaux de vol adjacents ou s'en approchant, les exploitants doivent spécifier les procédures par lesquelles un avion qui monte ou descend à une altitude ou à un niveau de vol affecté, particulièrement en autopilote, peut le faire à un taux de montée ou de descente de moins de 8 m/s (26ft/s) ou à 450 m/mn (1500 ft/mn) (en fonction des instruments disponibles pendant les 300 derniers mètres (1 000 ft)) jusqu'au niveau affecté lorsque le pilote est informé qu'un autre aéronef se trouve à l'altitude ou au niveau adjacent ou s'en approche.

8.8.1.24. AERONEF TELEPILOTE (RPA)

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un RPA d'une façon qui pourrait présenter un danger pour des personnes, des biens ou d'autres aéronefs.

8.8.2. VFR – REGLES DE VOL A VUE

Les règles de vol à vue sont définies dans le RACH 3, § 3.4

8.8.3. IFR – REGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (en complément du RACH 3, § 3.5)

8.8.3.1. APPLICABILITE

- (a) Tous les aéronefs exploités conformément aux procédures de vol aux instruments doivent respecter les règles de vol aux instruments et les procédures d'approche de l'aérodrome aux instruments approuvées par l'État où l'opération se déroule.

8.8.3.2. IFR DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE

Partie 8 — Exploitation

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter en IFR un aéronef dans un espace aérien contrôlé sauf si cette personne a :
- (1) Déposé un plan de vol IFR ; et
 - (2) Obtenu une autorisation appropriée de l'ATC.

8.8.3.3. VOLS IFR HORS D'UN ESPACE AERIEN CONTROLE

- (a) Tout commandant de bord d'un vol IFR effectué hors d'un espace aérien contrôlé, mais qui vole ou pénètre dans une région désignée ou qui suit une route désignée par le service ATC approprié doit maintenir une écoute sur la fréquence radio appropriée et établir des communications bidirectionnelles, selon les besoins, avec l'organisme ATC assurant le service d'information de vol.
- (b) Tout commandant de bord d'un vol IFR effectué hors d'un espace aérien contrôlé pour lequel le service ATC approprié requiert un plan de vol, doit maintenir une écoute sur la fréquence radio appropriée et l'établissement de communications bidirectionnelles, selon les besoins, avec l'organisme ATC assurant le service d'information de vol, doit rendre compte de sa position de la façon spécifiée pour les vols contrôlés.

8.8.3.4. MINIMUMS DE DECOLLAGE EN IFR POUR LE TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) Sauf autorisation spéciale de l'OFNAC, nul pilote exploitant un aéronef pour le transport commercial aérien ne peut accepter une autorisation de décollage d'un aéroport civil en IFR, à moins que les conditions météorologiques soient égales à ou supérieures à ce qui suit :
- (1) Pour les aéronefs, autres que les hélicoptères, ayant deux moteurs ou moins — une visibilité de 1 500 m
 - (2) Pour les aéronefs ayant plus de deux moteurs — une visibilité 800 m
 - (3) Pour les hélicoptères — une visibilité de 800 m

8.8.3.5. POURSUITE D'UN VOL IFR VERS UNE DESTINATION

- (a) Nul pilote n'est autorisé à poursuivre un vol IFR vers un aéroport ou une héliport prévue pour l'atterrissage, sauf si les informations météorologiques disponibles les plus récentes indiquent que les conditions à cet aéroport, ou au moins à un aéroport de dégagement à destination seront, égales ou supérieures aux minimums opérationnel' d'aéroport/héliport établis par l'exploitant pour le vol considéré.

Partie 8 — Exploitation

8.8.3.6. PROCEDURES D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS ET MINIMUMS POUR ATERRISSAGE IFR

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer une approche aux instruments sur un aéroport, sauf conformément aux minimums météorologiques IFR et aux procédures d'approche aux instruments établies pour cet aéroport par l'OFNAC.
- (b) Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à effectuer une approche aux instruments sur un aéroport, sauf tel que stipulé dans ses spécifications d'exploitation.

8.8.3.7. COMMENCER UNE APPROCHE AUX INSTRUMENTS

- (a) Nul pilote n'est autorisé à poursuivre une approche en dessous de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude de l'aéroport ou commencer l'approche finale, sauf si :
 - (1) Une source approuvée par l'OFNAC publie un bulletin météorologique pour cet aéroport ; et
 - (2) Le bulletin météorologique le plus récent pour cet aéroport indique que la visibilité ou la RVR de contrôle est égale à ou supérieure aux minimums prescrits pour cette procédure.
- (b) Si un pilote commence l'approche finale d'une procédure d'approche aux instruments et reçoit ensuite un bulletin météorologique indiquant que les conditions sont en dessous du minimum, il peut poursuivre l'approche jusqu'à la DH/DA ou la MDA/MDH.

Note 1 : Aux fins de la présente sous-section, l'approche finale débute au dernier repère d'approche ou à l'installation d'approche figurant dans la procédure d'approche aux instruments. Lorsqu'un dernier repère d'approche n'est pas prescrit pour une procédure faisant appel à un virage conventionnel, l'approche finale débute au point où le virage conventionnel est terminé et l'aéronef se dirige vers l'aéroport sur une trajectoire d'approche finale dans les limites de la distance prescrite par la procédure.

Note 2 : Les critères relatifs au segment d'approche finale figurent dans le Doc 8168 de l'OACI, PANS-OPS, Volume H.

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.

8.8.3.8. APPROCHES AUX INSTRUMENTS VERS DES AERODROMES CIVILS

- (a) Toute personne exploitant un aéronef civil doit utiliser une procédure d'approche aux instruments normale prescrite par les autorités ayant juridiction sur l'aéroport, sauf autrement autorisé par l'OFNAC.
- (b) DH OU MDA AUTORISÉE. Aux fins de la présente section, lorsque la procédure d'approche utilisée prévoit l'utilisation d'une DH ou d'une MDA, celle qui est autorisée est la plus élevée de ce qui suit :
 - (1) La DH ou la MDA prescrite par la procédure d'approche

Partie 8 — Exploitation

- (2) La DH ou la MDA prescrite pour le commandant de bord
- (3) La DH ou la MDA pour laquelle l'aéronef est équipé

8.8.3.9. VOL EN-DESSOUS DE LA DH OU DE LA MDA

- (a) Lorsqu'une DH ou une MDA s'applique, nul pilote n'est autorisé à exploiter un aéronef civil à tout aérodrome ou hélistation, en-dessous de la MDA autorisée ou à poursuivre une approche en dessous de la DH autorisée, sauf si :
 - (1) L'aéronef se trouve en permanence dans une position à partir de laquelle une descente pour un atterrissage sur la piste prévue peut être effectuée à un taux de descente normal en utilisant des manœuvres normales.
 - (2) 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 ;
 - (3) La visibilité indiquée n'est pas inférieure à celle qui prescrite dans l'approche aux instruments standard utilisée ou si la RVR de contrôle est supérieure au minimum spécifié ; et
 - (4) Au moins une des références visuelles suivantes de la piste prévue est distinctement visible et identifiable par le pilote :
 - (i) Le dispositif lumineux d'approche, sauf que le pilote n'est pas autorisé à descendre en dessous de 30 m (15 ft) au-dessus de l'altitude 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 identifia les.
 - (ii) Le seuil ;
 - (iii) Les marquages du seuil ;
 - (iv) Les feux du seuil ;
 - (v) Les feux d'identification d'extrémité de piste ;
 - (vi) L'indicateur visuel de la pente d'approche ;
 - (vii) La zone de poser ou les marques de la zone de poser ;
 - (viii) Les feux de la zone de poser ;
 - (ix) La piste ou le balisage de piste ; ou
 - (x) 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 l'OFNAC.

Partie 8 — Exploitation

Note 2 : Les références visuelles ci-dessus ne s'appliquent pas aux opérations de Catégorie II et III. Les références visuelles requises pour les opérations de Catégorie II et III figurent dans les spécifications d'exploitation approuvées du titulaire de l'AOC ou une autorisation spéciale prescrite par l'OFNAC.

8.8.3.10. ATERRISSAGE DANS DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS

- (a) 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 la procédure standard d'approche aux instruments utilisée.

8.8.3.11. EXECUTION D'UNE PROCEDURE D'APPROCHE INTERROMPUE

- (a) Tout pilote exploitant un aéronef civil doit immédiatement exécuter une procédure appropriée d'approche interrompue lorsque l'une ou l'autre condition suivante existe :
- (1) Chaque fois que le critère de référence visuelle n'est pas atteint dans les situations suivantes :
 - (i) Lorsque l'aéronef vole en-dessous de la MDA ; ou
 - (ii) 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.
 - (2) 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.

8.8.3.12. CHANGEMENT DE VOL IFR EN VOL VFR

- (a) Un pilote qui décide de poursuivre un vol IFR à un vol VFR doit en notifier l'organisme ATC appropriée, que le vol IFR est annulé, et communiquer ensuite les changements à apporter à son plan de vol en vigueur.
- (b) Lorsqu'un pilote volant en IFR rencontre des conditions 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.

8.8.3.13. HAUTEUR DE FRANCHISSEMENT DU SEUIL POUR LES APPROCHES AUX INSTRUMENTS EN 3D

Partie 8 — Exploitation

- (a) Un exploitant doit établir des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des approches en 3D franchisse le seuil avec une marge de sécurité suffisante alors que l'avion est dans la configuration et assiette d'atterrissage.

8.9. PASSAGERS ET TRAITEMENT DES PASSAGERS

8.9.1. TOUTES LES OPERATIONS DE TRANSPORT DE PASSAGERS

8.9.1.1. CONDUITE INACCEPTABLE

- (a) Aucune personne à bord n'est autorisée à gêner un membre de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions.
- (b) Chaque passager doit attacher sa ceinture de sécurité et la maintenir bouclée tant que la consigne lumineuse « Attacher les ceintures » est allumée.
- (c) 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.
- (d) Nul n'est autorisé à se cacher ou à placer clandestinement du fret à bord d'un aéronef.
- (e) Nul n'est autorisé à fumer lorsque la consigne lumineuse de ne pas fumer est allumée.
- (f) Il est interdit de fumer dans les toilettes d'un avion.
- (g) Il est interdit d'altérer, de mettre hors d'état ou de détruire tout détecteur de fumée installé dans les toilettes de tout avion.
- (h) N. B. : Il est interdit de fumer à bord des aéronefs

8.9.1.2. AVITAILLEMENT EN CARBURANT LORSQUE DES PASSAGERS SONT A BORD

- (a) Nul commandant de bord n'est autorisé à permettre l'avitaillement d'un avion en carburant lorsque des passagers embarquent, sont présents à bord ou débarquent, sauf si :
- (1) Du personnel qualifié, prêt à organiser et à diriger une évacuation est présent à bord de l'avion ; et
 - (2) Des communications bilatérales sont maintenues entre le personnel qualifié dans l'avion et l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement.
- (b) HÉLICOPTÈRES. Nul commandant de bord n'est autorisé à permettre l'avitaillement d'un hélicoptère en carburant lorsque des passagers embarquent, sont présents à bord ou débarquent, ou si les rotors sont en marche, sauf si :

Partie 8 — Exploitation

- (1) Du personnel qualifié, prêt à organiser et à diriger une évacuation est présent à bord de l'hélicoptère ; et
- (2) Des communications bilatérales sont maintenues entre le personnel qualifié dans l'hélicoptère et l'équipe au sol qui supervise l'avitaillement.

8.9.1.3. SIEGES PASSAGERS, CEINTURES DE SECURITE ET HARNAIS DE SECURITE

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que chaque personne à bord occupe un siège ou une couchette approuvée avec sa propre ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité (s'il est installé) correctement bouclé lors du décollage et de l'atterrissage.
- (b) 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.
- (c) 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 ayant atteint son deuxième anniversaire.

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 le briefing approprié a été effectué avant le décollage.

8.9.1.4. INFORMATION DES PASSAGERS

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage et les passagers sont informés, par un briefing oral ou tout autre moyen, de l'emplacement et des consignes d'utilisation de ce qui suit, si cela est approprié :
 - (1) Ceintures de sécurité ;
 - (2) Issues de secours ;
 - (3) Gilets de sauvetage ;
 - (4) Équipement de distribution d'oxygène ; et
 - (5) Tout autre équipement d'urgence fourni à usage individuel, dont les cartons de consigne en cas d'urgence.
- (b) Le commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes qui se trouvent à bord connaissent l'emplacement et le mode général d'utilisation des principaux équipements de secours transportés à bord pour usage collectif.
- (c) 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.

Partie 8 — Exploitation

- (d) Pour les opérations par hélicoptère en mer, le commandant de bord 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 lorsque le temps estimé de l'arrivée des secours excède le temps de survie calculé.

8.9.1.5. CONSIGNES A SUIVRE EN CAS D'URGENCE EN VOL

- (a) 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, appropriées aux circonstances.
- (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 le briefing approprié a été effectué.

8.9.1.6. OXYGENE POUR LES PASSAGERS — APPROVISIONNEMENT MINIMUM ET UTILISATION

- (a) Le commandant de bord doit s'assurer que les passagers disposent d'oxygène et d'inhalateurs en quantité suffisante pour tous les vols à des altitudes telles qu'un manque d'oxygène pourrait les affecter dangereusement.
- (b) Le commandant de bord doit s'assurer que l'approvisionnement minimum en oxygène prescrit par l'OFNAC se trouve à bord de l'aéronef.

N. B. : Les exigences portant sur le stockage de l'oxygène et les appareils de distribution figurent à la Partie 7.

- (c) Le commandant de bord doit exiger que tous les passagers utilisent continuellement de l'oxygène à des altitudes-pressure de cabine de plus de 4 000 m (13 000 ft).

8.9.1.7. ALCOOLISME OU STUPEFIANTS

- (a) Nul n'est autorisé à permettre l'embarquement ou tout service à toute personne qui semble en état d'ébriété 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).

8.9.2. OPERATIONS DE TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN DE PASSAGERS

8.9.2.1. RESPECT DES INSTRUCTIONS PAR LES PASSAGERS

- (a) 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.

8.9.2.2. REFUS DE TRANSPORT

- (a) Le titulaire d'un AOC est autorisé à refuser de transporter un passager parce qu'il :
- (1) Refuse de se conformer aux instructions concernant les restrictions prescrites par l'OFNAC, relatives aux sièges se trouvant aux issues ; ou
 - (2) A un handicap dont les besoins physiques ne peuvent être satisfaits que par un siège situé près des issues.

8.9.2.3. TRANSPORT DE PERSONNES NE SE CONFORMANT PAS A CES EXIGENCES DE TRANSPORT DE PASSAGERS

- (a) Les exigences du paragraphe (b) portant sur le transport de passagers ne s'appliquent pas pour :
- (1) Un membre d'équipage non requis pour le vol ;
 - (2) Un représentant de l'OFNAC dans l'exercice de ses fonctions ;
 - (3) Une personne requise pour la sûreté ou la sécurité du fret ou d'animaux ; ou
 - (4) Toute personne autorisée par les procédures du manuel d'exploitation du titulaire d'un AOC, telles qu'elles sont approuvées par l'OFNAC.
- (b) Nulle personne n'est autorisée à être transportée sans se conformer aux exigences portant sur le transport de passagers, sauf :
- (1) S'il y a un siège approuvé avec une ceinture de sécurité approuvée pour cette personne ;
 - (2) 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 ;
 - (3) S'il y a accès libre du siège au poste de pilotage ou à une sortie normale ou à une issue de secours ;
 - (4) S'il y a un moyen permettant de notifier cette personne lorsqu'il est interdit de fumer et que les ceintures de sécurité doivent être bouclées ; et

Partie 8 — Exploitation

- (5) Si un membre de l'équipage a fait un briefing oral à cette personne sur l'utilisation de l'équipement d'urgence et des issues de secours.

8.9.2.4. MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE A LEUR POSTE DE TRAVAIL

- (a) Lors de la circulation au sol, les membres de l'équipage de cabine doivent rester à leur poste de travail avec les ceintures et les harnais de sécurité bouclés, sauf pour se livrer aux tâches liées à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.
- (b) Lors du décollage et de l'atterrissage, les membres de l'équipage de cabine doivent se trouver aussi près que possible des issues requises au niveau du plancher et répartis uniformément dans tout l'aéronef pour assurer la sortie la plus efficace possible des passagers en cas d'évacuation d'urgence.
- (c) 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) doivent être placés comme suit :
- (1) Si une seule personne qualifiée est requise, elle doit être placée conformément aux procédures du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC.
- (2) 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.

8.9.2.5. CAPACITES D'EVACUATION

- (a) Le commandant de bord, le chef de cabine 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.

8.9.2.6. ARMEMENT DES ISSUES DE SECOURS AUTOMATIQUES

- (a) 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.

8.9.2.7. ACCESSIBILITE DES ISSUES ET DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS

- (a) Nul n'est autorisé à permettre que des bagages à main ou d'autres articles bloquent l'accès aux

Partie 8 — Exploitation

issues de secours lorsque l'aéronef circule ou sol, pendant le décollage ou l'atterrissage, ou lorsque les passagers sont à bord au sol.

8.9.2.8. ESCALES OU LES PASSAGERS DEMEURENT A BORD

- (a) Aux escales où les passagers demeurent à bord de l'aéronef, le commandant de bord, le copilote, ou les deux, doivent s'assurer
 - (1) Que tous les moteurs sont éteints ;
 - (2) Qu'au moins une sortie au niveau du plancher reste ouverte pour permettre le débarquement des passagers ; et
 - (3) 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.
- (b) 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 le manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC sont suivies.

8.9.2.9. EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES PASSAGERS — AOC

- (a) Nul ne doit permettre l'embarquement ou le débarquement de passagers d'un aéronef à hélice si tous les moteurs ne sont pas arrêtés, sauf s'il utilise une passerelle pour l'embarquement et le débarquement des passagers.

8.9.2.10. TRANSPORT DE PERSONNES A MOBILITE REDUITE

- (a) Nul n'est autorisé à laisser une personne à mobilité réduite occuper un siège où sa présence pourrait :
 - (1) Gêner l'équipage dans l'exercice de ses fonctions ;
 - (2) Bloquer l'accès à aux équipements de sécurité sauvetage ou
 - (3) Entraver l'évacuation d'urgence de l'aéronef.

8.9.2.11. SIEGES SITUES PRES DES ISSUES

- (a) Nul titulaire d'un AOC ne doit permettre à un passager de s'asseoir auprès d'une issue de secours

Partie 8 — Exploitation

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.

- (b) 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 :
- (1) La personne ne possède pas la mobilité, la force ou la dextérité suffisantes des deux bras et des mains ainsi que des deux jambes :
 - (i) Pour atteindre, vers le haut, latéralement et vers le bas l'emplacement de l'issue de secours et les mécanismes de déclenchement des toboggans ;
 - (ii) Pour saisir et pousser, tirer, faire tourner ou manipuler ces mécanismes ;
 - (iii) Pour pousser, pousser avec force, tirer ou ouvrir les issues de secours ;
 - (iv) Pour soulever et retirer, déposer sur des sièges proches ou faire passer par-dessus les dossiers de sièges vers la rangée suivante, des objets de dimensions et de masse similaires à celles des portes des issues d'aile ;
 - (v) Pour enlever des obstacles de dimensions et de masse similaires aux portes des issues d'aile ;
 - (vi) Pour atteindre rapidement l'issue de secours ;
 - (vii) Pour rester en équilibre tout en enlevant des obstructions ;
 - (viii) Pour sortir rapidement ;
 - (ix) Pour stabiliser un toboggan après son déploiement ; ou
 - (x) Pour aider les autres à quitter un toboggan.
 - (2) 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 accompagnant adulte, ou d'un parent.
 - (3) 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.
 - (4) 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.
 - (5) 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.
 - (6) La personne ne peut pas partager adéquatement des informations orales avec d'autres passagers.

Partie 8 — Exploitation

- (7) 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.
- (c) C'est aux membres de l'équipage de cabine ou à d'autres personnes désignées dans le manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC de déterminer si une personne peut être autorisée à occuper un siège près d'une issue.
- (d) Au cas où un membre de l'équipage de cabine détermine qu'un passager affecté à un siège situé près d'une issue 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 issue, il doit rapidement lui affecter un siège qui n'est pas situé près d'une issue.
- (e) Si aucun siège n'est disponible, 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 situé près d'une issue.
- (f) Chaque agent de passage 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.
- (g) Chaque agent de passage 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 de vente à chaque aéroport 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 issues.
- (h) Tout membre de l'équipage de cabine doit demander, dans son briefing fait aux passagers, qu'un passager s'identifie pour qu'il puisse être assis ailleurs s'il :
- (1) Ne satisfait pas aux critères de sélection ;
 - (2) Est dans un état qui l'empêcherait de se livrer aux fonctions d'évacuation ;
 - (3) Peut subir des dommages corporels s'il se livrait à une ou plusieurs de ces fonctions ; ou
 - (4) Ne désire pas effectuer les fonctions requises aux issues de secours.
- (i) Chaque membre de l'équipage de cabine doit inclure dans son briefing fait aux passagers une référence aux cartes d'information des passagers et aux fonctions à accomplir à une issue de secours.
- (j) 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.
- (k) Nul commandant de bord n'est autorisé à permettre un mouvement au sol ou un repoussage 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.

Partie 8 — Exploitation

- (l) Les procédures requises par cette norme n'entreront pas en vigueur avant l'approbation finale de l'OFNAC. 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 :
- (1) Établir des procédures portant sur les exigences de cette norme ; et
 - (2) Soumettre leurs procédures à l'OFNAC pour examen préliminaire et approbation.

8.9.2.12. INTERDICTION DU PORT D'ARMES

- (a) 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 ou non. Le titulaire d'un AOC peut autoriser une personne à porter une arme conformément à son programme de sûreté approuvé:
- (1) Si l'arme n'est pas chargée ; et
 - (2) L'arme et les munitions sont rangées en toute sécurité à un endroit auquel nul n'a accès pendant le vol.

8.9.2.13. OXYGENE A USAGE MEDICAL POUR LES PASSAGERS

- (a) 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 l'OFNAC.
- (b) 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 transporté pour l'usage médical d'un passager.
- (c) 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 avec un ou plusieurs autre(s) passager(s) à bord.

8.9.2.14. BAGAGES A MAIN

- (a) Nul ne peut autoriser l'embarquement de bagages à main s'ils ne sont pas rangés de façon adéquate et en toute sécurité conformément aux procédures approuvées du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC.

Partie 8 — Exploitation

- (b) Nul ne peut autoriser la fermeture des portes d'entrée des passagers en vue du roulage ou du repoussage 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.
- (c) Nul ne peut permettre que des bagages à main soient rangés à un endroit qui serait surchargé au-delà de ses limites de masse de compartiment.

8.9.2.15. TRANSPORT DE FRET DANS LES COMPARTIMENTS PASSAGERS

- (a) Nul n'est autorisé à permettre le transport de fret dans le compartiment passager d'un aéronef, sauf tel que prescrit ci-après par l'OFNAC.
- (b) Le fret peut être transporté où que ce soit dans le compartiment passagers s'il est dans un conteneur approuvé, qui répond aux exigences suivantes :
 - (1) Le conteneur doit résister aux facteurs de charge et aux conditions d'atterrissage d'urgence applicables 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.
 - (2) La masse maximale approuvée pour le conteneur du fret et toute instruction nécessaire pour assurer une répartition correcte de la masse dans le conteneur doivent figurer bien en vue sur le conteneur.
 - (3) 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.
 - (4) 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 de l'avion, multipliés par un facteur de 1,15 ou le facteur de fixation des sièges spécifié pour l'avion, selon la valeur la plus importante en utilisant la masse combinée du conteneur et la masse maximale du fret qui peut y être transporté.
 - (5) Le conteneur ne doit pas être installé dans une position qui restreint l'accès ou l'utilisation de toute issue de secours requise ou du couloir du compartiment passagers.
 - (6) Le conteneur doit être entièrement fermé et fait d'un matériau qui est au moins à l'épreuve du feu.
 - (7) Des dispositifs de protection doivent être fournis dans le conteneur pour empêcher le fret de se déplacer lors d'un atterrissage d'urgence.
 - (8) 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 issues, sauf si un autre panneau ou autre moyen approuvé de

Partie 8 — Exploitation

notification correcte des passagers est fourni.

- (c) Le fret, y compris les bagages à main, ne doit pas être rangé dans les toilettes.
- (d) Le fret, y compris les bagages à main, ne doit pas être placé contre les cloisons ou les séparateurs des compartiments passagers qui n'ont pas la capacité d'empêcher les articles d'aller vers l'avant, de côté ou le haut, sauf si un panneau y est affiché, spécifiant la masse la plus importante qui peut y être placée, à condition :
 - (1) 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.
 - (2) Qu'il soit emballé ou recouvert pour éviter toute blessure possible aux occupants.
 - (3) Qu'il n'impose pas, sur les sièges ou la structure du plancher, toute charge excédant les limites établies pour ces composants.
 - (4) Qu'il ne soit pas placé de façon à obstruer l'accès à toute issue de secours 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 issues, sauf si un autre panneau ou autre moyen approuvé de notification correcte des passagers est fourni.
- (e) 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 :
 - (1) 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.
 - (2) Qu'il soit emballé ou recouvert pour éviter toute blessure possible aux occupants.
 - (3) Qu'il n'impose pas, sur les sièges ou la structure du plancher, toute charge excédant les limites établies pour ces composants.
 - (4) Qu'il ne soit pas placé de façon à obstruer l'accès à toute issue de secours 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.
 - (5) Qu'il ne soit pas directement au-dessus des personnes occupant des sièges.
 - (6) Qu'il soit rangé conformément à ces restrictions lors du décollage et de l'atterrissage.
 - (7) Pour le transport de fret seulement, qu'il soit chargé de façon à ce qu'au moins une issue de secours ou une issue normale doit être disponible pour permettre à tous les occupants de l'aéronef de sortir sans entrave de l'avion en cas d'urgence.

8.9.2.16. PANNEAUX D'INFORMATION DES PASSAGERS

- (a) 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 jugé nécessaire.

8.9.2.17. ANNONCES FAITES AUX PASSAGERS

- (a) 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 du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC :
- (1) Limitations et interdiction de fumer ;
 - (2) Emplacement et utilisation des issues de secours ;
 - (3) Utilisation des ceintures de sécurité ;
 - (4) Emplacement et utilisation des moyens de flottaison de secours ;
 - (5) Emplacement et fonctionnement des extincteurs ;
 - (6) Position des dossiers des sièges ;
 - (7) Pour les vols au-dessus de 3 000 m (10 000 ft) MSL, utilisation normale et d'urgence de l'oxygène ; et
 - (8) Le carton de consignes passagers.
- Tout autre équipement pouvant être requis par l'OFNAC.
- (b) Immédiatement avant ou après avoir éteint la consigne lumineuse « Attacher les ceintures », le commandant de bord ou le copilote doit s'assurer que tous les passagers ont été informés de garder leurs ceintures de sécurité attachées lorsqu'ils sont assis, même lorsque la consigne lumineuse est éteinte.
- (c) Avant chaque décollage, le commandant de bord ou le copilote doit s'assurer que chaque personne à mobilité réduite soit personnellement informée de ce qui suit :
- (1) Le cheminement vers la sortie la plus appropriée ; et
 - (2) Quand commencer à se rendre vers la sortie en cas d'urgence.

8.9.2.18. ANNONCES FAITES AUX PASSAGERS — VOLS LONG COURRIER AU-DESSUS DE L'EAU

Partie 8 — Exploitation

- (a) 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.

8.9.2.19. CEINTURES DE SÉCURITÉ DES PASSAGERS

- (a) 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.
- (b) Aucune ceinture de sécurité pour passagers ne peut être utilisée par plus d'un occupant lors du décollage et de l'atterrissage.
- (c) À chaque siège non occupé, la ceinture et les harnais de sécurité, s'il y en a, doivent être placés 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.

8.9.2.20. DOSSIERS DES SIÈGES PASSAGERS

- (a) Nul commandant de bord ou copilote 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 le manuel d'exploitation 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.

8.9.2.21. RANGEMENT DE LA NOURRITURE, DES BOISSONS ET DU SERVICE PASSAGERS

- (a) Nul commandant de bord, copilote ou chef de cabine n'est autorisé à permettre le mouvement d'un aéronef au sol, son décollage ou son atterrissage :
- (1) 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
 - (2) Si chaque plateau de nourriture et de boisson et chaque tablette de dossier de siège n'est pas relevé.

8.9.2.22. ARRIMAGE DES ARTICLES LOURDS DANS LE COMPARTIMENT PASSAGERS

- (a) 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 sécurisé pour éviter qu'il ne devienne un danger lors du mouvement au sol, du décollage et de l'atterrissage et dans des conditions météorologiques turbulentes.
- (b) 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.

8.10 QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE ET D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION — TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

8.10.1.1 LIMITATION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT LEUR 60^E ANNIVERSAIRE ET RESTRICTION DES PRIVILEGES DES PILOTES AYANT ATTEINT LEUR 65^E ANNIVERSAIRE

- (a) 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 60^e anniversaire.
- (b) 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 des pilotes n'ayant pas atteint leur 65^{ème} anniversaire.

8.10.1.2. UTILISATION DE SIMULATEURS D'ENTRAINEMENT AU VOL

- (a) Chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la qualification d'un membre de l'équipage de conduite doit :
 - (1) Être spécifiquement approuvé par l'OFNAC pour :
 - (i) Le titulaire de l'AOC ;
 - (ii) Le type d'aéronef, y compris les variantes de type, pour lesquelles la formation ou l'inspection est effectuée ; et
 - (iii) La manœuvre, procédure ou fonction de membre d'équipage particulière qui est effectuée.
 - (2) Maintenir la performance, la fonctionnalité et les autres caractéristiques requises pour l'approbation.

Partie 8 — Exploitation

- (3) 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.
 - (4) Faire l'objet d'une vérification de fonctionnement avant d'être utilisé.
 - (5) Avoir un carnet quotidien des anomalies rempli par l'instructeur ou le pilote examinateur approprié à la fin de chaque vol de formation ou de vérification.
- (b) Le simulateur d'entraînement au vol doit posséder la même présentation 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.
- (1) Les exploitants ayant des affichages électroniques/en verre utilisent des simulateurs ayant des affichages électroniques/en verre.
 - (2) Les exploitants ayant des instruments standard utilisent des simulateurs ayant des instruments standard.

8.10.1.3. APPROBATION D'UN SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL POUR L'OBTENTION DE CREDITS DE FORMATION ET DE VERIFICATION DES COMPETENCES

- (a) Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à utiliser un simulateur d'entraînement au vol pour la formation ou la vérification des compétences si ce dernier n'a pas été spécifiquement approuvé par écrit par l'OFNAC pour le titulaire de l'AOC.
- (b) 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 l'OFNAC.

8.10.1.4. EXIGENCES PORTANT SUR LA LICENCE DE COMMANDANT DE BORD

- (a) 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 licence de pilote de ligne avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef.
- (b) Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord d'un aéronef certifié pour être exploité avec un seul pilote pour les opérations de transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une licence de pilote professionnel ou de pilote de ligne avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef.
- (c) Si des privilèges aux instruments doivent être exercés, le commandant de bord doit être qualifié aux instruments.

Partie 8 — Exploitation

8.10.1.5. EXIGENCES PORTANT SUR LA LICENCE POUR COPILOTE ET PILOTE DE RELEVÉ EN CROISIÈRE

- (a) Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de copilote d'un aéronef se livrant au transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une licence de pilote professionnel/IR ou de pilote de ligne, chacune avec les qualifications de catégorie, de classe et de type pour cet aéronef, selon le cas.
- (b) Nul pilote n'est autorisé à faire fonction de pilote de relève du commandant de bord en croisière se livrant au transport aérien commercial s'il n'est pas titulaire d'une licence de pilote de ligne avec qualifications de catégorie et, selon le cas, de classe et de type et n'a pas reçu toute la formation requise pour faire fonction de commandant de bord, n'a pas reçu de formation et contrôles périodiques aux procédures normales, anormales et d'urgence spécifiques au vol de croisière et s'il n'a pas piloté dans les 90 jours précédents sur le même type ou variante.

8.10.1.6. EXIGENCES PORTANT SUR LA LICENCE DE MECANICIEN NAVIGANT (RESERVE)

8.10.1.7. UN PILOTE QUALIFIÉ POUR EXERCER LES FONCTIONS DE MECANICIEN NAVIGANT (RESERVE)

8.10.1.8. PERSONNES QUALIFIÉES POUR DONNER UNE AUTORISATION DE VOL

- (a) Lorsque que le titulaire d'un AOC a opté pour l'utilisation d'agents techniques d'exploitation/agent de régulation, dans son système de contrôle et de supervision pour autoriser une opération de transport aérien commercial de passagers ou cargo prévue, cette personne doit:
 - (1) Être titulaire d'une licence d'agent technique d'exploitation ou de pilote de ligne ou de pilote professionnel, selon le type d'exploitation; et
 - (2) Est actuellement qualifiée auprès du titulaire de l'AOC pour cette opération et le type d'aéronef utilisé.

8.10.1.9. FAMILIARISATION AVEC LES PROCÉDURES DE LA COMPAGNIE

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'agent technique d'exploitation/agent de régulation des vols ou de membre d'équipage technique 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 l'OFNAC, comprenant un examen complet de la réglementation en vigueur et des procédures du manuel d'exploitation pertinentes au membre de l'équipage ou aux tâches et responsabilités de l'agent technique d'exploitation.
- (b) Le titulaire de l'AOC doit donner un cours programmé de familiarisation aux procédures de la compagnie,

Partie 8 — Exploitation

approuvé par l'OFNAC, allouant à chacun des points de la formation une durée jugée acceptable par l'OFNAC pour répondre aux objectifs pédagogiques de la formation.

- (c) Les domaines des sujets à couvrir figurent à la NMO 8.10.1.9.

8.10.1.10. FORMATION INITIALE PORTANT SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction du personnel d'exploitation et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une telle personne si elle n'a pas suivi le cours initial approprié sur les marchandises dangereuses fondé sur les compétences et adapté aux fonctions tenues par le personnel d'exploitation de la compagnie. Ce cours est approuvé par l'OFNAC (cf. DOC 9284 OACI partie 1 ch. 4 §4.1.2)
- (b) Un programme de formation fondé sur les compétences se base sur :
- l'identification des compétences nécessaires aux tâches réellement exécutées ;
 - une analyse de la population à former, de leur niveau de compétence et de leur besoin de formation ;
 - la détermination des moyens les plus efficaces de réaliser ces tâches ;
 - des évaluations élaborées afin de déterminer si ces compétences ont été acquises.
- (c) Les exigences spécifiques à ce cours figurent à la NMO 8.10.1.10

8.10.1.11. FORMATION INITIALE EN MATIERE DE SURETE

Nul n'est autorisé à faire fonction du personnel d'exploitation et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une telle personne si elle n'a pas suivi le cours initial sur la sûreté approuvé par l'OFNAC.

8.10.1.12. FORMATION INITIALE A LA GESTION DES RESSOURCES DE L'EQUIPAGE

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'agent technique d'exploitation 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 l'OFNAC.
- (b) Les sujets du cours figurent à la NMO 8.10.1.12.

8.10.1.13. EXERCICES INITIAUX D'ENTRAINEMENT A L'EQUIPEMENT DE SECURITE ET SAUVETAGE

- (a) 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 de sécurité et sauvetage pour le poste de membre

Partie 8 — Exploitation

d'équipage approuvé par l'OFNAC pour l'équipement de sécurité et sauvetage disponible à bord de l'aéronef devant être exploité.

- (b) Les exigences du cours figurent à la NMO 8.10.1.13.

8.10.1.14. FORMATION INITIALE AU SOL

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'équipage ou d'agent technique d'exploitation 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 sol approuvé par l'OFNAC pour le type d'aéronef.
- (b) La formation initiale au sol pour les membres de l'équipage de conduite doit comprendre les parties pertinentes du manuel d'exploitation 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 exigences spécifiques à ce cours pour les membres de l'équipage de conduite figurent à la NMO 8.10.1.14(b)

N. B. : Le titulaire de l'AOC peut avoir des programmes 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 l'OFNAC.

- (c) Pour les membres de l'équipage de cabine, la formation initiale au sol doit comprendre les parties pertinentes du manuel d'exploitation 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 exigences spécifiques à ce cours pour les membres de l'équipage de cabine figurent à la NMO 8.10.1.14(c).
- (d) Pour les agents techniques d'exploitation, la formation initiale au sol doit comprendre les parties pertinentes du manuel d'exploitation 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 exigences spécifiques à ce cours pour les agents techniques d'exploitation figurent à la NMO 8.10.1.14(d).

8.10.1.15. FORMATION INITIALE AU VOL

- (a) 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 l'OFNAC pour le type d'aéronef.
- (b) Elle doit se concentrer sur les évolutions et l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef conformément au manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC et les procédures normales, anormales et d'urgence.
- (c) Le titulaire de l'AOC peut avoir des programmes adaptés de formation initiale au vol tenant compte des niveaux d'expérience des membres de l'équipage de conduite, approuvés par l'OFNAC.

Les exigences spécifiques du cursus de formation figurent à la NMO 8.10.1.15(a)(d) pour les pilotes.

Partie 8 — Exploitation

8.10.1.16. FORMATION INITIALE A L'EXPLOITATION SPECIALISEE

- (a) 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 l'OFNAC.
- (b) L'exploitation spécialisée pour laquelle des programmes de formation initiale doivent être élaborés comprend :
 - (1) Les minimums d'exploitation, dont les décollages par faible visibilité et les opérations de Catégorie II et III ;
 - (2) Les opérations long-courrier ;
 - (3) La navigation spécialisée ;
 - (4) La qualification siège de droite du commandant de bord ;
 - (5) Le RVSM ; et
 - (6) La RNP.
- (c) Les exigences spécifiques du programme de l'exploitation spécialisée figurent à la NMO 8.10.1.16.

8.10.1.17. DIFFERENCES ENTRE LES AERONEFS

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'agent technique d'exploitation 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.
- (b) Une liste générale des sujets à couvrir lors de la formation aux différences entre aéronefs figure à la NMO 8.10.1.17.

8.10.1.18. RESERVE

8.10.1.19. FAMILIARISATION AVEC UN EQUIPEMENT NOUVEAU OU DES PROCEDURES NOUVELLES

- (a) 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 programme 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

Partie 8 — Exploitation

particulière de cet aéronef.

8.10.1.20. COMPETENCES PILOTE — CONTROLE DES COMPETENCES

- (a) 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 12^e mois civil avant ce service, n'a pas passé le contrôle des compétences professionnelles de pilote d'aéronef prescrit par l'OFNAC pour l'aéronef pour lequel son service est requis.
- (b) 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 6^e mois civil avant ce service, ce pilote n'a pas passé le contrôle des compétences pour le vol aux instruments prescrite par l'OFNAC.
- (c) Un pilote peut satisfaire simultanément aux exigences des paragraphes (a) et (b) pour un type spécifique d'aéronef.
- (d) Les manœuvres de contrôle des compétences de pilote et aux instruments effectuées au titre de la Partie 8 figurent à la NMO 8.10.1.20.

8.10.1.21. RETABLISSEMENT DE L'EXPERIENCE RECENTE — ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) PILOTES.
 - (1) 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 toutes les exigences de formation et de vérification des compétences qui s'appliquent, mais aussi, sous la supervision d'un pilote examinateur, établir son expérience récente comme suit :
 - (i) Effectuer au moins trois décollages et atterrissages à bord de l'aéronef dans lequel cette personne doit servir ou dans un simulateur qualifié.
 - (ii) Effectuer au moins un décollage avec défaillance simulée du groupe motopropulseur le plus critique, un atterrissage et remise de gaz aux minima de l'ILS autorisés par le titulaire de l'AOC et un atterrissage avec arrêt complet.
 - (2) Lors de l'utilisation d'un simulateur pour satisfaire à l'une quelconque des exigences d'entraînement au décollage et à l'atterrissage requises 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 fonctions de repositionnement du simulateur.
 - (3) Un pilote examinateur 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.

Partie 8 — Exploitation

8.10.1.22. APPARIEMENT DE PILOTES DONT L'EXPERIENCE EST LIMITEE

- (a) Si un copilote a moins de 100 heures de vol à bord du type d'aéronef exploité pour le transport commercial aérien et le commandant de bord n'est pas un pilote examinateur, c'est le commandant de bord qui effectue tous les décollages et atterrissages dans les situations désignées comme étant critiques par l'OFNAC à la NMO 8.10.1.22.
- (b) 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.
- (c) L'OFNAC 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.

8.10.1.23. VERIFICATION DES COMPETENCES POUR MECANICIEN DE BORD ET NAVIGATEUR (RESERVE)

8.10.1.24. VERIFICATIONS DES COMPETENCES— MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE

- (a) 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 12^e mois civil avant ce service, cette personne n'a pas passé la vérification des compétences prescrite par l'OFNAC dans la NMO 8.10.1.24, en effectuant les tâches d'urgence et autres appropriées pour l'affectation de cette personne.

8.10.1.25. VERIFICATIONS DES COMPETENCES — AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction de membre d'agent technique d'exploitation et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 12^e mois civil avant ce service, cette personne n'a pas passé la vérification des compétences prescrite par l'OFNAC dans la NMO 8.10.1.25, en effectuant la préparation au vol et les tâches appropriées pour l'affectation de cette personne.

8.10.1.26. VOL EN LIGNE SOUS SUPERVISION — PILOTES

- (a) Tout pilote se qualifiant initialement en tant que commandant de bord doit effectuer un programme

Partie 8 — Exploitation

- de vol approuvé par l'OFNAC en assumant les fonctions du commandant de bord sous la supervision d'un pilote examinateur ou d'un commandant de bord agréé
- (b) Tout pilote passant à un nouvel aéronef en tant que commandant de bord doit effectuer un programme de vols approuvé par l'OFNAC en assumant les tâches du commandant de bord sous la supervision d'un pilote examinateur ou d'un commandant de bord agréé
 - (c) Tout pilote se qualifiant pour des fonctions autres que ceux de commandant de bord doit effectuer un programme de vol approuvé par l'OFNAC en assumant ces fonctions sous la supervision d'un pilote examinateur ou d'un commandant de bord agréé.
 - (d) Lorsqu'un commandant de bord cherche à acquérir son expérience en vol, un pilote examinateur ou un commandant de bord agréé faisant aussi fonction de commandant de bord doit occuper le poste de copilote.

8.10.1.27. VOL DE LIGNE SUPERVISE — MECANICIENS NAVIGANTS (RESERVE)

8.10.1.28. EXPERIENCE SUPERVISEE EN VOL — MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE

- (a) Toute personne cherchant à se qualifier en tant que membre de l'équipage de cabine doit assumer ces fonctions à bord de l'aéronef sous la supervision d'un chef de cabine examinateur avant de se qualifier en tant que membre d'équipage requis pendant un minimum de deux vols.

8.10.1.29. OBSERVATIONS DE VOL— AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'agent technique d'exploitation, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité si, depuis le début du 12^e mois l précédant son emploi, cette personne n'a pas observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux vols complets, sur des routes représentatives de celles dont cette personne assurera la supervision.

8.10.1.30. CONTROLE EN LIGNE (DE NAVIGATION ET DE ZONE) — QUALIFICATION PILOTE

N. B. : Les expressions « contrôle en ligne » et « contrôle de navigation et de zone » sont synonymes.

- (a) 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 un contrôle en ligne dans le cadre de laquelle elle a exécuté ses fonctions de façon satisfaisante à bord d'un des types d'aéronef qu'elle doit piloter.
- (b) Nul n'est autorisé à faire fonction de commandant de bord sur une zone désignée en tant que zone

Partie 8 — Exploitation

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.

- (c) Chaque commandant de bord 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 commandant de bord sous la supervision d'un pilote examinateur et en exécutant continuellement les devoirs de commandant de bord. Ceci comprend faire au moins la preuve de ses connaissances de ce qui suit :
- (1) Le relief et les altitudes minimales de sécurité.
 - (2) Les conditions météorologiques saisonnières.
 - (3) Les procédures de recherche et sauvetage.
 - (4) Les installations et procédures de navigation, dont toute procédure de navigation long-courrier, associées à la route sur laquelle le vol doit être effectué. Les procédures s'appliquant à ce qui suit :
 - (i) Le survol des zones à population dense ou à des zones à haute densité de trafic.;
 - (ii) Les obstacles ;
 - (iii) La topographie ;
 - (iv) Les balisages lumineux et aides à l'approche ;
 - (v) Les procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments ; et
 - (vi) Les minimums d'exploitation qui s'appliquent.
- (d) Les NOTAMs.

8.10.1.31. AUTORISATION POUR LES OPERATIONS PAR MAUVAISE VISIBILITE

- (a) Tant qu'un commandant de bord 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 Catégorie 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 (300 ft) et la visibilité de moins de 1,5 km.
- (b) Tant qu'un commandant de bord 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 aux instruments si la DH ou la MDA est inférieure à 30 m (100 ft) et la visibilité de moins de 350m.

8.10.1.32. AERODROMES ET HELISTATIONS A CARACTERISTIQUES PARTICULIERES — QUALIFICATION COMMANDANT DE BORD

- (a) L'OFNAC peut déterminer que certains aérodromes, en raison de certaines caractéristiques comme

Partie 8 — Exploitation

le relief environnant, des obstacles ou des procédures complexes d'approche ou de départ, sont des aérodromes requérant des qualifications spécifiques et que certaines routes ou zones, ou les deux, requièrent des qualification' de type de navigation spécifiques.

- (b) Nul n'est autorisé à faire fonction du commandant de bord, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité à des aérodromes ou hélistations désignés en tant que spéciaux, sauf si, dans les 12 derniers mois civils :
- (1) Le commandant de bord a été qualifié par le titulaire de l'AOC, par des cartes et descriptions acceptables pour l'OFNAC pour cet aérodrome ; ou
 - (2) 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 en conditions réelles ou sur un simulateur approuvé à cet effet.
 - (3) Si la période de qualification de 12 mois requise par l'article (b) a expiré, le commandant de bord doit se requalifier conformément aux exigences de l'article (b).
- (c) Les limitations relatives aux aérodromes ou hélistations désignés en tant que spéciaux ne s'appliquent pas si l'opération a lieu :
- (1) De jour lorsque la visibilité est d'au moins 5 km ; et
 - (2) Lorsque ce plafond à cet aéroport est d'au moins 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'altitude d'approche initiale la plus basse prescrite pour une approche aux instruments.

8.10.1.33. ENTRAÎNEMENT PERIODIQUE - MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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 d'entraînement périodique au sol et en vol approuvé par l'OFNAC.
- (b) L'entraînement périodique au sol doit porter sur :
- (1) Les systèmes et limitation des aéronefs et les procédures normales, anormales et d'urgence ;
 - (2) L'équipement et les exercices en cas d'urgence ;
 - (3) La gestion des ressources en équipage ;
 - (4) La reconnaissance et le transport de marchandises dangereuses ; et
 - (5) La formation en matière de sûreté.
- (c) Le cours d'entraînement périodique en vol doit porter sur :
- (1) Les évolutions et l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef conformément au manuel du

Partie 8 — Exploitation

titulaire de l'AOC et les procédures normales, anormales et d'urgence.

- (2) Les manœuvres et procédures nécessaires pour éviter des dangers en vol ; et
- (3) Pour les pilotes autorisés, au moins un décollage par faible visibilité 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.
- (d) Une vérification satisfaisante des compétences par le titulaire de l'AOC pour le type d'aéronef et l'opération à effectuer peut être utilisée au lieu de l'entraînement périodique en vol.
- (e) Les exigences détaillées de l'entraînement périodique pour les pilotes, figurent à la NMO 8.10.1.33.

8.10.1.34. ENTRAÎNEMENT PERIODIQUE ET RETABLISSEMENT DES QUALIFICATIONS — ÉQUIPAGE DE CABINE

- (a) 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 d'entraînement périodique au sol approuvés par l'OFNAC, pertinents pour le ou les types et/ou variantes d'aéronef et les opérations auxquelles elle est affectée.
- (b) L'entraînement périodique au sol doit porter sur :
 - (1) La configuration, l'équipement et les procédures spécifiques à l'aéronef ;
 - (2) L'équipement et les exercices portant sur l'équipement de secours et de sauvetage, tels que les gilets de sauvetages, extincteurs, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, l'équipement d'oxygène et les troussees de premiers soins ;
 - (3) La gestion des ressources en équipage ;
 - (4) La reconnaissance du transport de marchandises dangereuses ; et
 - (5) La formation en matière de sûreté.
- (c) Les exigences portant sur le programme de formation spécifique en situation normale et d'urgence pour les membres de l'équipage de cabine figurent à la NMO 8.10.1.34.
- (d) Un membre d'équipage de cabine qui, en raison d'une période d'inactivité, n'a pas satisfait aux exigences d'entraînement périodique des paragraphes (a) à (c) doit suivre le programme initial de formation de l'AOC et réussir le contrôle des compétences spécifié à l'alinéa 8.10.1.24 du RACH.

Partie 8 — Exploitation

**8.10.1.35. ENTRAÎNEMENT PERIODIQUE ET RETABLISSEMENT DES QUALIFICATIONS—
AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION.**

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'agent technique d'exploitation et aucun titulaire d'AOC ne peut employer une telle personne si, dans les 12 mois civils précédents, elle n'a pas suivi les cours d'entraînement périodique au sol acceptables par l'OFNAC, pertinentes pour le ou les types et/ou variations d'aéronef et les postes auxquels elle est affectée.

Les exigences spécifiques portant sur l'entraînement périodique des agents techniques d'exploitation figurent à la NMO 8.10.1.35. Un agent technique d'exploitation qui, en raison d'une période d'inactivité, n'a pas satisfait aux exigences d'entraînement périodique des paragraphes (a) et (b) doit suivre par le programme initial de formation de l'AOC et réussir un contrôle des compétences spécifiée à l'alinéa 8.10.1.25 du RACH.

**8.10.1.36. QUALIFICATIONS DES INSTRUCTEURS — ÉQUIPAGE DE CONDUITE, EQUIPAGE DE
CABINE, AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION**

- (a) 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 il détient une licence et une qualification d'instructeur valides pour les opérations et le type ou classe d'aéronef concerné et validés par l'OFNAC conformément au RACH 2 :
- (b) INSTRUCTEUR DE VOL — SIMULATEUR D'ENTRAÎNEMENT AU VOL. Nul n'est autorisé à faire fonction d'instructeur de vol sur simulateur d'entraînement au vol, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si, dans les 12 derniers mois 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.
- (c) 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 ou variante d'aéronef :
- (1) Elle détient la qualification requise pour servir en tant que membre d'équipage de cabine ;
 - (2) Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef concerné, dont l'entraînement périodique et la formation aux différences, requis pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;
 - (3) Elle a passé avec succès les contrôles appropriés des compétences et répond aux conditions d'expérience récente requises pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;

Partie 8 — Exploitation

- (4) Elle a répondu de façon satisfaisante aux exigences applicables concernant la formation initiale ou de transition et réussi le contrôle des compétences observée par l'OFNAC.
- (d) 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 d'agent technique d'exploitation établi, sauf si, en ce qui concerne le type d'aéronef ou le poste concerné :
 - (1) Elle détient la licence requise pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ;
 - (2) Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste concerné, dont l'entraînement périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ;
 - (3) Elle a passé avec succès les contrôles appropriées des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ; et
 - (4) Elle a répondu de façon satisfaisante aux exigences applicables concernant la formation initiale ou de transition et réussi le contrôle des compétences observée par l'OFNAC.

8.10.1.37. FORMATION D'INSTRUCTEUR

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'instructeur d'équipage de conduite, d'équipage de cabine ou d'agents techniques d'exploitation, 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 l'OFNAC pour les fonctions qu'elle doit exercer ou est détenteur d'une qualification d'instructeur délivrée ou validée par l'OFNAC.
- (b) Les exigences spécifiques au programme de formation pour les instructeurs de l'équipage de conduite figurent à la NMO 8.10.1.37.

8.10.1.38. PERSONNEL APPROUVE POUR EFFECTUER LES EXAMENS OU CONTROLES

- (a) Pour être habilité à effectuer les examens et contrôles, le personnel suivant du titulaire d'AOC doit être approuvé ou validé par l'OFNAC lorsqu'il répond aux exigences des responsabilités autorisées. Il peut être approuvé pour aéronef ou simulateur ou les deux, selon le cas, pour vérifier les compétences de l'équipage de conduite.
 - (1) Pilote examinateur ;
 - (2) Membre de l'équipage de cabine examinateur ; et
 - (3) Agent technique d'exploitation examinateur.
- (b) Les tâches autorisées du personnel en charge des examens/contrôles sont :
 - (1) D'effectuer des contrôles initiaux et périodiques des compétences de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine et des agents techniques d'exploitation ;
 - (2) De certifier comme étant satisfaisantes les connaissances théoriques et pratiques de

Partie 8 — Exploitation

- l'équipage de conduite et les connaissances et compétences de l'équipage de cabine et des agents techniques d'exploitation ; et
- (3) Pour tout le personnel en charge des examens/contrôles, superviser l'expérience d'exploitation.
- (c) Nul n'est autorisé à faire fonction d'examineur pour tout contrôle au titre du programme de contrôle et de normalisation des membres d'équipage du titulaire de 'AOC' de la Partie 9 et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si cette personne :
- (1) A été identifiée par son nom et sa fonction et approuvée par écrit par l'OFNAC ; et
- (2) A suivi avec succès le programme du titulaire de l'AOC approuvé par l'OFNAC pour les fonctions qu'il ou elle doit occuper.
- (d) Nulle personne ayant reçu une autorisation de personnel en charge des examens/contrôles n'est autorisée à exercer des contrôles d'équipage de conduite, de celui de cabine et des agents techniques d'exploitation, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si cette personne a fait la preuve, à un inspecteur de l'OFNAC de son aptitude à effectuer un contrôle pour laquelle elle est approuvée pour son autorisation initiale et au moins une fois par an.

8.10.1.39. QUALIFICATIONS DU PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES

- (a) PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
- (1) Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'examineur, 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 :
- (i) Elle est titulaire de licences de personnel navigant et des qualifications requises pour faire fonction de commandant de bord
- (ii) Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef, dont l'entraînement périodique et la formation aux différences, requis pour faire fonction de commandant de bord,
- (iii) Elle a passé avec succès les contrôles appropriés, des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de commandant de bord,
- (iv) Elle a répondu de façon satisfaisante aux exigences applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé le contrôle des compétences en vol observée par l'OFNAC pour le personnel d'inspection ;
- (v) Elle est titulaire du certificat médical approprié si elle fait partie des membres d'équipage requis ; et
- (vi) Elle a obtenu l'approbation de l'OFNAC pour se livrer aux tâches d'inspecteur concernées.

Partie 8 — Exploitation

- (2) PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES — SIMULATEUR : EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES. Nul n'est autorisé à faire fonction d'examineur dans un simulateur d'entraînement au vol, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si, depuis le début du 12^e mois civil avant ce service, cette personne a :
- (i) Effectué au moins cinq vols en tant que membre d'équipage requis pour le type d'aéronef concerné ; ou
 - (ii) Observé, dans le poste de pilotage, la conduite de deux vols complets à bord du type d'aéronef auquel cette personne est affectée.
- (b) PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE.
- (1) Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'examineur 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 :
- (i) Détient les qualifications requises pour servir en tant que membre d'équipage de cabine ;
 - (ii) A suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste, dont l'entraînement périodique et la formation aux différences, requis pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;
 - (iii) Elle a passé avec succès les contrôles appropriés des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction de membre de l'équipage de cabine ;
 - (iv) Elle a répondu de façon satisfaisante aux exigences applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé le contrôle des compétences observé par l'OFNAC pour le personnel d'inspection ; et
 - (v) Elle a obtenu l'approbation de l'OFNAC pour se livrer aux tâches d'équipage de cabine concernées.
- (c) PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES DES AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION.
- (1) Nul titulaire d'un AOC ne peut utiliser une personne en tant qu'examineur d'agent technique d'exploitation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste dans un programme de formation d'équipage d'agent technique d'exploitation, sauf si, pour le type d'aéronef ou le poste concerné :
- (i) Elle détient la licence requise pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ;
 - (ii) Elle a suivi avec succès les phases appropriées de formation pour l'aéronef ou le poste, dont l'entraînement périodique et la formation aux différences, requises pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ;
 - (iii) Elle a passé avec succès les contrôles appropriés des compétences et d'expérience récente requises pour faire fonction d'agent technique d'exploitation ;

Partie 8 — Exploitation

- (iv) Elle a répondu de façon satisfaisante aux exigences applicables concernant la formation initiale ou de transition et passé le contrôle des compétences observée par l'OFNAC pour le personnel d'inspection des agents techniques d'exploitation ;
- Elle a obtenu l'approbation de l'OFNAC pour se livrer aux tâches concernées d'agent technique d'exploitation inspecteur.

8.10.1.40. FORMATION DU PERSONNEL EN CHARGE DES EXAMENS/CONTROLES

- (a) Nul n'est autorisé à faire fonction d'examineur, et aucun titulaire d'AOC n'est autorisé à employer une personne en cette qualité, sauf si elle a suivi les cours approuvés par l'OFNAC pour les fonctions qu'elle doit exercer.
- (b) Les exigences spécifiques au programme de formation pour le personnel en charge des examens/contrôles figurent à la NMO 8.10.1.40.

8.10.1.41. EXPLOITATION AVEC UN SEUL PILOTE EN IFR OU VOL DE NUIT — QUALIFICATIONS, FORMATION, CONTROLE

- (a) Nul n'est autorisé à se livrer à des opérations de transport aérien commercial en IFR ou de nuit avec un seul pilote, conformément à l'alinéa 8.8.1.30 du RACH, sauf si elles sont approuvées par l'OFNAC 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 commandant de bord.
- (b) Pour les opérations à un seul pilote en IFR :
- (1) 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.
 - (2) Les 25 heures de vol en IFR mentionnées à l'alinéa (b)(1) peuvent faire partie d's 50 heures de vol requises à bord de la classe d'aéronef.
 - (3) Le pilote doit avoir effectué, en tant que pilote unique, dans les 90 jours précédant le vol, au moins cinq vols IFR comprenant trois approches aux instruments à bord de la classe d'aéronef considéré ; ou
 - (4) Dans les 90 jours précédant le vol, le pilote doit avoir passé de façon satisfaisante un contrôle des compétences aux instruments de pilote seul, comme prescrit par l'OFNAC, dans la classe d'aéronef à bord duquel il doit servir.
- (c) Pour les opérations à un seul pilote effectuées de nuit :
- (1) Le pilote doit avoir effectué, en tant que pilote unique 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 considéré ; et
 - (2) Avoir suivi avec succès le programme de formation approuvé pour opération à un seul pilote prescrit par l'OFNAC.

Partie 8 — Exploitation

- (d) Nul pilote n'est autorisé à exploiter un avion en opération monopilote pour le transport commercial aérien, et aucun titulaire d'AOC ne peut y affecter une personne, sauf si le pilote :
- (1) A passé les exigences pertinentes de formation de la section 8.10 du RACH qui s'appliquent aux membres de l'équipage de conduite se livrant au transport aérien commercial ;
 - (2) A suivi avec succès le programme de formation approuvé pour les opérations monopilotes prescrit par l'OFNAC ; et
 - (3) A passé avec succès les exigences d'inspection des opérations avec un seul pilote prescrites par l'OFNAC, pour le type et la classe d'aéronef considéré.

N. B. : La formation supplémentaire pour les pilotes se livrant à des opérations monopilotes de nuit doit non seulement répondre aux exigences de formation de la section 8.10 du RACH 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.

8.10.1.42. RESERVE

8.10.1.43. SUIVI DES ACTIVITES DE FORMATION ET DE CONTROLE

- (a) Afin de permettre la supervision adéquate des activités de formation et de contrôle, le titulaire de l'AOC doit soumettre à l'OFNAC, au moins 3 jours ouvrables heures à l'avance, les dates et les heures et le lieu pour :
- (1) Toute formation pour laquelle un programme est approuvé dans le programme de formation du titulaire de l'AOC ; et
 - (2) Les contrôles des connaissances, des compétences et en route.
- (b) Ne pas fournir les informations requises par le paragraphe (a) peut invalider la formation ou le contrôle et l'OFNAC peut requérir qu'elle soit à refaire aux fins d'observation.

8.10.1.44. ARRET D'UN CONTROLE DES CONNAISSANCES, DES COMPETENCES ET EN ROUTE

- (a) S'il s'avère nécessaire d'arrêter un contrôle, le titulaire de l'AOC n'est pas autorisé à utiliser le membre d'équipage ou l'agent technique d'exploitation pour les opérations de transport aérien commercial tant qu'un autre contrôle n'a pas été fait de façon satisfaisante.

8.10.1.45. ENREGISTREMENT DES QUALIFICATIONS DE MEMBRE D'EQUIPAGE ET D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Partie 8 — Exploitation

- (a) Le titulaire de l'AOC doit enregistrer, dans ses dossiers tenus à jour pour chaque membre d'équipage et agent technique d'exploitation, l'accomplissement de chaque qualification requise par la présente partie.
- (b) Un membre de l'équipage ou agent d'exploitation technique peut achever les programmes 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.

8.10.1.46. RESERVE

8.10.1.47. PERIODE D'ELIGIBILITE

- (a) 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.

8.10.1.48. REDUCTION DES EXIGENCES

- (a) Toute demande de réduction ou de renonciation soumise par le titulaire de l'AOC doit l'être par écrit et donner les justifications de la demande.
- (b) Sur recommandation de l'instructeur et approbation de l'OFNAC, une personne n'a pas besoin d'exécuter la totalité des heures programmées de formation au vol pour l'aéronef donné.
- (c) Sur recommandation de l'instructeur et approbation de l'OFNAC, une personne n'a pas besoin d'exécuter la totalité des heures programmées de formation de membre de l'équipage de cabine ou d'agent technique d'exploitation.
- (d) Chaque fois que l'OFNAC constate que 20 % des contrôles effectués 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 l'OFNAC trouve que l'efficacité du programme de formation s'y soit améliorée.

8.11 GESTION DE LA FATIGUE

8.11.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente section s'applique à la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage et des agents techniques d'exploitation/de régulation des vols se livrant à des opérations de transport commercial aérien.

Partie 8 — Exploitation

8.11.1.1. GERER LES RISQUES POUR LA SECURITE LIES A LA FATIGUE

- (a) Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un AOC doit établir :
- (1) Les limites de temps de vol, de période de service de vol, de service et de repos qui font partie de la réglementation normative régissant la gestion de la fatigue à la section 8.12 ;
ou
 - (2) Un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) conformément à l'alinéa 8.11.1.2(e) ;
ou
 - (3) Un FRMS conforme à l'alinéa 8.11.1.2(e) pour une partie de ses opérations et aux exigences de la section 8.12 du RACH pour le reste.
- (b) Lorsque l'exploitant adopte une réglementation normative de gestion de la fatigue pour tout ou partie de ses opérations, l'OFNAC peut approuver, dans des circonstances exceptionnelles, des dérogations par rapport à ces règles basées sur une évaluation des risques fournie par l'exploitant. Les variations approuvées doivent garantir un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est obtenu par la réglementation normative de la gestion de la fatigue.
- (c) L'OFNAC doit approuver le FRMS d'un exploitant avant qu'il puisse remplacer totalement ou partiellement des règles normatives de gestion de la fatigue. Un FRMS approuvé doit assurer un niveau de sécurité équivalent ou meilleur que celui qui est obtenu par les règles normatives de la gestion de la fatigue.
- (d) Les exploitants utilisant un FRMS doivent respecter les dispositions suivantes du processus d'approbation du FRMS permettant à l'OFNAC de s'assurer que celui qui est approuvé répond aux exigences de l'alinéa 8.11.1.2(c) :
- (1) Établir les limites maximales 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 de connaissances scientifiques, sujettes au processus d'assurance de la sécurité.
 - (2) Adhérer aux exigences de l'OFNAC concernant la réduction des limites maximales et d'augmentation des valeurs minimales si les données d'un exploitant indiquent que ces limites sont trop élevées ou trop basses, respectivement ; et
 - (3) Justifier à l'OFNAC toute augmentation des limites maximales ou toute réduction des limites minimales en se basant sur l'expérience FRMS cumulative et les données liées à la fatigue avant que ces changements soient approuvés par l'OFNAC.
- (e) Les exploitants qui mettent en œuvre un FRMS pour gérer les risques de sécurité liés à la fatigue doivent au minimum :
- (1) Incorporer des principes et connaissances scientifiques au FRMS ;
 - (2) Déterminer sur une base permanente les dangers liés à la fatigue et les risques correspondants ;
 - (3) S'assurer que les mesures correctrices nécessaires pour atténuer efficacement les risques liés aux dangers sont promptement mises en œuvre ;

Partie 8 — Exploitation

- (4) Assurer un suivi continu et une évaluation régulière de l'atténuation des risques liés à la fatigue obtenue par l'application des mesures correctrices ; et
- (5) Assurer l'amélioration continue du fonctionnement du FRMS.

8.11.1.2. PERIODES DE SERVICE ET DE REPOS

- (a) Les périodes de service et de repos des équipages de conduite et de cabine figurent à la NMO 8.12.1.3.

8.12 TEMPS DE VOL, PERIODE DE SERVICE DE VOL, PERIODES DE SERVICE ET PERIODES DE REPOS POUR LA GESTION DE LA FATIGUE

8.12.1.1. APPLICABILITE

- (a) La présente section s'applique aux limites de temps de repos, de service et de service de vol des membres d'équipage et des agents techniques d'exploitation/de régulation des vols se livrant à des opérations de transport commercial aérien.

8.12.1.2. PERIODES DE SERVICE ET DE REPOS — TOUS LES MEMBRES D'EQUIPAGE ET AGENTS TECHNIQUES D'EXPLOITATION

- (a) PÉRIODES DE SERVICE ET PERIODES DE SERVICE DE VOL.
 - (1) - période de service : commence au moment où un membre d'équipage est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

- période de service en vol : débute au moment où un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un ou une série de vol' et qui se termine après l'arrêt des moteurs du dernier vol
 - (2) Nul titulaire d'AOC n'est autorisé à programmer :
 - (i) Plus de 14 heures de service de vol pour un membre d'équipage de conduite, sauf tel que prescrit par l'OFNAC.
 - (ii) Plus de 14 heures consécutives de service de vol pour un membre d'équipage de cabine, sauf tel que prescrit par l'OFNAC.
 - (iii) Plus de 10 heures consécutives de service pour un agent technique d'exploitation/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.

Partie 8 — Exploitation

- (A) Chaque titulaire d'un AOC doit établir une période quotidienne de service pour un agent technique d'exploitation/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.
- (B) 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.
- (b) PÉRIODES DE REPOS.
- (1) La période minimale de repos est considérée comme étant de 8 heures consécutives.
 - (2) Pour les membres de l'équipage de conduite, elle est de 9 heures consécutives, sauf autrement prescrit par l'OFNAC.
 - (3) Le titulaire de l'AOC est autorisé à choisir de réduire la période de repos d'un membre l'équipage dans les limites prescrites à la NMO 8.12.1.3.
 - (4) Le titulaire de l'AOC doit suspendre le membre de l'équipage de conduite, l'agent technique d'exploitation/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.
 - (5) 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.
 - (6) Le temps passé à bord d'un aéronef (sur demande 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.
 - (7) Nul titulaire d'un AOC n'est autorisé à affecter quelque personne que ce soit, et nulle personne n'est autorisée à :
 - (i) Effectuer des tâches de transport commercial aérien si cette personne n'a pas eu au moins la période de repos minimale prescrite par l'OFNAC qui s'applique à ses tâches ; ou
 - (ii) Accepter une affectation à toute tâche pour le titulaire de l'AOC pendant toute période de repos requise.

8.12.1.3. SERVICE EN VOL - ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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 est considéré comme étant du service en vol.
- (c) 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.
- (d) Chaque titulaire d'AOC doit fournir un lieu de couchage adéquat, dont une couchette à bord de

Partie 8 — Exploitation

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.

8.12.1.4. NOMBRE MAXIMUM D'HEURES DE VOL — ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) 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 excède 8 heures pour toute période de 24 heures consécutives, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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 devait excéder les limites prescrites par l'OFNAC, et aucun membre d'équipage de conduite n'est autorisé à accepter une telle affectation.
- (f) 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 devait excéder 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.

8.12.1.5. CONFORMITE AUX EXIGENCES DE PROGRAMMATION

- (a) L'OFNAC doit considérer qu'une personne se conforme aux normes prescrites si elle excède les limites de temps/service de vol lorsque
 - (1) Le vol est programmé et prend fin normalement dans les limites prescrites ; mais
 - (2) En raison de circonstances indépendantes de la volonté du titulaire de l'AOC (comme des conditions météorologiques défavorables) non prévues au moment du départ qui ne permettent pas d'arriver à destination dans les délais prévus
- (b) L'OFNAC doit considérer qu'une personne se conforme aux limites de service si elle excède celles qui s'appliquent lors de situations d'urgence ou défavorables que le titulaire de l'AOC ne contrôle

Partie 8 — Exploitation

pas.

8.12.1.6. PLANS SPECIAUX DE SERVICE EN VOL

- (a) L'OFNAC peut approuver un plan de service en vol spécial pour le titulaire d'un AOC.

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 exigences de repos aux membres de l'équipage de cabine.

8.12.1.7. DOSSIERS RELATIFS AU TEMPS DE VOL, DE SERVICE ET DE REPOS

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit tenir à jour, pour chaque membre d'équipage et agent technique d'exploitation/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.

8.13 AUTORISATIONS DE VOL — TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

8.13.1.1. APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie s'applique au titulaire d'un AOC et à la personne désignée par celui-ci pour autoriser un vol.

8.13.1.2. ORGANISATION DU CONTROLE D'EXPLOITATION

- (a) Le titulaire de l'AOC établit et maintient un système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur tout vol effectué selon les clauses de son certificat.
- (b) Pour les vols de transport de passagers programmés, un ou des agents formés à cet effet doit être de service à une base opérationnelle pour exercer les fonctions de contrôle d'exploitation. Si ces agents partagent des responsabilités relatives à la sécurité du vol avec le commandant de bord, ils doivent être titulaires d'une licence d'agent de contrôle de l'exploitation
- (c) Pour tous les autres vols, le directeur des opérations aériennes et le commandant de bord sont les personnes qualifiées pour exercer les responsabilités du contrôle de l'exploitation et doivent être disponibles pour consultation avant, pendant et immédiatement après le vol.
- (1) Le directeur des opérations aériennes 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.
- (d) Pour tous les vols, le commandant de bord peut partager la responsabilité du contrôle de l'exploitation de l'aéronef avec un agent technique d'exploitation licencié et dispose des pouvoirs

Partie 8 — Exploitation

pour prendre des décisions concernant les aléas de contrôle d'exploitation qui se posent en vol.

8.13.1.3. FONCTIONS ASSOCIEES AU CONTROLE D'EXPLOITATION

- (a) La personne responsable du contrôle d'exploitation pour le titulaire d'un AOC doit :
- (1) Autoriser le vol considéré ;
 - (2) S'assurer que seules les opérations autorisées par les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC sont effectuées ;
 - (3) S'assurer qu'un aéronef en état de navigabilité, doté de l'équipement correct pour le vol est disponible ;
 - (4) Spécifier les conditions dans lesquelles un vol peut être autorisé (conditions météorologiques minimales, plan de vol, chargement de l'aéronef et besoins en carburant) ;
 - (5) S'assurer que du personnel qualifié et des installations adéquates sont disponibles à l'appui du vol pour le mener à bien ;
 - (6) S'assurer que les membres de l'équipage se conforment aux exigences de temps de vol et de service lors du départ d'un vol ;
 - (7) 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 NOTAMs et l'analyse de l'aérodrome) ;
 - (8) S'assurer que la planification et la préparation correctes sont faites pour le vol ;
 - (9) S'assurer que les procédures relatives à la localisation et au suivi de vol sont suivies ;
 - (10) S'assurer que chaque vol se conforme aux conditions spécifiées pour l'autorisation de vol avant que son départ soit autorisé ;
 - (11) 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 dérivé ; et
 - (12) 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.

8.13.1.4. TACHES RELATIVES AU CONTROLE D'EXPLOITATION

- (a) Pour tous les vols, la personne qualifiée se livrant aux tâches d'un agent technique d'exploitation doit :
- (1) Aider le commandant de bord à préparer le vol et fournir les informations pertinentes requises ;

Partie 8 — Exploitation

- (2) Aider le commandant de bord à préparer les plans de vol technique et ATS ;
 - (3) Signer la copie de régulation de l'autorisation de vol ;
 - (4) 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
 - (5) En cas de situation d'urgence dont l'agent technique d'exploitation/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 le manuel d'exploitation 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.
- (b) 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 :
- (1) L'ATS ;
 - (2) Les services météorologiques ;
 - (3) Le service des communications ; ou
 - (4) Le titulaire de l'AOC.

8.13.1.5. CONTENU D'UNE AUTORISATION DE VOL/PLAN DE VOL D'EXPLOITATION

- (a) 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 :
- (1) Le nom de la compagnie ou de l'organisme
 - (2) La marque, le modèle et le numéro d'immatriculation de l'aéronef utilisé
 - (3) Le numéro de vol ou de voyage et la date du vol
 - (4) Le nom de chaque membre de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et du commandant de bord
 - (5) L'aérodrome de départ, les aérodromes de destination et de dégagement et la route
 - (6) L'approvisionnement minimum en carburant (en litres ou en kilos)
 - (7) Une déclaration portant sur le type d'opération (comme IFR, VFR)
 - (8) Les bulletins météorologiques et prévisions les plus récents dont on dispose concernant l'aérodrome de destination et ceux de dégagement
 - (9) Toute information météorologique supplémentaire que le commandant de bord considère comme étant nécessaire
- (b) La régulation ou l'autorisation/le plan de vol d'exploitation doit être signé par le commandant de bord

Partie 8 — Exploitation

et, lorsque cela s'applique, l'agent technique d'exploitation et un exemplaire doit être déposé auprès de l'exploitant ou d'un agent désigné. Si ces procédures ne sont pas possibles, le document est laissé aux autorités de l'aérodrome ou déposé à un endroit du point de départ approprié.

8.13.1.6. AUTORISATION DE VOL — EXIGENCES PORTANT SUR L'AERONEF

- (a) Nul n'est autorisé à délivrer 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'exécution du vol prévu.
- (b) 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.
- (c) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial pour un aéronef sauf si une approbation pour la remise en service a été délivrée pour cet aéronef.
- (d) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (e) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.7. AUTORISATION DE VOL — INSTALLATIONS ET NOTAM

- (a) Nul ne peut autoriser le vol d'un aéronef sur toute route ou segment de route si les installations de communication et de navigation requis ne sont pas en état de fonctionnement satisfaisant pour que le vol se déroule en toute sécurité.
- (b) Le commandant de bord ou l'agent technique d'exploitation doit s'assurer que tous les rapports et informations disponibles et à jour, concernant les conditions des aérodromes et les irrégularités des installations de navigation pouvant affecter la sécurité du vol soient fournis au commandant de bord.
- (c) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (d) 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 commandant de bord doit recevoir tous les NOTAMs disponibles concernant la route, les installations et les aérodromes.

Partie 8 — Exploitation

8.13.1.8. AUTORISATION DE VOL — BULLETINS ET PREVISIONS METEOROLOGIQUES

- (a) Nul ne peut autoriser un vol s'il n'a pas une connaissance approfondie des conditions météorologiques signalées et prévues sur la route du vol
- (b) Nul ne peut autoriser un vol s'il n'a pas communiqué au commandant de bord toutes les informations et réserves concernant les bulletins et prévisions météorologiques.
- (c) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (d) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.9. AUTORISATION DE VOL — CONDITIONS DE GIVRAGE

- (a) Nul ne peut autoriser le décollage d'un aéronef si, à son avis ou à celui du commandant de bord, des conditions de givrage excèdent celles pour lesquelles l'aéronef est certifié peuvent être attendues ou sont rencontrées.
- (b) 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 l'OFNAC pour le titulaire de l'AOC.
- (c) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (d) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.10. AUTORISATION DE VOL — EN VFR OU IFR

- (a) 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.

8.13.1.11. AUTORISATION DE VOL — APPROVISIONNEMENT MINIMUM EN CARBURANT

- (a) 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

Partie 8 — Exploitation

exigences minimales de planification de vol figurant dans la présente partie, y compris pour les urgences anticipées.

- (b) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (c) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.12. AUTORISATION DE VOL — CHARGEMENT ET PERFORMANCE DE L'AERONEF

- (a) Nul ne peut autoriser un vol sauf s'il a connaissance du chargement prévu de l'aéronef et est certain que l'opération proposée ne va pas excéder :
 - (1) Les limites relatives au centre de gravité ;
 - (2) Les limites d'exploitation de l'aéronef ; et
 - (3) Les exigences minimales de performance.
- (b) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si toute charge transportée n'est pas correctement répartie et sécurisée.
- (c) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (d) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.13. AUTORISATION DE VOL — AMENDEMENT - NOUVELLE AUTORISATION EN ROUTE

- (a) Toute personne qui modifie une autorisation de vol pendant que l'aéronef est en route doit enregistrer cette modification.
- (b) Nul n'est autorisé à modifier l'autorisation de vol initiale pour changer la destination ou l'aérodrome de décollage pendant que l'aéronef est en route, sauf si les exigences de préparation du vol concernant la route, la sélection, de l'aérodrome et l'approvisionnement minimum en carburant sont satisfaites au moment de l'amendement ou de la nouvelle autorisation.
- (c) 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 les évolutions rendent l'aérodrome inutilisable par rapport à l'autorisation originale.
- (d) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (e) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

8.13.1.14. AUTORISATION DE VOL — AVEC RADAR METEOROLOGIQUE EMBARQUE

- (a) Nul ne peut autoriser le décollage d'un aéronef pressurisé ou monomoteur à turbines 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 de bord se produisent sur la route, sauf si le radar météorologique de bord est en état de fonctionnement satisfaisant.
- (b) Nul n'est autorisé à donner une autorisation de vol de transport aérien commercial si les exigences de l'alinéa 8.13.1.5 du RACH concernant la planification de vol n'ont pas été respectées.
- (c) Les formulaires remplis de préparation au vol doivent être conservés par l'exploitant pendant 3 mois.

Partie 8 — Exploitation

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 8 – NORMES DE MISE EN ŒUVRE

VERSION 2023

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

PARTIE 8 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 8.4.1.1 Exploitation d'aéronef avec un seul pilote en IMC ou de nuit

Pour exploiter un aéronef avec un seul pilote en transport public en IMC ou de nuit, les conditions suivantes doivent être satisfaites :

- (a) L'exploitant doit inclure dans son manuel d'exploitation un programme de formation initiale et périodique qui inclut les exigences additionnelles pour les opérations monopilote. Le pilote doit avoir été formé aux procédures de l'exploitant en particulier sur :
 - (1) La gestion des moteurs normale et d'urgence
 - (2) L'utilisation des listes de vérifications normale, anormale et d'urgence
 - (3) Les communications avec l'ATC
 - (4) Les procédures de départ et d'approche
 - (5) La gestion du pilote automatique
 - (6) L'utilisation d'une documentation en vol simplifiée
 - (7) Le CRM monopilote
- (b) Les contrôles périodiques doivent être exécutés en conditions monopilote sur le type ou la classe d'aéronef concerné dans un environnement représentatif de l'exploitation.

NMO 8.7.2.2(b) Généralités – Code de performance des hélicoptères de Classes de performance 1, 2 et 3

- (a) Le matériel indicatif suivant constitue la base du code de performance des hélicoptères cité en référence à l'alinéa 8.7.2 du RACH, Aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial.
- (b) DÉFINITIONS.
 - (1) CATÉGORIE A. En ce qui concerne les hélicoptères, désigne 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 en toute sécurité.
 - (2) CATÉGORIE B. En ce qui concerne les hélicoptères, désigne 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 en toute sécurité en cas de panne de moteur et un atterrissage forcé est nécessaire.
- (c) INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.
 - (1) Les hélicoptères exploités dans les Classes de performance 1 et 2 doivent être certifiés

- Catégorie A.
- (2) Les hélicoptères exploités dans la Classe de performance 3 doivent être certifiés Catégorie A ou B (ou son équivalent).
 - (3) Sauf sur autorisation de l'OFNAC :
 - (i) Le décollage ou l'atterrissage à partir ou en provenance d'hélistations situées dans un environnement congestionné et hostile ne doit être effectué qu'en classe de performance 1.
 - (ii) 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.
 - (iii) Les opérations en classe de performance 3 ne doivent être effectuées que dans un environnement non hostile.
 - (4) L'OFNAC peut accorder une dérogation aux dispositions des alinéas (3)(i), (ii) et (iii) ci-dessus 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 :
 - (i) Le type d'exploitation et les circonstances du vol ;
 - (ii) La région/le relief que le vol doit survoler ;
 - (iii) La probabilité d'une panne du moteur le plus critique, le temps d'exposition à une telle panne et la gravité de ses conséquences ;
 - (iv) Les procédures de maintien de la fiabilité du ou des groupes motopropulseurs ;
 - (v) La formation et les procédures d'exploitation visant à atténuer les conséquences d'une panne de groupe motopropulseur critique ; et
 - (vi) L'installation et l'utilisation d'un système de suivi de l'utilisation

NMO 8.7.2.3 Exploitation d'avion monomoteur en IMC ou de nuit

- (a) Le titulaire d'un AOC ne doit pas exploiter des avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC, sauf si les exigences suivantes portant sur la navigabilité et l'exploitation ont été respectées par l'exploitant et sur approbation de l'OFNAC.
 - (1) La fiabilité du moteur à turbine doit indiquer un taux de perte de puissance de moins de 1 pour 100 000 heures.

N. B. : Dans ce contexte, la perte de puissance est définie comme toute perte de puissance dont la cause peut être une défaillance moteur ou la conception ou l'installation d'un composant du moteur, la conception ou l'installation de systèmes auxiliaires de contrôle du carburant ou du moteur.

- (b) Afin de minimiser la probabilité d'une panne de moteur en vol, celui-ci doit être équipé de ce qui suit :

- (1) Un système de détection magnétique des particules ou équivalent qui surveille le moteur, le boîtier d'entraînement des accessoires et le boîtier de réduction et comprenant un indicateur d'avertissement dans le poste de pilotage ; et
- (c) 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 :
 - (1) Deux systèmes indépendants 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 ;
 - (2) Un radioaltimètre ;
 - (3) Un système d'alimentation électrique de secours dont la capacité et l'autonomie sont suffisantes pour, au minimum, après la perte de la puissance :
 - (i) Maintenir le fonctionnement de tous les instruments de vol et les systèmes de communication essentiels ; et
 - (ii) Des systèmes de navigation lors de la descente de l'altitude maximale certifiée en configuration de vol plané jusqu'à la fin d'un atterrissage ;
 - (iii) Sortir les volets et sortir le train d'atterrissage, si cela s'applique ;
 - (iv) Alimenter le réchauffage du Pitot de l'indicateur d'indicateur de vitesse anémométrique bien visible pour le pilote ;
 - (v) Alimenter le fonctionnement du phare d'atterrissage spécifié à l'alinéa (e)(10) ci-après ;
 - (vi) Permettre une tentative de redémarrage du moteur, si cela s'applique ; et
 - (vii) Alimenter le radioaltimètre ;
 - (4) Deux indicateurs d'assiette alimentés par des sources indépendantes ;
 - (5) Un moyen de tenter un redémarrage du moteur ;
 - (6) Un radar météorologique embarqué ;
 - (7) Un système de navigation de surface homologué pouvant être programmé avec la position des aérodromes et des zones d'atterrissage forcé en sécurité et de donner instantanément les informations sur la route et la distance vers ces emplacements ;
 - (8) Pour les vols avec passagers, des sièges passagers et fixations qui répondent aux normes de résistance dynamique et équipés de harnais ou d'une ceinture de sécurité avec bandoulière pour chaque siège passager ;
 - (9) Dans les avions pressurisés, une réserve d'oxygène d'appoint pour tous les occupants pour une descente suite à 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 nécessaire ;
 - (10) Un phare d'atterrissage qui est indépendant du train d'atterrissage et pouvant éclairer la zone de toucher de manière satisfaisante lors d'un atterrissage forcé de nuit ; et
 - (11) Un système d'alarme d'incendie moteur.
- (d) LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (MEL). Le titulaire d'un AOC doit élaborer une MEL approuvée par l'OFNAC, 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.
- (e) INFORMATIONS FIGURANT DANS LE MANUEL DE VOL DE L'AVION (AFM). L'AFM doit

- inclure les limitations, procédures, le statut d'approbation et autres informations pertinentes à l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en IMC.
- (f) COMPTE-RENDU 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, anomalie de fonctionnement ou défectuosité grave à l'OFNAC qui, à son tour, en notifie l'État de conception.
- (g) 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 régions prévues d'exploitation, dont ce qui suit :
- (1) La nature du relief à survoler, y compris la possibilité d'avoir à effectuer un atterrissage forcé en toute sécurité en cas de panne de moteur ou d'une défaillance majeure ;
 - (2) Les informations météorologiques, dont les influences météorologiques saisonnières défavorables et autres, qui peuvent affecter le vol ; et
 - (3) D'autres critères et limitations spécifiés par l'OFNAC
- (h) Chaque titulaire d'un AOC doit identifier les aérodromes ou zones d'atterrissage forcé en sécurité pouvant être utilisés en cas de panne de moteur et leur emplacement doit être programmé dans le système de navigation de surface.

Note 1 : Dans ce contexte, un atterrissage forcé « en sécurité » signifie un atterrissage dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il n'entraîne pas de blessure grave ou de perte de vie, même si l'avion peut subir des dommages importants.

Note 2 : L'exploitation sur des routes et dans des conditions météorologiques permettant un atterrissage forcé en sécurité en cas d'une panne de moteur, tel que spécifié à l'alinéa 8.8.1.30(a), n'est pas requis pour les avions approuvés conformément à l'alinéa 8.8.1.30(a)(1). 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 exigences d'entraînement spécifiées dans la présente norme de mise en œuvre.

- (i) EXPÉRIENCE, FORMATION ET CONTRÔLE DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
- (1) 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 l'entraînement approprié de membre d'équipage de conduite spécifié dans la présente partie et approuvé par l'OFNAC.
 - (2) L'entraînement et la contrôle 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 à bord d'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.
- (j) LIMITATIONS DE ROUTE AU-DESSUS DE L'EAU.
- (1) 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.
 - (2) 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 l'OFNAC dans son manuel d'exploitation 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.

- (k) CERTIFICATION OU VALIDATION DE L'EXPLOITANT.
- (1) 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 l'OFNAC, conformément à la Partie 9 du RACH, Certification et administration de l'exploitant aérien, son aptitude à le faire, par le biais d'un processus de certification et d'autorisation spécifié par l'OFNAC.

NMO 8.8.1.7 Minima d'exploitation d'approche aux instruments

- (a) Tout exploitant qui établit des minima d'exploitation sur aéroport doit faire en sorte que la méthode dont il se sert pour les déterminer soit approuvée par l'OFNAC.
- (b) La méthode utilisée par chaque exploitant pour déterminer les minima d'exploitation sur aéroport doit tenir compte avec précision de ce qui suit :
- (1) Le type, la performance et les caractéristiques de manœuvrabilité de l'aéronef ;
 - (2) La composition et l'expérience de l'équipage de conduite ;
 - (3) Les dimensions et les caractéristiques des pistes appelées à être utilisées ;
 - (4) L'équipement de l'aéronef utilisé pour sa navigation et le contrôle de sa trajectoire lors de l'approche pour l'atterrissage et d'approche interrompue ;
 - (5) Les obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et l'altitude/hauteur de franchissement des obstacles pour les procédures d'approche aux instruments prévues ;
 - (6) Le moyen utilisé pour prendre connaissance des conditions météorologiques ; et
 - (7) Les obstacles se trouvant dans les aires de montée initiale et les marges de franchissement nécessaires.
 - (8) Le caractère adéquat et la performance des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol.
 - (9) Les distances déclarées pour les hélicoptères.

NMO 8.8.1.9 Manuel des opérations Catégorie II et III

- (a) DEMANDE D'APPROBATION. Le demandeur d'une approbation pour un manuel de Catégorie II ou III ou d'un amendement d'un manuel de Catégorie II ou III approuvé doit soumettre le manuel ou l'amendement proposé à l'OFNAC. Si la requête demande un programme d'évaluation, elle doit comprendre ce qui suit :
- (1) L'endroit où se trouve l'aéronef et où les démonstrations doivent être effectuées.

- (2) La date à laquelle les démonstrations doivent commencer (au moins 10 jours après la soumission de la demande).
- (b) CONTENU. Chaque manuel de Catégorie II ou III doit contenir ce qui suit :
- (1) Les marques d'immatriculation, le type et le modèle de l'aéronef auquel il s'applique.
 - (2) Un programme de maintenance.
 - (3) Les procédures et instructions relatives à la reconnaissance de la DH, à l'utilisation des informations sur la portée visuelle de piste (RVR), au suivi de l'approche, à la zone de décision (située entre la balise intermédiaire et la hauteur de décision), 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 l'OFNAC peut juger nécessaires.

Note : Il faut obtenir une approbation pour Catégorie II avant d'en obtenir une pour Catégorie III.

NMO 8.8.1.28 Interception d'aéronefs civils

- (a) La République d'Haïti respecte les principes suivants concernant l'interception d'aéronefs civils :
- (1) L'interception d'aéronefs civils ne doit avoir lieu qu'en dernier recours.
 - (2) Si elle a lieu, elle doit être 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 hors des limites de l'espace aérien national, de le guider hors d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir sur un aéroport désigné.
 - (3) L'entraînement d'interception d'aéronefs civils ne sera pas entrepris.
 - (4) 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.
 - (5) Au cas où un aéronef intercepté doit se poser sur le territoire survolé, l'aéroport désigné pour l'atterrissage doit convenir pour l'atterrissage en toute sécurité du type d'aéronef concerné.
- (b) L'OFNAC doit assurer :
- (1) 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.
 - (2) Qu'il est prévu d'utiliser un radar de surveillance secondaire 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.

- (c) Le commandant de bord d'un aéronef intercepté par un autre doit immédiatement :
- (1) Suivre les instructions données par l'aéronef intercepteur, interprétant et répondant aux signaux visuels conformément aux spécifications du paragraphe (e) ci-après.
 - (2) Aviser si possible, le service de contrôle de la circulation aérienne approprié.
 - (3) Tenter d'établir des communications par radio avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme appropriée de contrôle de l'interception en faisant un appel général sur la fréquence d'urgence de 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol et, si aucun contact n'a été établi et que si cela s'avère possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence de 243 MHz.
 - (4) S'il est équipé d'un transpondeur SSR, en sélectionnant le Mode A, Code 7700, sauf instruction contraire du service approprié de contrôle de la circulation aérienne.
 - (5) S'il est équipé d'un ADS-B ou ADS-C, en sélectionnant la fonction d'urgence appropriée, sauf instruction contraire du service approprié de contrôle de la circulation aérienne.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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 ci-après, en transmettant deux fois chaque phrase :

Tableau 1

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	Descendez pour atterrir	CAN NOT	KANN NOTT	Je ne peux pas obéir
YOU LAND	YOU LAND	Atterrissez sur cet aérodrome	REPEAT	REE-PEET	Répétez vos instructions
PROCEED	PRO-SEED	Vous pouvez poursuivre votre route	AM LOST	AM LOST	Je ne connais pas ma position
			MAYDAY	MAYDAY	Je suis en détresse
			HIJACK	HI-JACK	Je suis victime d'une intervention illicite
			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.
 2. L'indicatif qui doit être donné est celui qui est utilisé en radiotéléphonie, pour les communications avec les services de contrôle de la circulation aérienne et correspondant à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.
 3. Il se peut que les circonstances ne permettent pas toujours d'utiliser « HIJACK », ou que ce ne soit pas désirable.

- (g) Les signaux du Tableau 2 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

Série	Signaux de l'aéronef INTERCEPTEUR	Signification	Réponses de l'aéronef INTERCEPTÉ	Signification
1	<p>JOUR ou NUIT — Balancer l'appareil et faire clignoter les feux de navigation à des intervalles irréguliers (et les phares 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 réponse un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou la droite s'il s'agit d'un hélicoptère) vers le cap désiré.</p> <p><i>N. B. : Il se peut que les conditions météorologiques ou le terrain exigent que l'aéronef intercepteur inverse les positions et la direction du virage données ci-dessus dans la Série 1.</i></p> <p><i>N. B. : Si l'aéronef intercepté ne peut pas évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait effectuer une série d'hippodromes et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</i></p>	<p>Vous avez été intercepté. Suivez-moi.</p>	<p>JOUR ou NUIT — Balancer l'appareil et faire clignoter les feux de navigation à des intervalles irréguliers et suivre.</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
2	<p>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.</p>	<p>Vous pouvez poursuivre</p>	<p>JOUR ou NUIT — Balancer l'appareil.</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
3	<p>JOUR ou NUIT — Sortir le train d'atterrissage, allumer les phares d'atterrissage et survoler la piste à utiliser ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour 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.</p>	<p>Atterrissez sur cet aérodrome</p>	<p>JOUR ou NUIT — Sortir le train d'atterrissage, allumer les phares d'atterrissage suivre l'aéronef intercepteur et si, après avoir survolé la piste à utiliser ou l'aire d'atterrissage de l'hélicoptère, l'atterrissage peut être effectué en sécurité danger, atterrir.</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
4	<p>JOUR ou NUIT — Rentrer le train d'atterrissage (s'il est sorti) et faire clignoter les phares 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 (1 000 ft), mais sans excéder 600 m (2 000 ft)</p>	<p>L'aérodrome que vous avez désigné n'est pas adéquat.</p>	<p>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</p>	<p>Compris, suivez-moi.</p>

Série	Signaux de l'aéronef INTERCEPTEUR	Signification	Réponses de l'aéronef INTERCEPTÉ	Signification
	(dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais sans excéder 100 m (330 ft) au-dessus du niveau de l'aérodrome et continuer à faire des circuits autour de la piste à utiliser ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptère. S'il n'est pas possible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tout autre feu disponible.		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, vous pouvez continuer.
5	JOUR ou NUIT — Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais de façon distincte des feux clignotants	Il m'est impossible d'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

NMO 8.8.3.4 Tableau des niveaux de croisière (réservé)

NMO 8.10.1.9 Familiarisation avec les procédures de la compagnie

- (h) 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 :
- (1) Organisation, champ d'activité de l'exploitation et pratiques administratives du titulaire de l'AOC qui s'appliquent à leurs tâches et missions.
 - (2) Dispositions appropriées de cette réglementation et autres qui s'appliquent et leurs guides d'application.
 - (3) Contenu du certificat et des spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC (non requis pour l'équipage de cabine).
 - (4) Politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
 - (5) Devoirs et responsabilités des membres de l'équipage de conduites et des agents techniques d'exploitation.
 - (6) Programme de dépistage du titulaire de l'AOC pour l'alcool et les substances psychoactives narcotiques.
 - (7) Manuel pertinents pour les membres de l'équipage de conduite.
 - (8) Parties appropriées du manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC.

NMO 8.10.1.10 Formation initiale portant sur les marchandises dangereuses

- (a) Le programme de formation fondé sur les compétences se base sur :
- l'identification des compétences nécessaires aux tâches réellement exécutées ;
 - une analyse de la population à former, de leur niveau de compétence et de leur besoin de formation ;
 - la détermination des moyens les plus efficaces de réaliser ces tâches ;
 - des évaluations élaborées afin de déterminer si ces compétences ont été acquises.

Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés (capacité de réaliser une activité ou d'exécuter une action - « le savoir-faire ») et les attitudes (état mental interne persistant ou une disposition qui influence un choix individuel d'action personnelle – « le savoir-être ») appropriées pour la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

- (b) L'OACI a défini dix fonctions « types » (rôles bien déterminés) :
- Personnel chargé de la préparation des envois de marchandises dangereuses ;

- Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des marchandises présentées comme marchandises générales ;
- Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses ;
- Personnel chargé de manutentionner le fret dans un entrepôt et de charger et décharger des unités de chargement et des compartiments cargos d'aéronef ;
- Personnel chargé de l'acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage, de la gestion des zones d'embarquement et d'autres tâches comportant des contacts directs avec les passagers à un aéroport ;
- Personnel chargé de la planification du chargement des aéronefs ;
- Équipage de conduite ;
- Agents techniques d'exploitation ;
- Équipage de cabine ;
- Personnel chargé de l'inspection-filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste

Les domaines de formations standard nécessaires aux différentes fonctions définies, à adapter selon les spécificités des tâches/sous-tâches sont les suivants :

(a) **Personnel chargé de la préparation des envois de marchandises dangereuses ;**

- Classification des marchandises dangereuses :

Évaluer la matière ou l'objet en fonction des critères de classification (marchandise dangereuse interdite au transport ou pas) ;

Déterminer la description des marchandises dangereuses (la classe ou la division ; groupe d'emballage ; désignation officielle de transport et le numéro ONU) ;

Prendre connaissance des dispositions particulières

- Préparation d'une expédition de marchandises dangereuses

Évaluer les options d'emballage y compris les quantités maximales (avion passager, avion cargo etc.)

Appliquer les prescriptions d'emballage (prendre en compte les contraintes des instructions d'emballage...)

Apposer les marques et les étiquettes ;

Évaluer s'il faut utiliser un suremballage ;

Préparer la documentation (Remplir le document de transport de marchandises dangereuses et autres si nécessaires (ex Lettre de transport aérien (LTA))

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(b) Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des marchandises présentées comme marchandises générales. Le but de cette formation est d'empêcher que des marchandises dangereuses non déclarées soient chargées à bord d'un aéronef. Ce personnel peut être à l'emploi d'un transitaire, d'un agent de service d'escale ou d'un exploitant

- Traitement/acceptation du fret

Traiter/accepter du fret autre que des marchandises dangereuses (examen des documents et des colis pour déceler tout indice de marchandises dangereuses non déclarées)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(c) Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses

- Traitement/acceptation du fret

Passer en revue les documents (document de transport de marchandises dangereuses ; la lettre de transport aérien ; autres documents (dérogations, approbations, etc.) ; voir si des divergences ont été notifiées par les États ou par les exploitants

Examiner les colis (vérifier les marques / étiquettes / le type et l'état des colis) ; voir si des divergences ont été notifiées par les États ou par les exploitants

Exécuter les procédures d'acceptation (Remplir la liste de vérification en vue de l'acceptation ; Communiquer des renseignements sur l'expédition en vue de la planification du chargement ; Conserver les documents selon qu'il convient)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(d) Personnel chargé de manutentionner le fret dans un entrepôt et de charger et décharger des unités de chargement et des compartiments cargos d'aéronef

- Gestion du pré-chargement du fret (examiner les colis pour déceler tout indice de marchandises dangereuses non déclarées ; vérifier qu'il n'y a pas de dommages et/ou de fuite ; appliquer les prescriptions de chargement (isolement, séparation, orientation) ; apposer des étiquettes ULD s'il y a lieu ; transporter le fret jusqu'à l'aéronef

- Transport du fret/des bagages

Charger l'aéronef (transporter le fret/les bagages jusqu'à l'aéronef ; examiner les colis pour déceler tout indice de marchandises dangereuses non déclarées ; vérifier qu'il n'y a pas de dommages et/ou de fuite ; appliquer les prescriptions de chargement (isolement, séparation, orientation, arrimage et protection contre les dommages ; vérifier que la NOTOC correspond au chargement transporté par

l'aéronef ; vérifier les prescriptions applicables aux bagages des passagers ; informer le pilote commandant de bord et l'agent technique d'exploitation)

Décharger l'aéronef (appliquer les instructions spécifiques de déchargement ; examiner les colis pour déceler tout indice de marchandises dangereuses non déclarées ; vérifier qu'il n'y a pas de dommages et/ou de fuite ; transporter le fret/les bagages jusqu'aux installations/à l'aérogare)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(e) **Personnel chargé de l'acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage, de la gestion des zones d'embarquement et d'autres tâches comportant des contacts directs avec les passagers à un aéroport**

- Acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage

Traiter les bagages (identifier les marchandises dangereuses interdites ; appliquer les prescriptions relatives à l'approbation)

Accepter les bagages (appliquer les prescriptions de l'exploitant ; vérifier les prescriptions applicables aux bagages des passagers ; informer le pilote commandant de bord)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(f) **Personnel chargé de la planification du chargement des aéronefs**

- Gestion du pré-chargement du fret

Planifier le chargement (déterminer les prescriptions de chargement ; déterminer les consignes d'isolement et de séparation et les limites de l'aéronef/du compartiment)

Émettre une NOTOC (saisir les informations requises ; vérifier la conformité avec le plan de chargement ; transmettre au personnel chargé du chargement)

(g) **Equipage de conduite**

- Transport du fret/des bagages

Gérer les marchandises dangereuses avant et pendant le vol (détecter la présence dans les bagages de marchandises dangereuses non autorisées ; interpréter la NOTOC ; appliquer les procédures en cas d'urgence ; informer l'agent technique d'exploitation/le contrôle de la circulation les services d'urgence de la présence de marchandises dangereuses à bord)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(h) **Agents techniques d'exploitation**

- Transport du fret/des bagages

Gérer les marchandises dangereuses avant et pendant le vol (interpréter la NOTOC ; appliquer les procédures en cas d'urgence ; informer les services d'urgence de la présence de marchandises dangereuses à bord)

(i) Équipage de cabine

- Acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage (accepter les bagages ; appliquer les prescriptions de l'exploitant ; vérifier les prescriptions applicables aux bagages des passagers ; informer le pilote commandant de bord)

- Transport du fret/des bagages

Gérer les marchandises dangereuses avant et pendant le vol (détecter la présence dans les bagages de marchandises dangereuses non autorisées ; interpréter la NOTOC ; appliquer les procédures en cas d'urgence ; informer l'agent technique d'exploitation/le contrôle de la circulation les services d'urgence de la présence de marchandises dangereuses à bord)

- Collecte de données sur la sécurité

Signaler les accidents / incidents concernant des marchandises dangereuses y compris les cas de marchandises dangereuses non déclarées/mal déclarées

(j) Personnel chargé de l'inspection-filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste

- Traitement/acceptation du fret

Traiter/accepter du fret autre que des marchandises dangereuses (examiner les colis pour déceler tout indice de marchandises dangereuses non déclarées)

- Acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage

Traiter les bagages (identifier les marchandises dangereuses interdites)

Note 1 : Les impératifs de formation pour les employés postaux figurent dans les Instructions techniques

NMO 8.10.1.12 Formation initiale à la gestion des ressources en équipage

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que les agents d'exploitation technique et tous les membres de l'équipage d'aéronefs ont été formés au CRM dans la cadre de leurs exigences de formation initiale et périodique.

- (1) Un programme de formation CRM doit comprendre ce qui suit :

- (i) Une partie portant la familiarisation/sensibilisation initiale ;
- (ii) Une méthode permettant d'assurer un entraînement périodique et des retours d'expérience ; et
- (iii) Une méthode permettant d'assurer un renforcement continu.

- (2) Les sujets du programme d'un cours de formation CRM initiale doivent comprendre ce qui suit :
- (i) Les processus de communication et le comportement décisionnel
 - (ii) Les influences internes et externes sur les communications interpersonnelles
 - (iii) Les obstacles aux communications
 - (iv) Les compétences d'écoute
 - (v) Les compétences en matière de prise de décisions
 - (vi) Les exposés efficaces
 - (vii) L'élaboration de communications ouvertes
 - (viii) La formation à l'enquête, au plaidoyer et à l'affirmation de soi
 - (ix) L'autocritique de l'équipage
 - (x) La résolution des conflits
 - (xi) La promotion du travail en équipage
 - (xii) La formation au leadership et à l'obéissance
 - (xiii) Les relations interpersonnelles
 - (xiv) La gestion des charges de travail
 - (xv) La perception des situations
 - (xvi) Comment préparer, planifier et suivre l'exécution des tâches
 - (xvii) La répartition des charges de travail
 - (xviii) Comment éviter les distractions
 - (xix) Les facteurs individuels
 - (xx) La réduction du stress

NMO 8.10.1.13 Exercices initiaux d'entraînement aux équipements de sécurité et de sauvetage

- (a) 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.
- (b) Lors de l'entraînement initial, chaque membre d'équipage doit se livrer une fois aux exercices d'urgence suivants :
 - (1) EXERCICE PORTANT SUR L'INHALATEUR PROTECTEUR (PBE)/L'ÉQUIPEMENT

DE LUTTE CONTRE LE FEU.

- (i) Localiser la source de feu ou de fumée (incendie réel ou simulé).
- (ii) Mise en œuvre des procédures de coordination et de communication de l'équipage et de communication, dont la notification aux membres de l'équipage de conduite concernant l'incendie.
- (iii) Port et activation des PBE installés ou des dispositifs approuvés de simulation PBE.
- (iv) Mouvement dans un espace restreint avec visibilité réduite
- (v) Utilisation efficace du système de communication de l'aéronef.
- (vi) Identification du type d'incendie.
- (vii) Sélection de l'extincteur approprié.
- (viii) Comment enlever correctement l'extincteur de son support.
- (ix) Préparation, fonctionnement et déclenchement corrects de l'extincteur.
- (x) Utilisation des techniques de lutte contre le feu appropriées à chaque type d'incendie.

(2) EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE.

- (i) Reconnaissance et évaluation d'une situation d'urgence.
- (ii) Position de protection appropriée.
- (iii) Ordonner aux passagers de prendre la position de protection.
- (iv) Mise en œuvre des procédures de coordination de l'équipage.
- (v) Assurer le déclenchement de l'éclairage de secours.
- (vi) Évaluer l'état de l'aéronef.
- (vii) Commencer l'évacuation (en fonction d'un signal ou d'une décision).
- (viii) Ordonner aux passagers de déboucler les ceintures de sécurité et de sortir.
- (ix) Évaluer l'évacuation et rediriger, si nécessaire, les passagers vers une issue ouverte, ce qui comprend le déploiement des toboggans et ordonner aux assistants d'apporter leur aide.
- (x) Ordonner aux passagers d'évacuer par la sortie et de s'éloigner de l'aéronef en courant.
- (xi) Aider les passagers ayant des besoins spéciaux, comme les personnes handicapées, les personnes âgées et celles qui paniquent.
- (xii) 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 soit observer l'ouverture des issues 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.

(c) Chaque membre d'équipage doit se livrer à des exercices d'urgence supplémentaires lors de l'entraînement initial et périodique, ce qui comprend se livrer aux exercices d'urgence suivants :

(1) EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE.

- (i) 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).
- (ii) Manipuler chaque type d'issue présent sur l'aéronef en mode normal et secours .
- (iii) Utiliser le système manuel de gonflage du toboggan ou du radeau pour s'assurer qu'il se gonfle.
- (iv) (réservé)
- (v) Enlever la corde d'évacuation et la mettre en place pour l'utiliser.

(2) EXERCICE AVEC UN EXTINCTEUR PORTATIF.

- (i) Vérifier chaque type d'extincteur portatif avant le vol.
- (ii) Localiser la source de feu ou de fumée et identifier le type d'incendie.
- (iii) Sélectionner le type approprié d'extincteur et l'enlever de son support et combattre le feu

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 prévenir les dommages pour l'environnement. Lorsque de telles installations ne sont pas utilisées, il faut se servir d'autres agents extincteurs qui n'endommagent pas l'environnement.

- (iv) Utilisation des techniques correctes de lutte contre le feu pour le type d'incendie.
- (v) Mettre en œuvre des procédures pour une coordination et communication efficace entre les membres de l'équipage y compris l'équipage de conduite concernant l'incendie.

(3) EXERCICE AVEC LE SYSTÈME D'ALIMENTATION EN OXYGÈNE D'URGENCE.

- (i) Vérification de la présence et du fonctionnement avant le vol des dispositifs d'oxygène portatifs. (Bouteilles et PBE)
- (ii) Faire effectivement fonctionner les bouteilles d'oxygène portatif, y compris les masques et les tubes.
- (iii) Démontrer verbalement le fonctionnement des générateurs chimiques d'oxygène ou du système d'alimentation en oxygène installé.
- (iv) Démontrer la distribution d'oxygène pour soi et un passager.
- (v) (réservé)
- (vi) Utiliser les procédures correctes pour une coordination et une communication

- efficace entre l'équipage de cabine et l'équipage technique
- (vii) Ouvrir manuellement chaque type de compartiment pour masques à oxygène et déployer les masques.
 - (viii) Identifier les compartiments qui ont des masques à oxygène supplémentaires.
 - (ix) Appliquer immédiatement les procédures relatives à la dépressurisation.
- (4) EXERCICE PORTANT SUR LES DISPOSITIFS DE FLOTTAISON.
- (i) Vérifier les dispositifs de flottaison avant le vol, si cela est approprié.
 - (ii) Enfiler et gonfler les gilets de sauvetage.
 - (iii) Enlever et utiliser les coussins de sièges comme moyen de flottaison si cela est prévu.
- (5) 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.*
- (i) Mettre en œuvre les procédures de coordination entre l'équipage technique et l'équipage de cabine, dont un briefing avec le capitaine pour obtenir des informations pertinentes sur l'amerrissage forcé
 - (ii) Coordonner les temps de préparation pour la cabine et les passagers.
 - (iii) Informer les passagers de façon adéquate sur les procédures d'amerrissage forcé.
 - (iv) S'assurer que la cabine est prête, ce qui comprend l'arrimage des bagages à main et la sécurisation des toilettes et des cuisines.
 - (v) Faire la démonstration du déploiement et du gonflage corrects du convertible (toboggan-canot).
 - (vi) Faire la démonstration du déploiement et du gonflage corrects des radeaux de sauvetage (toboggan-canot).
 - (vii) Enlever, mettre en place et fixer les convertibles sur l'aéronef.
 - (viii) Gonfler les canots.
 - (ix) Utiliser les cordes d'évacuation aux issues sur les ailes.
 - (x) Ordonner aux assistants d'apporter leur aide.
 - (xi) Utiliser les toboggans et les gilets de sauvetage ou les coussins de sièges en tant que dispositifs de flottaison.
 - (xii) Retirer l'équipement d'urgence approprié de l'aéronef.
 - (xiii) Monter correctement à bord des radeaux.
 - (xiv) 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).
- (xv) 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 et entretenir le radeau, protéger contre l'exposition aux éléments, installer le toit, communiquer l'emplacement, assurer la continuité des premiers soins, fournir la subsistance).
 - (xvi) Utiliser une corde pour secourir les personnes qui sont dans l'eau.
 - (xvii) Attacher les convertibles ou les radeaux ensemble.
 - (xviii) Utiliser le cordage de sécurité comme poignée sur le bord du convertible ou du radeau.
 - (xix) Assurer la sécurité de ce qui se trouve dans la trousse de survie.
- (d) Chaque membre d'équipage doit se livrer à des exercices d'urgence supplémentaires lors de l'entraînement initial et périodique, ce qui comprend observer les exercices d'urgence suivants :
- (1) EXERCICE DE DÉPLOIEMENT, GONFLAGE ET DÉSOLIDARISATION DU TOBOGGAN ET DU CONVERTIBLE.
 - (i) Engager la barre de solidarisation dans les étriers du plancher, si cela s'applique.
 - (ii) Armer le toboggan pour qu'il se gonfle automatiquement.
 - (iii) Gonfler les toboggans avec et sans la poignée de décrochage rapide (manuellement et automatiquement).
 - (iv) Désolidariser le toboggan de l'aéronef pour qu'il serve de dispositif de flottaison.
 - (v) Armer les convertibles pour qu'ils se gonflent automatiquement.
 - (vi) Désolidariser le convertible de l'aéronef.
 - (2) EXERCICE D'ÉVACUATION D'URGENCE PAR TOBOGGAN.
 - (i) Ouvrir la sortie armée avec déploiement et gonflage du toboggan ou du convertible.
 - (ii) Sortir de l'aéronef par le toboggan et courir jusqu'à une distance de sécurité.

NMO 8.10.1.14(b) Formation aéronautique initiale au sol — Équipage de conduite

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit développer un programme de formation aéronautique initiale au sol et de familiarisation destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses tâches, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé. Cette formation est complémentaire et peut être combinée avec la formation délivrée pour l'obtention de la licence et de ses qualifications et doit couvrir les sujets d'ordre général suivants :
- (1) Les procédures d'envoi, d'autorisation de vol et de localisation de vol du titulaire de l'AOC.
 - (2) Les principes et méthodes permettant de déterminer la masse et le centrage ainsi que les limitations relatives à la piste pour le décollage.
 - (3) Les spécifications, autorisations et limitations d'exploitation du titulaire de l'AOC incluant la formation aux marchandises dangereuses et la sûreté.
 - (4) Les conditions météorologiques défavorables et comment les éviter, et les procédures de vol qui doivent être suivies dans les conditions suivantes :
 - (i) Givrage
 - (ii) Brouillard
 - (iii) Turbulences
 - (iv) Fortes précipitations
 - (v) Orages
 - (vi) Cisaillement du vent et microrafales à faible altitude
 - (vii) Faible visibilité
 - (viii) Pistes contaminées
 - (5) 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 exigences d'autorisation de l'ATC.
 - (6) Les procédures de navigation utilisées dans les phases de départ, en route, dans les phases d'arrivée, avec la prise en compte des repères visuels, avant et pendant la descente en-dessous de la DH ou de la MDA pour les phases d'approche et d'atterrissage.
 - (7) La formation approuvée en gestion des ressources en équipage.
 - (8) Les systèmes, les procédures et la phraséologie du contrôle de la circulation aérienne.
 - (9) Les caractéristiques de performance de l'aéronef pendant tous les régimes de vol, dont :
 - (i) L'utilisation des cartes, tableaux, données tabulées et autres informations pertinentes du manuel.
 - (ii) Les problèmes normaux, anormaux et d'urgence en matière de performance.

- (iii) Les facteurs météorologiques et paramètres de masse entrant en compte dans le calcul des limitations de performance (comme la température, la pression, les pistes contaminées, les précipitations, les limitations de montée/piste).
 - (iv) Les facteurs limitatifs de performance liés aux équipements (comme MEL/CDL, antidérapage inopérant).
 - (v) Les conditions d'exploitation spéciales (comme les pistes non revêtues les aérodromes en haute altitude et les exigences de descente continue (drift down).
- (10) Les procédures normales, anormales et d'urgence pour le type d'aéronef qui doit être utilisé.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses tâches, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les systèmes aéronautiques suivants (si cela s'applique) :
- (1) CELLULE.
 - (i) Aéronefs
 - (ii) Dimensions de l'aéronef, rayon de virage, agencement du panneau, configurations du poste de pilotage et de la cabine
 - (iii) Autres systèmes et composants ou appareils majeurs de l'aéronef
 - (iv) Limitations d'exploitation
 - (v) Manuel de vol approuvé de l'aéronef
 - (2) GROUPES MOTOPROPULSEURS.
 - (i) Description de base du moteur
 - (ii) Poussée des moteurs
 - (iii) Composants du moteur, comme entraînement des accessoires, allumage, huile, commandes carburant, système hydraulique et purge de l'air
 - (3) ÉLECTRIQUE.
 - (i) Sources d'alimentation électrique de l'aéronef (comme les générateurs entraînés par le moteur, l'APU, l'alimentation externe. etc.)
 - (ii) Barres bus
 - (iii) Disjoncteurs
 - (iv) Batterie d'aéronef
 - (v) Circuits d'alimentation de secours
 - (4) HYDRAULIQUE.
 - (i) Réservoirs hydrauliques, pompes, accumulateurs, filtres, clapets de non-

- retour, interconnecteurs et servocommandes
- (ii) Autres composants hydrauliques
- (5) CARBURANT.
- (i) Réservoirs de carburant (emplacement et quantité)
 - (ii) Pompes entraînées par le moteur
 - (iii) Pompes d'appoint
 - (iv) Intercommunications et valves
 - (v) Indicateurs de quantité
 - (vi) Dispositions relatives au délestage de carburant
- (6) PNEUMATIQUE.
- (i) Sources d'air prélevé (APU, moteur ou air extérieur au sol)
 - (ii) Circuits pneumatiques, de ventilation et de contrôle de l'air prélevé par des vannes, conduites, chambres et dispositifs de limitation de la température et de la pression
- (7) CLIMATISATION ET PRESSURISATION.
- (i) Réchauffeurs, groupes de climatisation, ventilateurs et autres dispositifs de contrôle de l'environnement
 - (ii) Composants du système de pressurisation, comme les soupapes de décharge et de dépression
 - (iii) Commandes et voyants de signalisation du système de pressurisation
- (8) COMMANDES DE VOL.
- (i) Commandes principales (pour lacet, tangage et roulis)
 - (ii) Commandes secondaires (pour bord d'attaque/de fuite, volets, compensation et amortissement)
 - (iii) Moyens d'asservissement (direct/indirect ou électrique)
 - (iv) Dispositifs de redondance
- (9) TRAIN D'ATERRISSAGE ET FREINS.
- (i) Mécanisme de sortie et de rentrée du train d'atterrissage, y compris la séquence de fonctionnement des pylônes, portes et dispositifs de verrouillage et systèmes de freinage et d'anti dérapage, le cas échéant.
 - (ii) Commandes roulage (timonerie de nez ou de cellule)
 - (iii) Boggies
 - (iv) Relais de détecteurs air/sol

- (v) Indicateurs visuels de verrou train sorti
- (10) PROTECTION CONTRE LA GLACE ET LA PLUIE.
 - (i) Systèmes anti-pluie
 - (ii) Système(s) antigivrage et/ou de dégivrage affectant les commandes de vol, les moteurs, les Pitot statiques et autres sondes, les drains de fluides, les fenêtres du poste de pilotage et les structures de l'aéronef
- (11) ÉQUIPEMENT ET MOBILIER.
 - (i) Issues
 - (ii) Offices
 - (iii) Systèmes pour l'eau et les déchets
 - (iv) Toilettes
 - (v) Soutes
 - (vi) Sièges des membres de l'équipage et des passagers
 - (vii) Cloisons
 - (viii) Configuration des sièges et/ou des compartiments de fret.
- (12) ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION.
 - (i) Directeurs de vol
 - (ii) Indicateur d'assiette
 - (iii) Indicateur radio magnétique
 - (iv) Récepteurs de navigation (GPS, ADF, SDF/LDA, VOR, TACAN, LORAN-C, RNAV, radioborne, DME) requis pour les opérations de vol à mener
 - (v) Système de navigation à inertie (INS, IRS)
 - (vi) Affichage des fonctions
 - (vii) Indications de défaillance et comparateurs
 - (viii) Transpondeurs d'aéronef
 - (ix) Radioaltimètre
 - (x) Radar météorologique
 - (xi) Affichages à tube cathodique ou informatique de la position de l'aéronef et des informations de navigation
- (13) SYSTÈME DE VOL AUTOMATIQUE.

- (i) Pilote automatique
 - (ii) Automanettes
 - (iii) Directeur de vol et systèmes de navigation
 - (iv) Approche automatique
 - (v) Atterrissage automatique
 - (vi) Systèmes automatiques de gestion du carburant et des performances (FMS)
- (14) INSTRUMENTS DE VOL.
- (i) Organisation du tableau de bord
 - (ii) Instruments de vol (indicateur d'assiette, conservateur de cap, compas magnétique, indicateur de vitesse anémométrique, indicateur de vitesse verticale, altimètres, instruments de secours)
 - (iii) Sources d'alimentation électrique des instruments et sources sensorielles des instruments (comme Pitot et pression statique)
- (15) SYSTÈMES D'AFFICHAGE.
- (i) Radar météorologique
 - (ii) Autres affichages à tube cathodique ou informatiques (comme liste de vérification, affichages de la navigation verticale ou longitudinale)
- (16) ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION.
- (i) Radios VHF/HF/SAT COM
 - (ii) Panneaux audios
 - (iii) Interphone de bord et système d'annonces aux passagers
 - (iv) Enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR)
 - (v) Systèmes embarqués de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS)
- (17) SYSTÈMES D'ALARME.
- (i) Systèmes d'avertissement sonores, visuels et tactile (comprenant le caractère et le niveau d'urgence de chaque signal)
 - (ii) Systèmes d'alarme et dispositif avertisseurs (dont le système embarqué d'évitement de collision ACAS, avertisseur de proximité du sol EGPWS et avertisseur de configuration au décollage)
- (18) PROTECTION INCENDIE.
- (i) Détecteurs, boucles, modules de détection de feu ou d'une surchauffe, ou autres moyens permettant de fournir des indications visuelles et/ou sonores de la détection d'un incendie ou d'une surchauffe
 - (ii) Procédures d'utilisation des poignées d'alarme incendie, des extincteurs

automatiques et des agents d'extinction

- (iii) Sources d'alimentation électrique nécessaire pour protéger contre le feu et la surchauffe dans les moteurs, l'APU, les compartiments de fret /le puits du train, le poste de pilotage, la cabine et les toilettes

(19) OXYGÈNE.

- (i) Systèmes d'alimentation en oxygène pour les passagers, l'équipage
- (ii) Sources d'oxygène (gazeux ou solide)
- (iii) Flux et réseaux de distribution
- (iv) Systèmes à déploiement automatique
- (v) Régulateurs, niveaux de pression et jauges
- (vi) Exigences d'entretien

(20) ÉCLAIRAGE.

- (i) Systèmes d'éclairage du poste de pilotage, de la cabine et extérieur
- (ii) Sources d'alimentation électrique
- (iii) Positions des commutateurs
- (iv) Emplacement des ampoules de rechange

(21) ÉQUIPEMENT DE SECOURS.

- (i) Extincteurs et bouteilles d'oxygène
- (ii) Trousses de premiers soins et médicales
- (iii) Radeaux de sauvetage et gilets de sauvetage
- (iv) Haches de secours
- (v) Issues et éclairage de secours
- (vi) Toboggans et toboggan-radeau
- (vii) Sangles ou poignées d'évacuation
- (viii) Trappes, échelles et escaliers amovibles
- (ix) Combinaisons de survie, si cela s'applique à l'opération

(22) GROUPE AUXILIAIRE DE BORD (APU).

- (i) Capacités électriques et en air de prélèvement
- (ii) Interfaces avec les systèmes électriques et pneumatiques
- (iii) Trappes d'admission et gaines d'échappement

- (iv) Approvisionnement en carburant
- (23) Performance
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme de formation aéronautique initiale au sol, destiné à l'équipage de conduite et s'appliquant à ses tâches, au type d'exploitation effectuée et à l'aéronef utilisé, y compris au moins les systèmes aéronautiques suivants d'intégration :
 - (1) UTILISATION DE LA LISTE DE VERIFICATION.
 - (i) Vérification de la sécurité
 - (ii) Préparation du poste de pilotage (position des commutateurs et liste de vérification)
 - (iii) Énoncé de ce qui figure sur la liste de vérification et réponses
 - (iv) Séquence de la liste de vérification
 - (2) PLANIFICATION DU VOL.
 - (i) Planification avant le vol et en route
 - (ii) Limitations de performance (conditions météorologiques, masse et éléments de la MEL/CDL)
 - (iii) Quantités de carburant requises
 - (iv) Prise en compte des conditions météorologiques (minimums normaux pour le décollage ou autres exigences)
 - (3) SYSTÈMES D'AFFICHAGE.
 - (i) Radar météorologique
 - (ii) Affichages à tube cathodique (liste de vérification, affichages de la navigation verticale ou longitudinale)
 - (4) SYSTÈMES DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION.
 - (i) Vérification avant le vol et fonctionnement des récepteurs qui s'appliquent
 - (ii) Systèmes de navigation embarqués
 - (iii) Saisie et extraction des informations du plan de vol
 - (5) VOL AUTOMATIQUE/DIRECTEURS DE VOL.
 - (i) Pilote automatique
 - (ii) Auto manette
 - (iii) Systèmes directeurs de vol, dont les procédures appropriées, les indications normales et anormales et voyants
 - (6) FAMILIARISATION AVEC LE POSTE DE PILOTAGE.
 - (i) Activation des commandes et commutateurs de l'aéronef, ce qui comprend les commutateurs pour les situations normales, anormales et d'urgence

- (ii) Position des commandes et signaux lumineux, voyants ou autres systèmes d'avertissement et d'alarme
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale au sol de l'équipage de conduite comprend des temps d'instruction d'une durée suffisante pour couvrir l'ensemble des points ci-dessus d'une manière jugée appropriée par l'OFNAC en fonction du type de machine considéré. Les heures de formation pour l'obtention de la qualification de classe ou de type peuvent être incluses dans le décompte de ces heures.

NMO 8.10.1.14(c) Formation aéronautique initiale au sol — Personnel de cabine

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme 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 :
 - (1) FAMILIARISATION AVEC L'AÉRONEF.
 - (i) Caractéristiques et description de l'aéronef
 - (ii) Configuration du poste de pilotage
 - (iii) Configuration de la cabine
 - (iv) Offices
 - (v) Toilettes
 - (vi) Espaces de rangement
 - (2) ÉQUIPEMENT ET MOBILIER DE L'AÉRONEF.
 - (i) Postes de travail du personnel de cabine
 - (ii) Panneaux des membres du personnel de cabine
 - (iii) Sièges passagers
 - (iv) Unités de service passagers et panneaux de complaisance
 - (v) Panneaux d'information des passagers
 - (vi) Marquages
 - (vii) Affiches
 - (viii) Equipements particuliers ; berceaux tables à langer civières
 - (3) SYSTÈMES DE L'AÉRONEF.
 - (i) Système de climatisation et de pressurisation
 - (ii) Systèmes de communication de l'aéronef (appel, interphone et annonces passagers)

- (iii) Systèmes d'éclairage
- (iv) Equipement d'oxygène (équipage de conduite, observateur et passagers)
- (v) Circuits d'eau
- (4) Systèmes de divertissement passagers ISSUES DE L'AÉRONEF.
 - (i) Informations d'ordre général
 - (ii) Issues avec toboggans ou convertibles (inspection avant le vol et fonctionnement normal)
 - (iii) Issues sans toboggans (inspection avant le vol et fonctionnement normal)
 - (iv) Hublots, issues de secours (avant le vol)
- (5) COMMUNICATION ET COORDINATION AVEC LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE.
 - (i) Autorité du commandant de bord
 - (ii) Signaux et procédures de communication d'usage courant
 - (iii) Briefing des membres d'équipage
- (6) TÂCHES ET PROCÉDURES D'USAGE COURANT POUR LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE.
 - (i) Responsabilités d'ordre général des membres d'équipage
 - (ii) Tâches et procédures de compte rendu pour aéronef spécifique
 - (iii) Tâches et procédures avant le départ avant et lors de l'embarquement des passagers
 - (iv) Tâches et procédures avant la circulation au sol
 - (v) Tâches et procédures s'appliquant à l'aéronef spécifique avant le décollage
 - (vi) Tâches et procédures en croisière
 - (vii) Tâches et procédures avant l'atterrissage
 - (viii) Tâches et procédures lors de la circulation au sol et à l'arrivée et après l'arrivée
 - (ix) Escales
- (7) RESPONSABILITÉS RELATIVES AU TRAITEMENT DES PASSAGERS.
 - (i) Responsabilités d'ordre général des membres d'équipage
 - (ii) Nouveau-nés, enfants et mineurs non accompagnés
 - (iii) Passagers ayant besoin d'une assistance ou accommodement spécial
 - (iv) Exigences portant sur le rangement des bagages à main
 - (v) Exigences portant sur les sièges passagers

- (vi) Exigences portant sur l'interdiction de fumer
- (8) FORMATION APPROUVÉE EN GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPAGE (CRM) POUR LES MEMBRES DU PERSONNEL DE CABINE.
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit avoir un programme 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 :
 - (1) ÉQUIPEMENT DE SECOURS.
 - (i) Systèmes de communication et de notification d'urgence
 - (ii) Issues de secours de l'aéronef
 - (iii) Issues avec toboggans ou convertibles (secours)
 - (iv) Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
 - (v) Issues sans toboggans (secours)
 - (vi) Hublots, issues de secours (secours)
 - (vii) Sorties par cône arrière (secours)
 - (viii) Sorties par le poste de pilotage (secours)
 - (ix) Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
 - (x) Trousse de premiers soins
 - (xi) Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, inhalateurs protecteurs (PBE))
 - (xii) Équipement de lutte contre le feu
 - (xiii) Systèmes d'éclairage de secours
 - (xiv) Trousses universelles de précaution
 - (xv) Défibrillateurs externes automatisés
 - (xvi) Combinaisons de survie, si cela s'applique à l'opération
 - (xvii) Autre équipement de secours
 - (2) AFFECTATIONS ET PROCÉDURES D'URGENCE.
 - (i) Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef, y compris la coordination et la communication entre poste de pilotage et l'équipage de cabine
 - (ii) Signaux et procédures de communication d'urgence
 - (iii) Dépressurisation rapide
 - (iv) Dépressurisation lente et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité

- (v) Incendies
 - (vi) Amerrissage forcé
 - (vii) Évacuation au sol
 - (viii) Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager)
 - (ix) Maladies ou blessures
 - (x) Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
 - (xi) Détournements et autres actes d'intervention illicite
 - (xii) Menace à la bombe
 - (xiii) Turbulences
 - (xiv) Autres situations inhabituelles, y compris une connaissance des attributions et fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en relation avec ses propres tâches
 - (xv) Retour d'expérience et incidents précédents
- (3) EXERCICES D'URGENCE SPÉCIFIQUES À L'AÉRONEF.
- (i) Exercice d'évacuation d'urgence
 - (ii) Exercice avec un extincteur portatif
 - (iii) Exercice avec le système d'alimentation en oxygène de secours
 - (iv) Exercice portant sur les dispositifs de flottaison
 - (v) Exercice d'amerrissage forcé, si cela s'applique
 - (vi) Exercice de retrait et de gonflage de radeau de sauvetage, si cela s'applique
 - (vii) Exercice de transfert de convertible, si cela s'applique
 - (viii) Exercice de déploiement, gonflage et désolidarisation du toboggan ou du convertible, si cela s'applique
 - (ix) Exercice d'évacuation d'urgence par toboggan, si cela s'applique
- (c) 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 et responsabilités qui lui ont été assignées.
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale au sol de l'équipage de cabine comprend des temps d'instruction d'une durée suffisante pour couvrir l'ensemble des points ci-dessus d'une manière jugée appropriée par l'OFNAC en fonction du type de machine considéré. :

NMO 8.10.1.14(d) Formation aéronautique initiale au sol — Agent technique d'exploitation

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit fournir une formation aéronautique initiale au sol aux agents techniques d'exploitation, comprenant une instruction couvrant au moins les sujets suivants :
- (1) SUJETS D'ORDRE GÉNÉRAL PORTANT SUR LA RÉGULATION.
 - (i) Réglementation relative au contrôle de l'exploitation
 - (ii) Manuel d'exploitation du titulaire de l'AOC
 - (iii) Spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC
 - (iv) Bulletins météorologiques : interprétation, sources disponibles, bulletins et prévisions, variations saisonnières
 - (v) Communications, normales et d'urgence
 - (vi) Météorologie, dont ses effets sur la réception radio
 - (vii) Météo défavorable. Origine et caractéristique des phénomènes météo qui affectent les conditions de décollage de croisière et d'atterrissage.
 - (viii) NOTAMs
 - (ix) Cartes et publications de navigation
 - (x) Responsabilités conjointes du pilote/agent d'exploitation procédures de coordination avec l'ATC
 - (xi) Familiarisation avec les régions d'exploitation, dont les classes d'espace aérien et les zones spéciales de navigation (interdites, dangereuses, réglementées)
 - (xii) Caractéristiques des aérodromes spéciaux
 - (2) CARACTÉRISTIQUES DES AÉRONEFS.
 - (i) Préparation au vol d'un aéronef spécifique
 - (ii) Caractéristiques d'exploitation et de performance des aéronefs
 - (iii) Équipement de navigation, dont ses particularités et ses limitations
 - (iv) Approche aux instruments et équipement de communication
 - (v) Équipement de secours
 - (vi) Dispositions de l'AFM ou du RFM s'appliquant aux tâches à bord des aéronefs
 - (vii) MEL/CDL
 - (viii) Formation s'appliquant à l'équipement
 - (3) PROCÉDURES D'EXPLOITATION.

- (i) Phénomènes météorologiques défavorables (cisaillement du vent, turbulence en ciel clair et orages)
 - (ii) Calcul de la masse et du centrage et procédures et contrôle du chargement
 - (iii) Calcul des performances de l'aéronef, comprenant les limitations de masse au décollage liées à la piste de décollage la piste d'atterrissage et aux limitations en route et aussi des limitations de moteur en panne
 - (iv) Procédures de planification de vol, comprenant la sélection de la route, le temps de vol et l'analyse des besoins en carburant
 - (v) Préparation à l'autorisation de vol
 - (vi) Briefing équipage
 - (vii) Procédures de suivi du vol
 - (viii) Procédures MEL et CDL
 - (ix) Exécution manuelle de toutes les procédures requises en cas de perte des capacités automatisées
 - (x) Formation aux régions géographiques appropriées
 - (xi) Procédures ATC
 - (xii) Procédures radio/téléphoniques
- (4) PROCÉDURES ANORMALES ET D'URGENCE.
- (i) Assistance à l'équipage de conduite en cas d'urgence
 - (ii) Notification du détenteur de l'AOC et de l'OFNAC
- (5) GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPAGE.
- N. B. : La NMO 8.10.1.12 contient les sujets de formation CRM.*
- (6) Marchandises dangereuses
- N. B. : La NMO 8.10.1.10 contient les sujets de formation aux marchandises dangereuses.*
- (7) Sûreté
- (8) Formation aux différences
- N. B. : La NMO 8.10.1.17 contient les sujets de formation aux différences.*
- (b) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les agents techniques d'exploitation comprend une contrôle des compétences administrée par un superviseur de régulation ou un instructeur au sol qualifié, prouvant les connaissances et aptitudes requises.

Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale au sol des agents techniques d'exploitation comprend des temps d'instruction d'une durée suffisante pour couvrir l'ensemble des points ci-dessus d'une manière jugée appropriée par l'OFNAC en fonction du type de machine considéré.

NMO 8.10.1.15 Formation initiale au vol

- (a) 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 liées à l'exercice des tâches et fonctions de pilote. Cette formation et cet entraînement peuvent se faire en vol ou dans un équipement synthétique d'entraînement (désigné ci-après simulateur de vol), approprié pour la catégorie et la classe d'aéronef et approuvé par l'OFNAC. Cette formation peut être combinée à la formation délivrée pour l'obtention de la licence et de ses qualifications définies au RACH 2.

N. B. : Les séances de formation des pilotes figurant dans la présente NMO sont de nature générique pour un programme de formation sur avion possédant une qualification de type administré sur un simulateur de vol. Tous les exercices ne sont pas adaptés à tous les aéronefs (atterrissage avec un moteur inopérant pour les avions multimoteurs par opposition aux monomoteurs, par exemple) ou peuvent avoir des exigences différentes pour un exercice similaire (roulage au sol pour avion, hélicoptère et hydravion, par exemple). D'autres exercices de formation peuvent avoir besoin d'être ajoutés, modifiés ou supprimés pour un aéronef en fonction de sa catégorie ou de sa classe.

(1) PRÉPARATION.

- (i) Inspection avant le vol, effectuée par un tour extérieur, sauf si un indicateur visuel est autorisé par l'OFNAC
- (ii) Procédures avant le roulage au sol
- (iii) Limitations de performance
- (iv) Opération au sol
- (v) Repoussage
- (vi) Repoussage au moteur, si cela s'applique au type d'opération à effectuer
- (vii) Démarrage moteur
- (viii) Roulage au sol
- (ix) Vérifications avant le décollage

(2) DÉCOLLAGE.

- (i) Normal
- (ii) Par vent de travers
- (iii) Interrompu
- (iv) Panne de moteur après V1
- (v) Minima spéciaux, si cela s'applique au type d'opération à effectuer

(3) MONTÉE.

- (i) Normale
- (ii) Un moteur inopérant lors de la montée vers l'altitude en route

- (4) EN ROUTE.
- (i) Virages serrés
 - (ii) Amorces de décrochage (configurations de décollage, en route et d'atterrissage)
 - (iii) Arrêt du groupe motopropulseur en vol
 - (iv) Redémarrage du groupe motopropulseur en vol
 - (v) Caractéristiques de comportement à haute vitesse
- (5) DESCENTE.
- (i) Normale
 - (ii) Taux maximal de descente
- (6) APPROCHES.
- (i) Procédures VFR
 - (ii) Approche visuelle avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
 - (iii) Approche visuelle avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
 - (iv) Approches de précision en IFR (ILS normal et ILS avec un moteur inopérant)
 - (v) Approches de non-précision (NDB normal et VOR normal)
- N. B. : Approche de non-précision 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.*
- N. B. : Le simulateur doit être qualifié pour la formation/contrôle de la manœuvre d'approche indirecte.*
- (vi) Approche interrompue en approche de précision
 - (vii) Approche interrompue en approche de non-précision
 - (viii) Approche interrompue avec défaillance du groupe motopropulseur
- (7) ATTERRISSAGES.
- (i) Normaux avec mauvais réglage de compensation de tangage (petits aéronefs seulement)
 - (ii) Normaux à partir d'une approche de précision aux instruments
 - (iii) Normaux à partir d'une approche de précision aux instruments avec le moteur le plus critique inopérant
 - (iv) Normaux avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
 - (v) Normaux avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet

- (vi) Atterrissages interrompus
 - (vii) Par vent de travers
 - (viii) Transfert en mode non assisté/augmentation de commande dégradée
 - (ix) Terrain court/mou (petits aéronefs seulement)
 - (x) Plan miroitant/eau agitée (hydravions seulement)
 - (xi) Autorotation (hélicoptère seulement)
- (8) APRÈS L'ATERRISSAGE.
- (i) Stationnement
 - (ii) Évacuation d'urgence
 - (iii) Mise à quai, amarrage et mise sur rampe (hydravions seulement)
- (9) AUTRES PROCÉDURES DE VOL DURANT TOUTE PHASE EN VOL.
- (i) Système anti-collision embarqué : utilisation des manœuvres d'évitement
 - (ii) Attente
 - (iii) Accumulation de glace sur la cellule
 - (iv) Évitement des dangers aériens r
 - (v) Cisaillement/microrafale
- (10) PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET DE SUBSTITUTION DE SYSTÈMES DURANT TOUTE PHASE.
- (i) Pneumatique/pressurisation
 - (ii) Climatisation
 - (iii) Carburant et huile
 - (iv) Électrique
 - (v) Hydraulique
 - (vi) Commandes de vol
 - (vii) Systèmes antigivrages et de dégivrage
 - (viii) Pilote automatique
 - (ix) Systèmes de gestion du guidage de vol et/ou aides automatiques ou autres d'approche et d'atterrissage
 - (x) Dispositifs d'avertissement de décrochage, dispositifs d'évitement de décrochage et systèmes d'augmentation de la stabilité
 - (xi) Radar météorologique embarqué

- (xii) Dysfonctionnement des instruments de vol
- (xiii) Équipement de communication
- (xiv) Systèmes de navigation
- (xv) Systèmes d'anticollision en vol
- (11) PROCÉDURES D'URGENCE
 - (i) Incendies
 - (ii) Lutte contre la fumée
 - (iii) Panne du groupe motopropulseur
 - (iv) Largage du carburant
 - (v) Systèmes électriques, hydraulique et pneumatique
 - (vi) Panne du système des commandes de vol
 - (vii) Panne du train d'atterrissage et des volets
 - (viii) Rattrapage des situations de perte de contrôle en vol
- (b) Mécanicien de bord (réservé)
- (c) Navigateur de bord (réservé)
- (d) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation aéronautique initiale pour les pilotes comprend des temps d'instruction d'une durée suffisante pour couvrir l'ensemble des points ci-dessus d'une manière jugée appropriée par l'OFNAC en fonction du type de machine considéré. L'exploitant devra proposer à l'OFNAC un décompte d'heures tenant compte du type de machine et de la fonction du navigant au sein de l'équipage et du moyen de formation utilisé. Le volume d'heures allouées à la fonction de commandant de bord devra y inclure les éléments spécifiques au stage de commandement. Les heures d'entraînement à la qualification de classe ou de type peuvent être prises en compte.
 - (1) On distinguera les cas suivants : Pour un pilote à bord d'un aéronef ou dans un simulateur d'entraînement au vol :
 - (i) Aéronef à piston — commandant de bord : et copilote :
 - (ii) Aéronef à turbopropulseur à hélice — commandant de bord et ; copilote :
 - (iii) Aéronef à turboréacteur — commandant de bord ou copilote :
 - (iv) Autres aéronefs — commandant de bord et copilote :
 - (2) Pour deux pilotes en simulateur d'entraînement au vol :
 - (i) Aéronef à piston — commandant de bord et ; copilote :
 - (ii) Aéronef à turbopropulseur à hélice — commandant de bord et ; copilote :
 - (iii) Aéronef à turboréacteur — commandant de bord et ; copilote :
 - (iv) Autres aéronefs — commandant de bord et copilote

NMO 8.10.1.16 Formation initiale aux exploitations spéciales

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit assurer une formation initiale à l'exploitation spéciale afin d'assurer que chaque pilote et agent technique d'exploitation soit qualifié pour le type d'opération à laquelle il se livre et pour tout équipement, toute procédure et toute technique spéciale ou niveau, comme ce qui suit :
- (1) Navigation longue distance
 - (i) Connaissance des spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)
 - (ii) Connaissance des équipements spéciaux, comme l'INS, le LORAN et le GPS
 - (2) Approches CAT II et III
 - (3) Procédures et entraînement aux équipements spéciaux requis pour l'exploitation spéciale
 - (4) Un contrôle des compétences
 - (5) Décollages par faible visibilité
 - (i) Piste et exigences des feux et- balisages
 - (ii) Décollages interrompus avant et V1 avec panne du moteur le plus critique
 - (iii) Roulage au sol
 - (iv) Procédures visant à prévenir les incursions sur piste par faible visibilité
 - (6) Opérations avec temps de déroutement prolongé
 - (7) Approches en utilisant un radar embarqué

NMO 8.10.1.17 Différences entre les aéronefs

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit assurer aux agents techniques d'exploitation une formation aux différences entre aéronefs lorsque l'exploitant a des aéronefs présentant des différences au sein du même type, et portant au moins sur ce qui suit :
- (1) PROCÉDURES D'EXPLOITATION.
 - (i) Exploitation dans des conditions météorologiques défavorables, dont turbulence en air clair, cisaillement du vent et orages
 - (ii) Calcul de la masse et du centrage et procédures de chargement
 - (iii) Calcul des performances 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 avec un moteur en panne

- (iv) Procédures de planification de vol, comprenant la sélection de la route, le temps de vol et l'analyse des besoins en carburant
 - (v) Préparation à l'autorisation de vol
 - (vi) Briefings faits à l'équipage
 - (vii) Procédures de suivi du vol
 - (viii) Réaction de l'équipage de conduite à diverses situations d'urgence, dont l'assistance que l'agent technique d'exploitation de l'aéronef peut apporter dans chaque situation
 - (ix) Procédures MEL et CDL
 - (x) Exécution manuelle des procédures requises en cas de perte des capacités automatisées
 - (xi) Formation aux régions géographiques appropriées
 - (xii) Procédures ATC, (y compris attente au sol et régulation)
 - (xiii) Procédures de radio/téléphonie
- (2) PROCÉDURES D'URGENCE.
- (i) Application des procédures du manuel d'exploitation
 - (ii) Mesures prises pour aider l'équipage de conduite
 - (iii) Notification du titulaire de l'AOC et de l'OFNAC

NMO 8.10.1.20 Compétences pilote — Contrôle des compétences

- (a) Les contrôles des compétences comprenant le vol aux instruments, s'il y a lieu, pour les commandants de bord et les copilotes doivent comprendre les opérations et procédures pour chaque type ou variante de type d'aéronef portant sur les éléments de la NMO 8.10.1.33 (f) et incluant au moins les procédures anormales et d'urgence. Lorsque le contrôle est réalisé sur aéronef, les procédures anormales et d'urgence pourront être simulées de manière à ne pas mettre en dangers les occupants de l'aéronef.
- (b) Les parties théorique et pratique d'un contrôle des aptitudes professionnelles ne doivent pas être administrées simultanément.
- (c) Lorsque le pilote examinateur 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, de poursuivre le programme prévu.
- (d) Si le contrôle doit être interrompu (pour des raisons mécaniques ou autres) et que des exercices doivent être répétés, le pilote examinateur délivre une attestation d'interruption valide pour 60 jours, indiquant les exercices spécifiques d'exploitation qui ont été conduits avec succès.
- (e) La réussite à un contrôle de l'aptitude professionnelle après avoir passé un programme de formation approuvé du transporteur pour le type particulier d'aéronef répond aux exigences de

test des compétences pour une qualification de type d'aéronef si :

- (1) Ce contrôle des compétences comprend tous les exercices requis pour un test des compétences de qualification de type.
 - (2) Les contrôles de l'aptitude professionnelle doivent être conduits par un pilote examinateur approuvé par l'OFNAC.
- (f) (réservé).
- (g) (Réservé)
- (h) Le titulaire de l'AOC peut combiner la formation périodique et le contrôle des compétences professionnelles, si cela est approuvé par l'OFNAC.

NMO 8.10.1.22 Appariement de pilotes dont l'expérience est limitée

- (a) Les situations désignées comme étant critiques par l'OFNAC à des aérodromes spéciaux désignés par l'OFNAC ou sur des aérodromes spéciaux désignés par le titulaire de l'AOC comprennent ce qui suit :
- (1) 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).
 - (2) La portée visuelle de la piste à utiliser est de 1.200 m (4 000 ft) ou moins.
 - (3) 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.
 - (4) Les conditions de freinage sur la piste à utiliser sont indiquées comme étant dégradées
 - (5) La composante de vent de travers sur la piste à utiliser excède 15 nœuds.
 - (6) Il y a cisaillement de vent aux environs de l'aérodrome.
 - (7) Toute autre condition pour laquelle le commandant de bord détermine qu'il est prudent d'exercer ses prérogatives.
- (b) Les circonstances qui permettent d'identifier les déviations par rapport aux limitations des temps de vol en exploitation comprennent ce qui suit :
- (1) Le nouveau détenteur d'un AOC emploie des pilotes ne répondant pas aux exigences minimums de temps de vol ;
 - (2) Le titulaire d'un AOC ajoute à sa flotte un type d'aéronef dont il n'a pas l'expérience pour ses opérations ; et
 - (3) Le titulaire d'un AOC affecte des pilotes sur une nouvelle base à partir de laquelle ils devront opérer sur des aéronefs exploités à partir de cette base.

NMO 8.10.1.24 Contrôles des compétences — Membres du personnel de cabine

- (a) Un examinateur de personnel de cabine approuvé par l'OFNAC, doit effectuer les contrôles de compétence des membres du personnel de cabine dans les domaines suivants pour démontrer que le niveau de compétence de chaque candidat est suffisant pour accomplir de manière satisfaisante les tâches et responsabilités qui lui sont assignées.
- (1) ÉQUIPEMENT D'URGENCE, SI CELA S'APPLIQUE.
- (i) Systèmes de communication et de notification d'urgence
 - (ii) Issues de l'aéronef
 - (iii) Issues avec toboggans ou convertibles (urgence)
 - (iv) Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
 - (v) Issues sans toboggans (urgence)
 - (vi) Hublots, issues de secours (urgence)
 - (vii) Issues par cône arrière (urgence)
 - (viii) Issues par le poste de pilotage (urgence)
 - (ix) Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
 - (x) Trousse de premiers soins
 - (xi) Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, inhalateurs protecteurs (PBE))
 - (xii) Équipement de lutte contre le feu
 - (xiii) Systèmes d'éclairage de secours
 - (xiv) Autre équipement de secours
- (2) PROCÉDURES D'URGENCE.
- (i) Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef
 - (ii) Signaux et procédures de communication d'urgence
 - (iii) Dépressurisation rapide
 - (iv) Dépressurisation lente et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité
 - (v) Incendies
 - (vi) Amerrissage forcé

- (vii) Évacuation au sol
 - (viii) Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager).
 - (ix) Maladies ou blessures
 - (x) Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
 - (xi) Turbulences
 - (xii) Autres situations inhabituelles
- (3) EXERCICES D'URGENCE.
- (i) Emplacement et utilisation de tout l'équipement de sécurité et de sauvetage se trouvant à bord de l'avion
 - (ii) Emplacement et utilisation de tous les types de issues
 - (iii) Utilisation d'un gilet de sauvetage
 - (iv) Mise en place des inhalateurs protecteurs (PBE)
 - (v) Manipulation des extincteurs
- (4) GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPAGE.
- (i) Compétences en matière de prise de décisions
 - (ii) Exposés et élaboration de communications ouvertes
 - (iii) Formation au questionnement, au plaidoyer et à l'affirmation de soi
 - (iv) Gestion de la charge de travail
- (5) MARCHANDISES DANGEREUSES.
- (i) Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
 - (ii) Emballage, marquage et documentation corrects
 - (iii) Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
- (6) SURETE.
- (i) Détournements

**NMO 8.10.1.25
d'exploitation**

Contrôle s des compétences — Agents techniques

- (a) Un examinateur d'agent technique d'exploitation, approuvé par l'OFNAC, doit effectuer des contrôles des compétences des agents techniques d'exploitation 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.
- (1) Utilisation des systèmes de communication, dont leurs caractéristiques et les procédures normales et d'urgence appropriées ;
 - (2) 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 ;
 - (3) Système NOTAM ;
 - (4) Aides à la navigation et publications ;
 - (5) Responsabilités conjointes du pilote/régulateur ;
 - (6) Caractéristiques des aérodromes appropriés ;
 - (7) Conditions météorologiques qui prévalent et sources d'informations météorologiques disponibles ;
 - (8) Procédures relatives à la circulation aérienne et d'approche aux instruments ; et
 - (9) Formation initiale approuvée en matière de performances humaines.

NMO 8.10.1.33 Formation périodique — Équipage de conduite

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit établir, dans son manuel d'exploitation, un programme de formation périodique pour tous les membres d'équipage de conduite et le faire approuver par l'OFNAC.
- (b) 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.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit assurée par du personnel dûment qualifié.
- (d) 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 :
- (1) SUJETS D'ORDRE GÉNÉRAL.
 - i. Procédures de localisation du vol
 - ii. Principes et méthodes permettant de déterminer la masse et le centrage, ainsi que les limitations relatives à la piste
 - iii. 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
- iv. Systèmes et phraséologie ATC
 - v. Navigation et utilisation des aides à la navigation
 - vi. Procédures de communication normale et d'urgence
 - vii. Repères visuels avant la descente à la MDA
 - viii. Retour d'expérience et analyse des accidents/incidents et événements
 - ix. Autres instructions nécessaires pour assurer la compétence du pilote
- (2) SYSTÈMES ET LIMITATIONS DES AÉRONEFS.
- i. Procédures normales, anormales et d'urgence
 - ii. Caractéristiques de performance des aéronefs
 - iii. Moteurs et, si cela s'applique, hélices
 - iv. Principaux composants d'aéronefs
 - v. Principaux systèmes d'aéronefs (comme les commandes de vol et moteurs, les circuits électrique, hydraulique et autres, selon le cas)
- (3) PROCÉDURES ET EXIGENCES RELATIVES AU GIVRAGE ET AU DÉGIVRAGE AU SOL.
- (4) ÉQUIPEMENT SECURITE SAUVETAGE ET EXERCICES EN CAS D'URGENCE.
- i. TOUS LES 12 MOIS.
 - (A) Emplacement et utilisation de tout l'équipement d'urgence et de sécurité se trouvant à bord de l'avion
 - (B) Emplacement et utilisation de tous les types d'issues
 - (C) Utilisation d'un gilet de sauvetage
 - (D) Mise en place des inhalateurs protecteurs (PBE)
 - (E) Manipulation des extincteurs
 - ii. TOUS LES 3 ANS.
 - (A) Fonctionnement de tous les types de issues
 - (B) Démonstration de la méthode utilisée pour le déploiement d'un toboggan, s'il est installé
 - (C) Lutte contre l'incendie à l'aide d'un extincteur représentatif de celui qui se trouve à bord de l'avion, lors d'un incendie réel ou simulé

N. B. : Une méthode alternative acceptable pour l'OFNAC peut être utilisée avec les extincteurs à Halon.

- iii. Effets de la fumée dans un espace clos et utilisation de tout l'équipement pertinent dans un environnement simulé rempli de fumée.
 - iv. Manutention des artifices, réels ou simulés, s'ils sont installés
 - v. Démonstration de l'utilisation des radeaux de sauvetage, s'ils sont installés
 - vi. Un exercice d'évacuation d'urgence
 - vii. Un exercice d'amerrissage forcé, si cela s'applique
 - viii. Un exercice de dépressurisation rapide, si cela s'applique
 - ix. Combinaisons de survie, si cela s'applique à l'opération
- (5) GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPAGE.
- i. Compétences en matière de prise de décisions
 - ii. Briefings et élaboration de communications ouvertes
 - iii. Formation au questionnement, au plaidoyer et à l'affirmation de soi
 - iv. Gestion de la charge de travail
 - v. Conscience des situations
- (6) MARCHANDISES DANGEREUSES.
- i. Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
 - ii. Emballage, marquage et documentation corrects
 - iii. Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
- (7) SÛRETE.
- i. Détournements
 - ii. Passagers indisciplinés
- (e) Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique au sol par un examen oral ou écrit.
- (f) 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 simulateur d'entraînement au vol (FSTD) adéquat ou d'une combinaison des deux approuvées par l'OFNAC.

- (1) PRÉPARATION.
- (i) Inspection visuelle (un affichage graphique est autorisé)
 - (ii) Procédures avant le roulage au sol
- (2) OPÉRATIONS AU SOL.

- (i) Limitations de performance
 - (ii) Gestion du poste de pilotage
 - (iii) Sécurisation du fret
 - (iv) Repoussage
 - (v) Circulation au sol par repoussage au moteur, si cela s'applique
 - (vi) Démarrage
 - (vii) Roulage au sol
 - (viii) Vérifications avant le décollage
- (3) DÉCOLLAGE.
- (i) Normal
 - (ii) Par vent de travers
 - (iii) Interrompu
 - (iv) Panne de moteur après V1
 - (v) Panne de groupe motopropulseur au second segment
 - (vi) Décollages par faible visibilité
- (4) MONTÉE.
- (i) Normale
 - (ii) Un moteur inopérant lors de la montée vers l'altitude en route
- (5) EN ROUTE.
- (i) Virages serrés.
 - (ii) Amorces de décrochage (configurations de décollage, en route et d'atterrissage)
 - (iii) Arrêt du groupe motopropulseur en vol
 - (iv) Redémarrage du groupe motopropulseur en vol
 - (v) Caractéristiques de comportement à haute vitesse
- (6) DESCENTE.
- (i) Normale
- (7) APPROCHES.
- (i) Procédures VFR
 - (ii) Approche visuelle avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles

- (iii) Approche visuelle avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
- (iv) Approches de précision en IFR (ILS normal et ILS avec un moteur inopérant)
- (v) Approches de non-précision en IFR (NDB normal et VOR normal ou GNSS)
- (vi) Approche de non-précision avec un moteur inopérant (procédures d'alignement LOC arrière, approche baïonnette/LDA, GPS, TACAN et procédures d'approche indirecte)

N. B. : Un simulateur d'entraînement au vol ne doit pas être utilisé pour la formation/contrôle des manœuvres indirectes, sauf s'il a été qualifié pour celles-ci. Pour prendre part à cette formation et cette contrôle, l'exploitant doit être approuvé par l'OFNAC pour effectuer des manœuvres indirectes.

- (vii) Approche interrompue en approche de précision
 - (viii) Approche interrompue en approche de non-précision
 - (ix) Approche interrompue avec défaillance du groupe motopropulseur
- (8) ATERRISSAGES.
- (i) Anormaux avec mauvais réglage de compensation de tangage (petits aéronefs seulement)
 - (ii) Anormaux à partir d'une approche de précision aux instruments
 - (iii) Anormaux à partir d'une approche de précision aux instruments avec le moteur le plus critique inopérant
 - (iv) Anormaux avec perte de puissance de 50 % des groupes motopropulseurs disponibles
 - (v) Anormaux avec défaillance du bec de bord d'attaque/volet
 - (vi) Atterrissages interrompus
 - (vii) Par vent de travers
 - (viii) Terrain court/mou (petits aéronefs seulement)
 - (ix) Plan miroitant/eau agitée (hydravions seulement)
 - (x) Autorotation (hélicoptère seulement)
- (9) APRÈS L'ATERRISSAGE.
- (i) Stationnement
 - (ii) Évacuation d'urgence
 - (iii) Mise à quai, amarrage et mise sur rampe (hydravions seulement)
- (10) AUTRES PROCÉDURES DE VOL DURANT TOUTE PHASE EN VOL.
- (i) Système anticollision embarqué : utilisation des manœuvres d'évitement.
 - (ii) Attente

- (iii) Accumulation de glace sur la cellule
 - (iv) Évitement des dangers aériens
 - (v) Cisaillement de vent/microrafale.
- (11) PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET D'UTILISATION DES SYSTÈMES ALTERNATIFS.
- (i) Pneumatique/pressurisation
 - (ii) Climatisation
 - (iii) Carburant et huile
 - (iv) Électrique
 - (v) Hydraulique
 - (vi) Commandes de vol
 - (vii) Systèmes antigivrages et de dégivrage
 - (viii) Systèmes de gestion du guidage de vol et/ou autres aides automatiques d'approche et d'atterrissage
 - (ix) Dispositifs d'avertissement de décrochage, dispositifs d'évitement de décrochage et systèmes d'augmentation de la stabilité
 - (x) Radar météorologique embarqué
 - (xi) Dysfonctionnement du système des instruments de vol
 - (xii) Équipement de communication
 - (xiii) Systèmes de navigation
 - (xiv) Pilote automatique
 - (xv) Aides à l'approche et à l'atterrissage.
- (12) PROCÉDURES D'URGENCE RELATIVES AUX SYSTÈMES D'URGENCE DANS CHAQUE PHASE.
- (i) Incendies
 - (ii) Lutte contre la fumée
 - (iii) Dysfonctionnement du groupe motopropulseur
 - (iv) Largage du carburant
 - (v) Systèmes électriques, hydraulique et pneumatique
 - (vi) Dysfonctionnement du système des commandes de vol
 - (vii) Dysfonctionnement du train d'atterrissage et des volets
 - (viii) Procédures de d'anticollision en vol

- (ix) Rattrapage des situations de perte de contrôle en vol
- (g) Le titulaire de l'AOC peut combiner la formation périodique et le contrôle des compétences, si cela est approuvé par l'OFNAC.
- (h) Le titulaire d'un AOC peut administrer les éléments du programme de la formation périodique simultanément ou mélangés, sur approbation de l'OFNAC, mais l'accomplissement de chacun des éléments doit être enregistré séparément.

NMO 8.10.1.34 Formation périodique aux procédures normale et secours — Membres de l'équipage de cabine

- (a) 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 l'OFNAC.
- (b) Chaque membre d'équipage de cabine doit suivre une formation périodique aux procédures d'évacuation et autres procédures de situations normales et d'urgence appropriées et se livrer à des exercices pertinents pour son poste et au(x) type(s) et/ou variant d'aéronef à bord duquel il exerce.
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit assurée par du personnel convenablement qualifié.
- (d) 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 :
 - (1) ÉQUIPEMENT D'URGENCE, SI CELA S'APPLIQUE.
 - (i) Systèmes de communication et de notification d'urgence
 - (ii) Issues de l'aéronef
 - (iii) Issues avec toboggans ou convertibles (urgence)
 - (iv) Toboggans et convertibles lors d'un amerrissage forcé
 - (v) Issues sans toboggans (urgence)
 - (vi) Hublots, issues de secours (urgence)
 - (vii) Issues par cône arrière (urgence)
 - (viii) Issues par le poste de pilotage (urgence)
 - (ix) Équipement d'évacuation au sol et pour amerrissage forcé
 - (x) Trousse de premiers soins
 - (xi) Systèmes d'oxygène portatif (bouteilles d'oxygène, générateurs chimiques d'oxygène, inhalateurs protecteurs (PBE))

- (xii) Équipement de lutte contre le feu
 - (xiii) Systèmes d'éclairage de secours
 - (xiv) Autre équipement de secours
- (2) PROCÉDURES D'URGENCE.
- (i) Types généraux d'urgences spécifiques à l'aéronef
 - (ii) Signaux et procédures de communication d'urgence
 - (iii) Dépressurisation rapide
 - (iv) Dépressurisation lente et fuites aux hublots fissurés et aux joints d'étanchéité
 - (v) Incendies
 - (vi) Amerrissage forcé
 - (vii) Évacuation au sol
 - (viii) Évacuation non justifiée (c'est-à-dire à l'initiative d'un passager)
 - (ix) Maladies ou blessures
 - (x) Situations anormales concernant des passagers ou des membres de l'équipage
 - (xi) Turbulences
 - (xii) Autres situations inhabituelles
- (3) EXERCICES D'URGENCE.
- (4) TOUS LES 12 MOIS.
- (i) Emplacement et utilisation de tout l'équipement de sécurité et sauvetage se trouvant à bord de l'avion
 - (ii) Emplacement et utilisation de tous les types de issues
 - (iii) Utilisation du gilet de sauvetage
 - (iv) Mise en place des inhalateurs protecteurs (PBE)
 - (v) Manipulation des extincteurs
- (5) TOUS LES 3 ANS.
- (i) Fonctionnement de tous les types de issues
 - (ii) Démonstration de la méthode utilisée pour le déploiement d'un toboggan, s'il est installé
 - (iii) Lutte contre l'incendie à l'aide d'un extincteur représentatif de celui qui se trouve à bord de l'avion, lors d'un incendie réel ou simulé

N. B. : Une méthode alternative acceptable pour l'OFNAC peut être utilisée avec les extincteurs à Halon.

- (iv) Effets de la fumée dans un espace clos et utilisation de tout l'équipement pertinent dans un environnement simulé rempli de fumée.
 - (v) Manipulation effective des matériels pyrotechniques, réels ou simulés, s'ils sont installés
 - (vi) Démonstration de l'utilisation des radeaux de sauvetage, s'ils sont installés
 - (vii) Un exercice d'évacuation d'urgence
 - (viii) Un exercice d'amerrissage forcé, si cela s'applique
 - (ix) Un exercice de dépressurisation rapide, si cela s'applique
 - (x) Combinaisons de survie, si cela s'applique à l'opération
- (6) GESTION DES RESSOURCES EN ÉQUIPAGE.
- (i) Compétences en matière de prise de décisions
 - (ii) Briefings et élaboration de communications ouvertes
 - (iii) Formation au questionnement, au plaidoyer et à l'affirmation de soi
 - (iv) Gestion de la charge de travail
- (7) MARCHANDISES DANGEREUSES.
- (i) Reconnaissance et transport de marchandises dangereuses
 - (ii) Emballage, marquage et documentation corrects
 - (iii) Instructions concernant les caractéristiques de compatibilité, de chargement, de stockage et de manutention
- (8) SURETE.
- (i) Détournements
 - (ii) Passagers indisciplinés
- (e) Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique par un examen oral ou écrit
- (f) Le titulaire d'un AOC peut administrer les éléments du programme de la formation périodique simultanément ou mélangés, sur approbation de l'OFNAC, mais l'accomplissement de chacun des éléments doit être enregistré séparément.

NMO 8.10.1.35 Formation périodique — Agent technique d'exploitation

- (a) Chaque titulaire d'un AOC doit établir et maintenir un programme de formation périodique, approuvé par l'OFNAC et figurant dans son manuel d'exploitation, que chaque agent technique d'exploitation doit subir tous les ans.

- (b) Chaque agent technique d'exploitation doit subir une formation périodique pertinente pour le(s) type(s) et/ou variantes 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 piston — 8 heures
 - (4) Moteur turbopropulseur à hélice — 10 heures.
 - (5) Aéronef à turboréacteur — 20 heures
 - (6) Autres aéronefs, comprenant les giravions — 10 heures
- (c) Chaque titulaire d'un AOC doit faire en sorte que la formation périodique soit dispensée par un instructeur dûment qualifié.
- (d) Le titulaire d'un AOC doit s'assurer que, tous les 12 mois, chaque agent technique d'exploitation 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 garantir 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.
- (e) Chaque titulaire d'un AOC doit vérifier la connaissance de la formation périodique par un examen oral ou écrit
- (f) Le titulaire d'un AOC doit enregistrer l'achèvement de la formation requise.

NMO 8.10.1.37 Formation d'instructeur

- (a) FORMATION D'INSTRUCTEUR D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
 - (1) Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur de vol dans un programme de formation, et celle-ci ne peut pas en faire fonction, sauf si :
 - (i) Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur de vol ; et
 - (ii) Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de l'OFNAC ou de personnel en charge des examens/contrôles du titulaire d'un AOC.
 - (iii) Cette personne est détentrice d'une licence étrangère et d'une qualification d'instructeur validés par l'OFNAC en application du RACH2.
 - (2) Le titulaire d'un AOC peut effectuer le contrôle par observation pour un instructeur de vol, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un simulateur d'entraînement au vol.
 - (3) Chaque détenteur d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs de vol comprenne ce qui suit :
 - (i) Les tâches, fonctions et responsabilités de l'instructeur de vol.

- (ii) La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
- (iii) Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les contrôles requis.
- (iv) L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
 - (A) Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
 - (B) Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
 - (C) Les mesures correctives appropriées en cas de contrôles insatisfaisants.
 - (D) Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef.
- (v) Sauf pour les titulaires de licences d'instructeur de vol :
 - (A) Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et d'acquisition de connaissances ;
 - (B) Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
 - (C) La relation entre instructeur et élève.
- (4) 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.
- (5) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs de vol comprennent ce qui suit :
 - (i) Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences susceptibles de se produire durant l'instruction.
 - (ii) Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'instruction.
 - (iii) Pour les pilotes instructeurs de vol (aéronefs) :
 - (A) Formation et entraînement en vol pour l'instruction en vol à partir des sièges de pilote de gauche et de droite, aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour garantir la compétence en tant qu'instructeur ; et
 - (B) Les mesures de sécurité à prendre à partir de l'un ou l'autre siège de pilote pour les situations d'urgences susceptibles de se produire durant l'instruction.
- (6) Le titulaire d'un AOC peut répondre aux exigences de formation au vol pour les instructeurs de vol, en tout ou en partie, en vol ou dans un simulateur d'entraînement

- au vol.
- (7) Le titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol initiale et de transition pour les instructeurs de vol (simulateur d'entraînement au vol), comprend ce qui suit :
- (i) Une formation et un entraînement aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour garantir la compétence en matière d'instruction au vol requise par la présente partie. Cette formation et cet entraînement peuvent se faire, en tout ou en partie, dans un simulateur d'entraînement au vol.
 - (ii) Une formation à l'exploitation de simulateurs d'entraînement au vol pour assurer la compétence en matière d'instruction au vol requise par la présente partie.
- (b) FORMATION D'INSTRUCTEUR D'ÉQUIPAGE DE CABINE.
- (1) Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur de cabine dans un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
- (i) Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur de cabine ; et
 - (ii) Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de l'OFNAC ou de personnel en charge des examens/contrôles du titulaire d'un AOC.
- (2) Le titulaire d'un AOC peut effectuer le contrôle par observation pour un instructeur de cabine, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un simulateur d'entraînement.
- (3) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs de cabine comprenne ce qui suit :
- (i) Les tâches, fonctions et responsabilités de l'instructeur de cabine.
 - (ii) La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
 - (iii) Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les contrôles requis.
 - (iv) L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
 - (A) Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
 - (B) Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
 - (v) Les mesures correctives appropriées en cas de contrôle s insatisfaisantes.
 - (vi) 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.
 - (vii) Sauf pour les instructeurs de cabine actuels :
 - (A) Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et

- d'acquisition de connaissances ;
- (B) Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
 - (C) La relation entre instructeur et élève.
- (4) 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.
- (5) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs de cabine comprenne ce qui suit :
- (i) Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences susceptibles de se produire durant l'instruction.
 - (ii) Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'instruction.
- (c) FORMATION D'INSTRUCTEUR D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION.
- (1) Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'instructeur d'agent technique d'exploitation dans un programme de formation, pas plus qu'une personne ne peut servir à ce poste, sauf si :
- (i) Cette personne a réussi la formation initiale ou de transition en tant qu'instructeur d'agent technique d'exploitation ; et
 - (ii) Dans les 24 mois civils précédents, cette personne a administré de façon satisfaisante des cours sous l'observation d'un inspecteur de l'OFNAC ou de personnel technique d'exploitation du titulaire d'un AOC.
- (2) Le titulaire d'un AOC peut effectuer la contrôle par observation pour un instructeur d'agent technique d'exploitation, en tout ou en partie, dans un centre des opérations aériennes.
- (3) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des instructeurs d'agent technique d'exploitation comprenne ce qui suit :
- (i) Les tâches, fonctions et responsabilités de l'instructeur d'agent technique d'exploitation.
 - (ii) La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.
 - (iii) Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les contrôles requis.
 - (iv) L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
 - (A) Une formation incorrecte ou insuffisante ; et
 - (B) Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.

- (v) Les mesures correctives appropriées en cas de contrôles insatisfaisants.
- (vi) 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.
- (vii) Sauf pour les titulaires de licences d'instructeur d'agent technique d'exploitation :
 - (A) Les principes fondamentaux du processus d'enseignement et d'acquisition de connaissances ;
 - (B) Les méthodes et procédures pédagogiques ; et
 - (C) La relation entre instructeur et élève.
- (4) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation de transition au sol pour les instructeurs d'agent technique d'exploitation 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 d'agent technique d'exploitation est en transition.
- (5) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition des instructeurs d'agent technique d'exploitation comprenne ce qui suit :
 - (i) Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgences susceptibles de se produire durant l'instruction dans un centre des opérations aériennes.
 - (ii) 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.

NMO 8.10.1.40 Formation du personnel en charge des examens/contrôles

- (a) FORMATION DU PERSONNEL DE CONTRÔLE OPERATIONNEL DES PERSONNELS NAVIGANTS — GÉNÉRALITÉS.
 - (1) Nul exploitant n'est autorisé à utiliser une personne en tant qu'examineur 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 commandant de bord, ou de membre du personnel de cabine ou d'agent technique d'exploitation, selon le cas.
 - (2) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale au sol des examinateurs comprend ce qui suit :
 - (i) Les tâches, fonctions et responsabilités de l'examineur.
 - (ii) La réglementation qui s'applique et les politiques et procédures du titulaire de l'AOC.

- (iii) Les méthodes, procédures et techniques appropriées pour effectuer les contrôles requis.
 - (iv) L'évaluation correcte de la performance des élèves, dont la détection de ce qui suit :
 - (A) Une formation incorrecte ou insuffisante.
 - (v) Les caractéristiques personnelles d'un demandeur, qui pourraient affecter négativement la sécurité.
 - (A) Les mesures correctives appropriées en cas de contrôle non satisfaisant.
 - (B) Les méthodes, procédures et limitations approuvées pour l'exécution des procédures normales, anormales et d'urgence requises à bord de l'aéronef.
- (3) La formation de transition au sol pour les examinateurs 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'examineur est en transition.
- (b) FORMATION DU PERSONNEL D'EXAMEN DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE.
- (1) Pour les pilotes examinateur, chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation initiale et de transition au vol comprend ce qui suit :
 - (i) Formation et entraînement à l'évaluation en vol (à partir des sièges de pilote de gauche et de droite pour les pilotes examinateur) aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence à effectuer des contrôles en vol.
 - (ii) Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors de l'évaluation.
 - (iii) Les mesures de sécurité (à prendre à partir de l'un ou l'autre siège de pilotes examinateur) pour les situations d'urgences susceptibles de se produire durant l'évaluation.
 - (2) Chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation au vol initiale et de transition pour les examinateurs (simulateur) comprend ce qui suit :
 - (i) Formation et entraînement aux contrôles en vol aux procédures normales, anormales et d'urgence requises pour assurer la compétence à effectuer les contrôles requis par la présente partie (cette formation et cet entraînement doivent avoir lieu dans un simulateur d'entraînement au vol).
 - (ii) Une formation à l'exploitation de simulateurs d'entraînement au vol pour assurer la compétence à effectuer les contrôles requis par la présente partie.
 - (3) Le titulaire d'un AOC peut assurer la formation au vol pour les examinateurs, en tout ou en partie, à bord d'un aéronef ou dans un simulateur d'entraînement au vol, selon ce qui est approprié.
 - (4) Le titulaire d'un AOC doit enregistrer la formation dans chaque dossier de formation

des personnes qu'il tient à jour.

- (c) **FORMATION D'EXAMINATEUR DE MEMBRES DU PERSONNEL DE CABINE.**
- (1) Pour les examinateurs de membres du personnel de cabine, chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation comprend de ce qui suit :
- (i) Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgence qui sont susceptibles de se produire durant un contrôle ; et
 - (ii) Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors du contrôle.
- (d) **FORMATION D'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION EXAMINATEUR.**
- (1) Pour les agents techniques d'exploitation examinateurs, chaque titulaire d'un AOC doit s'assurer que la formation comprend ce qui suit :
- (i) Les mesures de sécurité à prendre pour les situations d'urgence qui sont susceptibles de se produire durant un contrôle ; et
 - (ii) Les résultats potentiels de mesures de sécurité incorrectes, non prises à temps ou pas prises lors du contrôle.
- (e) Le titulaire d'un AOC doit enregistrer la formation dans chaque dossier de formation des personnes qu'il tient à jour.

NMO 8.12.1.3 Périodes de service et de repos

- (a) Chaque titulaire d'un AOC, programmeur et membre d'équipage doit utiliser les tableaux suivants, selon ce qui est approprié, pour réunir toutes les exigences 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.

Tableau 1

CONDITIONS REQUISES POUR LA RÉDUCTION DU TEMPS DE REPOS DES MEMBRES DU PERSONNEL 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

Tableau 2

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