



## **NOTE EXPLICATIVE**

### **Avis N° 03/2012**

**DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE**

**du 3 septembre 2012**

**relatif à un règlement de la Commission modifiant les modalités d'exécution pour les opérations aériennes et les modalités d'exécution pour le personnel navigant**

**Exploitation de planeurs et de ballons à des fins de transport aérien commercial**

**Exploitation d'avions et d'hélicoptères de A vers A à des fins de transport aérien commercial**

## Table des matières

<b>Résumé .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
I. Généralités .....	4
II. Champ d'application de l'avis .....	4
III. Consultation .....	6
IV. Convention de numérotation des règles .....	7
<b>CAT (S, B) .....</b>	<b>8</b>
I Modifications du règlement relatif aux opérations aériennes.....	8
II. Modifications de la partie-CAT .....	8
III. Modifications de la partie-ORO.....	14
IV. Autres observations .....	15
<b>CAT (A vers A) .....</b>	<b>16</b>
I. Politique.....	16
II. Modifications des règlements.....	18
III. Modifications de la partie-CAT .....	19
IV. Modifications de la partie-ORO.....	21
V. Modifications de la partie-ARO .....	23
VI. Modifications de la partie-ORA.....	23
VII. Autres observations .....	23
<b>Annexe 1: tableaux de correspondance avec les appendices de l'EU-OPS et du JAR-OPS3.....</b>	<b>24</b>
Appendice 1 à la sous-partie 1.005, point a) - avions de classe de performances B, VFR de jour .....	24
Appendice 1 à la sous-partie 3.005, point f) - exploitations de petits hélicoptères en VFR de jour .....	43
Appendice 1 à la sous-partie 3.005, point g) - exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour .....	53
<b>Annexe 2: liste des assouplissements et des règles non applicables aux exploitations CAT (A vers A) .....</b>	<b>59</b>
Partie-CAT.....	59
<b>Annexe 3: acronymes et abréviations employés .....</b>	<b>83</b>

## **Résumé**

Le présent avis comporte les modalités d'exécution relatives aux exploitations de planeurs et de ballons à des fins de transport aérien commercial (CAT) et modifie les documents réglementaires suivants:

- règlement relatif aux opérations aériennes;
- annexe I - définitions relatives aux annexes II à VIII;
- annexe II - partie-ARO, Exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes;
- annexe III - partie-ORO, Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes, notamment les transporteurs aériens exerçant des activités commerciales et non commerciales d'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe; et
- annexe IV - partie-CAT, Exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial.

En outre, le présent avis comporte les modalités d'exécution relatives aux exploitations à des fins de CAT au départ et à destination d'un même aérodrome/site d'exploitation. Il modifie les documents réglementaires suivants:

- règlement applicable aux opérations aériennes:
  - règlement relatif aux opérations aériennes;
  - annexe II - partie-ARO, Exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes;
  - annexe III – partie-ORO, Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes; et
  - annexe IV - partie-CAT, Exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial;
- règlement applicable au personnel navigant:
  - règlement relatif au personnel navigant; et
  - annexe VII – partie-ORA, Exigences applicables aux organismes en ce qui concerne le personnel navigant.

Ces exigences ont été élaborées en fonction des principes suivants:

- maintenir un niveau élevé de sécurité;
- mettre en place des règles proportionnées selon les besoins;
- garantir flexibilité et efficacité aux exploitants et aux autorités.

Le présent avis est le résultat d'un vaste processus de consultation auprès des autorités, des associations, des exploitants et des experts en aéronautique.

## **Introduction**

### **I. Généralités**

1. Le règlement (CE) n° 216/2008<sup>1</sup> du Parlement européen et du Conseil (ci-après dénommé le «règlement de base»), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009<sup>2</sup>, établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre d'exigences techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile.
2. Le présent avis a pour objectif d'aider la Commission européenne à établir les modalités d'exécution (IR) pour les opérations aériennes.
3. L'avis a été adopté selon la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'«Agence»)<sup>3</sup>, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement de base.

### **II. Champ d'application de l'avis**

4. Le présent avis comporte les IR aux exploitations de planeurs et de ballons à des fins de transport aérien commercial (CAT) et modifie les documents réglementaires suivants:
  - règlement relatif aux opérations aériennes;
  - annexe I - définitions relatives aux annexes II à VIII;
  - annexe II - partie-ARO, Exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes;
  - annexe III - partie-ORO, Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes, notamment les transporteurs aériens exerçant des activités commerciales et non commerciales d'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe; et
  - annexe IV - partie-CAT, Exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial.
5. En outre, le présent avis comporte les IR relatives aux exploitations à des fins de CAT au départ et à destination d'un même aérodrome/site d'exploitation (CAT A vers A) et modifie les documents réglementaires suivants:

---

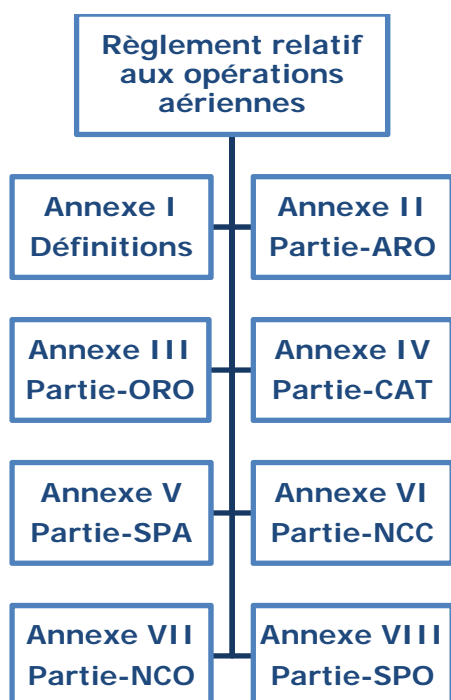
<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. *JO L 79 du 19. 3.2008, pp. 1 -49.*

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/33/CE. *JO L 309 du 24.11.2009, pp. 51-70.*

<sup>3</sup> Décision du Conseil d'administration concernant la procédure que doit appliquer l'Agence pour délivrer des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). AESA MB 08-2007, 13.6.2007.

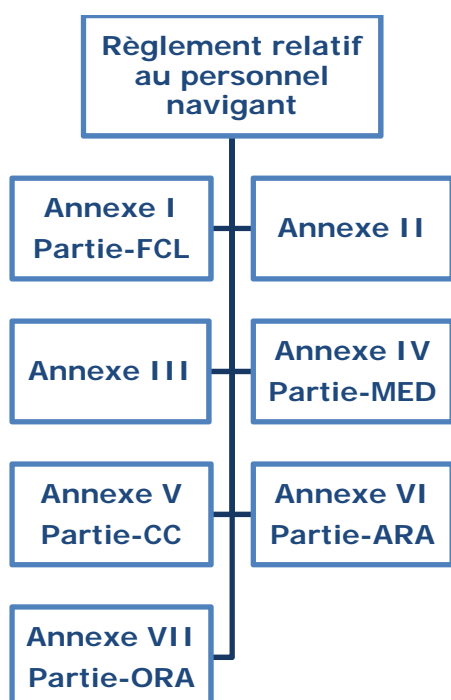
- règlement applicable aux opérations aériennes:
    - règlement relatif aux opérations aériennes;
    - annexe II - partie-ARO, Exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes;
    - annexe III – partie-ORO, Exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes; et
    - annexe IV - partie-CAT, Exigences techniques concernant les opérations de transport aérien commercial;
  - règlement applicable au personnel navigant:
    - règlement relatif au personnel navigant; et
    - annexe VII – partie-ORA, Exigences applicables aux organismes en ce qui concerne le personnel navigant.
6. Les documents contenus dans le présent avis reposent sur la structure réglementaire révisée et proposée par la Commission européenne et l'Agence en avril 2011. Le tableau suivant fournit un aperçu des annexes en vertu du règlement relatif aux opérations aériennes et au règlement relatif au personnel navigant.<sup>4</sup>

**Tableau 1 Annexes du règlement relatif aux opérations aériennes<sup>5</sup>**



<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 1178/2011 relatif au personnel navigant de l'aviation civile, modifié par le règlement (UE) n° 290/2012.

<sup>5</sup> NCC: exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe; NCO: exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe; SPO: exploitations spécialisées.

**Tableau 2: Annexes du règlement relatif au personnel navigant<sup>6</sup>**

### III. Consultation

7. Le présent avis repose sur:

- le NPA 2008-22, qui contient des propositions préliminaires pour les modalités d'exécution (IR) ainsi que les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) correspondants relatifs aux autorités et aux organismes;
- le NPA 2009-02, qui contient des propositions préliminaires pour les IR ainsi que les AMC et GM correspondants relatifs aux exploitations aériennes.

8. Le NPA 2008-22 a été publié sur le site internet de l'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) le 31 octobre 2008. La période de consultation s'est terminée le 28 mai 2009. Le NPA 2009-02 a été publié sur le site internet de l'AESA (<http://www.easa.europa.eu>) le 30 janvier 2009. La période de consultation s'est terminée le 31 juillet 2009.

9. Les textes modifiés des règles ont été débattus en détail avec les groupes de révision de réglementation constitués pour les NPA 2008-22 et 2009-02.

10. Après une vaste consultation menée auprès des autorités, des associations et des exploitants, l'Agence a publié les CRD pour la partie-AR et la partie-OR le 4 octobre 2010, le CRD OPS I le 25 novembre 2010 et le CRD OPS III le 27 octobre 2011. Les périodes de réaction respectives ont pris fin le 6 décembre 2010, le 15 février 2011 et le 30 janvier 2012.

<sup>6</sup> FCL: octroi de licences à l'équipage de conduite; MED: médical, CC: équipage de cabine; ARA: exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant.

11. L'Agence a examiné un projet de proposition concernant le CAT A vers A avec les membres de l'AGNA lors de deux séances thématiques en octobre 2011 et en juillet 2012.

#### **IV. Convention de numérotation des règles**

12. Conformément aux directives de rédaction des règles de l'Agence, la convention de numérotation des règles suivante a été appliquée aux IR:

<Partie>.<Sous-partie>.<Section>.<N>

Explication:

<Partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum

exemples: ARO, ORO, CAT

<Sous-partie>: obligatoire - quatre lettres ou chiffres maximum

exemples: GEN, OP, POL, IDE

<Section>: obligatoire - cinq lettres ou chiffres maximum

exemples: MPA, NMPA, A, H, S, B

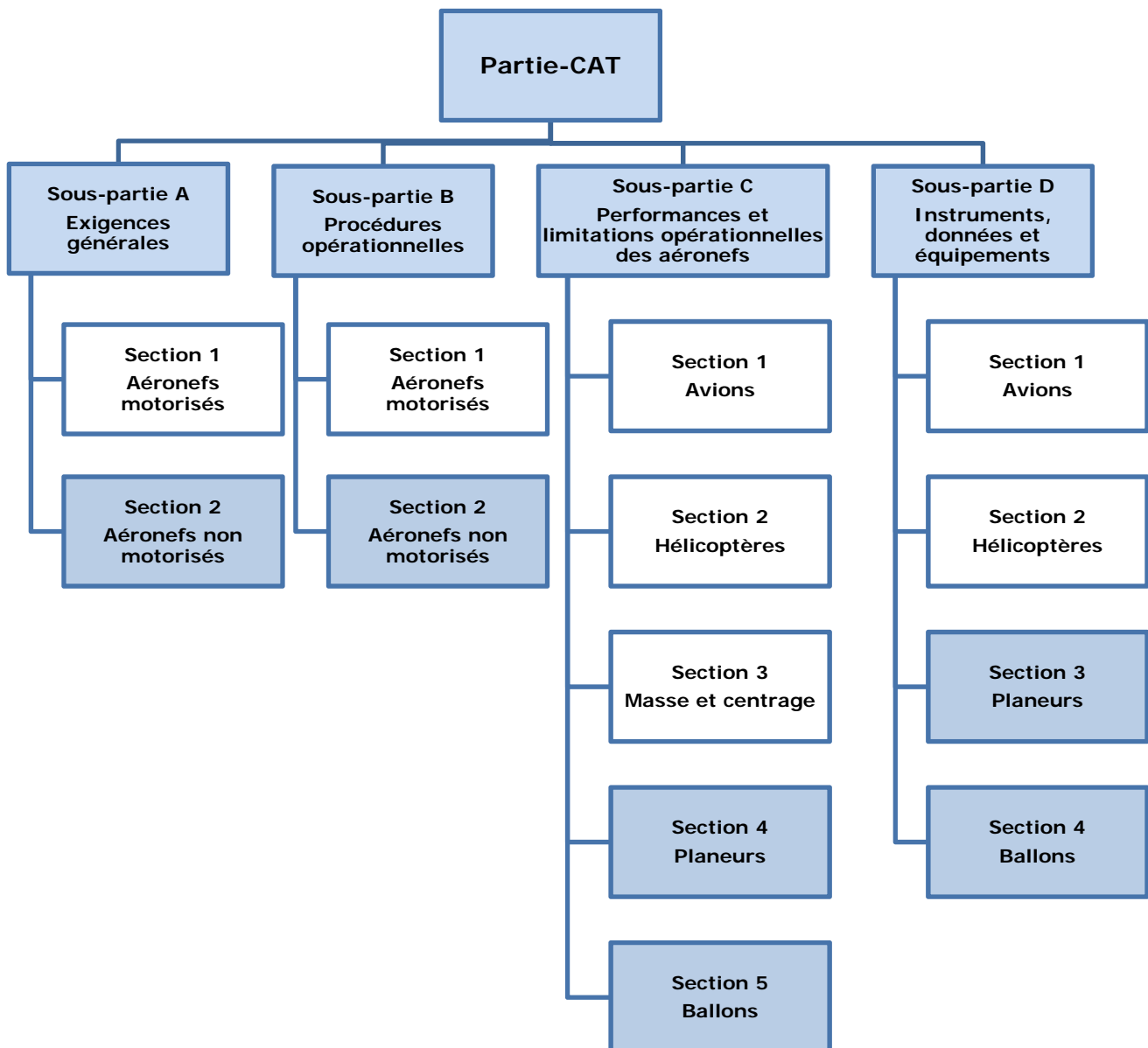
<N>: obligatoire - numéro de règle - trois chiffres, en commençant par 100, les chiffres suivants sont généralement numérotés par incréments de 5.

**CAT (S, B)****I Modifications du règlement relatif aux opérations aériennes**

13. Les modifications apportées au règlement comprennent deux ajustements mineurs destinés à pourvoir aux besoins des exploitations de ballons et de planeurs à des fins de CAT.
14. La modification de l'article premier établit l'applicabilité des règles OPS aux exploitations de planeurs et de ballons à des fins de CAT. Il est également clairement précisé que ce règlement ne s'applique pas aux ballons captifs, aux dirigeables et aux vols à bord de ballons captifs. Parmi les nombreuses solutions d'exploitation de ballons, certaines font l'objet d'un ancrage. Les différences fondamentales entre les trois principaux types d'ancrage sont les suivantes:
  - un «ballon captif» est spécialement conçu pour rester perpétuellement ancré au sol pendant l'exploitation, au moyen d'un système d'ancrage;
  - un «vol captif» correspond à la retenue temporaire d'un ballon libre en vol aux fins d'exécuter un vol complet en un seul lieu;
  - une «retenue de lancement» correspond à la retenue temporaire d'un ballon libre aux fins d'amorcer un vol libre.
15. Seules les exploitations incluant une «retenue de lancement» sont concernées par ce règlement. Les ancrages de type «ballon captif» et «vol captif» ne sont pas concernés par ce règlement. Ils feront l'objet d'une étude ultérieure.
16. En ce qui concerne la transition, une période d'exemption de 3 ans est proposée. Cette proposition tient compte de l'absence actuelle de règles européennes harmonisées applicables à ces types d'exploitation.

**II. Modifications de la partie-CAT****Champ d'application**

17. La partie-CAT contient les exigences techniques concernant toutes les exploitations à des fins de CAT. La structure de la partie-CAT a été conçue de manière à permettre l'intégration future de règles relatives à certaines catégories d'aéronef sans perturber la séquence réglementaire existante. Aussi, la plupart des règles applicables au CAT (S, B) font l'objet de nouvelles sections.
18. Le tableau suivant illustre, en bleu, les sous-parties et les sections applicables aux exploitations à des fins de CAT (S, B).



19. Les règles de la partie CAT (S, B) doivent être lues en tenant également compte des documents suivants:
- règlement relatif aux opérations aériennes;
  - annexe I - définitions des termes utilisés aux annexes II à VIII;
  - annexe II - partie-ARO, qui contient les exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les exploitants à des fins de CAT; et
  - Annexe III – partie-ORO, qui contient les exigences applicables aux organismes, notamment les sous-parties suivantes: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC et ORO.FC;
  - Annexe V - partie-SPA, qui contient les exigences applicables aux exploitations nécessitant des agréments spécifiques; elle est en principe également applicable aux exploitants CAT (S, B); toutefois, aucune de ces exploitations ne semble concerner les exploitants CAT (S, B).

### **Aperçu des réactions**

20. L'Agence a reçu au total 92 réactions émises par sept parties prenantes.
21. Certaines de ces réactions concernant le CAT (S, B) dans son ensemble, suggérant que le CAT (S, B) ne devrait pas être considéré comme une activité commerciale. Ces réactions ont été notées mais pas acceptées, dans la mesure où le présent avis ne concerne pas la classification des activités dans la catégorie commerciale ou non commerciale. Les termes «exploitation commerciale» sont définis à l'article 3 du règlement de base et ne peuvent pas être modifiés par un IR de catégorie inférieure.
22. Pour ce qui est de la sous-partie GEN, la plupart des réactions concernaient la section CAT.GEN.NMPA.140 «Documents, manuels et informations devant se trouver à bord». La majorité des réactions demandaient des assouplissements supplémentaires ainsi qu'une harmonisation avec la partie-NCO; la plupart ont été acceptées.
23. Concernant la sous-partie OP, la plupart des commentaires portaient sur les exploitations de ballons. Une grande partie d'entre eux réclamaient davantage de clarifications, qui sont donc fournies dans les explications ci-après.
24. En outre, en ce qui concerne la sous-partie POL, la plupart des réactions se rapportaient aux exigences et AMC applicables au système de détermination de la masse des ballons. La majeure partie de ces réactions a été acceptée.
25. Une trentaine de réactions ont été reçues à propos de la sous-partie IDE, dont la majorité concernait les ballons. Certaines réactions étaient centrées sur le système de retenue utilisé par le commandant de bord sur les ballons, appuyant le texte proposé ou s'y opposant. D'autres réactions demandaient plus de cohérence avec les autres parties. Les commentaires ont également mis en relief la nécessité de réviser la disposition relative aux équipements divers des ballons. Des clarifications ont été demandées à propos du matériel de radiocommunication des planeurs.

### **Explications**

26. Lors de la rédaction des nouvelles sections, l'Agence a vérifié minutieusement la cohérence des règles proposées avec les documents suivants et a opéré une harmonisation au besoin:
  - en ce qui concerne les IR propres au CAT, avec la version de la partie-CAT (A, H) adoptée par le Comité de l'AESA et transmise au Parlement européen pour contrôle; et
  - en ce qui concerne les IR davantage associées aux planeurs et aux ballons, avec la dernière version de la partie-NCO examinée par le Comité de l'AESA.
27. Les chapitres suivants présentent les modifications comparées à la version du CRD, dans la mesure où elles impliquent un changement de contenu des règles et apportent des explications supplémentaires aux règles sélectionnées.

### ***CAT.GEN.105 Motoplaneurs et planeurs motorisés***

28. Le but de cette exigence consiste à préciser que les planeurs motorisés, à l'exception des motoplaneurs, doivent être exploités dans le respect des règles applicables aux aéronefs et planeurs non motorisés. En outre, cette règle précise, pour les

motoplaneurs, qui sont considérés comme appartenant à une sous-catégorie de planeurs motorisés, les règles applicables en fonction de leur exploitation en tant qu'avion ou planeur.

29. Cette règle a été déplacée vers le haut dans la hiérarchie réglementaire et apparaît désormais avant le texte des sections 1 et 2 de la sous-partie GEN.

#### ***CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilités du commandant de bord***

30. Cette règle résume les responsabilités les plus importantes du commandant de bord. Les règles ont été modifiées par l'ajout d'exigences supplémentaires qui reflètent certaines des règles applicables aux membres d'équipage d'exploitations CAT (A, H). Ces nouvelles exigences concernent la procédure de compte rendu d'événements, les FTL et les exigences en matière de repos applicables à l'exploitant, et répertorient les situations dans lesquelles le commandant de bord n'exerce pas de fonctions à bord d'un aéronef.
31. Si la communauté d'exploitants de planeurs et de ballons utilise généralement le terme «pilote commandant de bord» au lieu de «commandant de bord», l'Agence propose néanmoins d'utiliser ce dernier terme à des fins de cohérence avec les autres règles de la partie-CAT et de la partie-ORO.

#### ***CAT.GEN.NMPA.105 Responsabilités des membres d'équipage d'un ballon***

32. La partie-ORO s'applique également aux exploitations de ballons à des fins de CAT. Cela signifie que l'exigence énoncée dans la sous-partie CC, affectant au moins un membre de l'équipage de cabine à l'exploitation d'un aéronef dont la capacité supérieure à 19 passagers est certifiée, s'appliquerait aux ballons transportant plus de 19 passagers.
33. Pourtant, les règles de la section ORO.CC sont principalement destinées aux exploitations d'avions et d'hélicoptères et ne sont pas considérées appropriées aux exploitations de ballons. Il est par conséquent proposé d'exclure les exploitations de ballons des exigences applicables à l'équipage de cabine.
34. Toutefois, le fait que le commandant de bord soit susceptible de nécessiter une assistance incarnée par un membre d'équipage supplémentaire lorsque l'appareil transporte plus de 19 passagers n'est pas négligé. Dans cette optique, une nouvelle règle CAT.GEN.NMPA.105 «Membre d'équipage supplémentaire de ballon» a été ajoutée. Cette règle exige la présence d'un membre d'équipage de ballon supplémentaire à bord des ballons transportant plus de 19 passagers et précise les responsabilités fondamentales incombant à ce membre d'équipage supplémentaire.

#### ***CAT.GEN.NMPA.140 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord***

35. Cette règle a été modifiée à la suite de réactions émises par des parties prenantes afin d'éviter les incohérences avec la dernière version disponible de la partie-NCO. Cette règle autorise désormais le transport des documents, manuels et informations décrits au point a) de cette règle, dans le véhicule de récupération, ou leur conservation dans les locaux de l'aérodrome ou sur le site d'exploitation, pour les exploitations de planeurs et de ballons, à condition qu'il s'agisse d'un vol A vers A ou d'une exploitation en zone locale.

**CAT.GEN.NMPA.150 Transport de marchandises dangereuses**

36. Les parties prenantes ont demandé la suppression de cette règle sous prétexte que le CAT (S, B) n'est généralement pas destiné à transporter des marchandises dangereuses. Il doit être précisé que cette exigence concerne les circonstances d'autorisation du transport de marchandises dangereuses sans agrément, conformément aux termes de la sous-partie SPA.DG. Ces exigences concernent, par exemple, les biens transportés dans les bagages des passagers qui seraient normalement considérés comme des marchandises dangereuses. Ce paragraphe évoque également la sensibilisation du commandant de bord à l'identification de marchandises dangereuses transportées par inadvertance.
37. Par conséquent l'Agence a maintenu cette règle mais l'a modifiée, dans la mesure où le transport de marchandises dangereuses n'est pas autorisé sauf lorsque ces marchandises ne sont pas concernées par les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284-AN/905 de l'OACI), conformément à la partie 1 desdites instructions, ou lorsqu'elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage, ou se trouvent dans les bagages, conformément à la partie 8 des instructions techniques.
38. Le terme «instructions techniques» est défini à l'annexe I (telle que publiée dans l'avis n° 04/2011).

**CAT.OP.NMPA.105 Procédures antibruit — ballons et planeurs motorisés**

39. Suite à l'acceptation de réactions émises par les parties prenantes, les procédures antibruit ont été modifiées et précisent que cette règle concerne les exploitations de ballons et de planeurs motorisés. En outre, le texte a été assoupli et ne s'adresse pas à l'exploitant mais au commandant de bord.

**CAT.OP.NMPA.110 Carburant ou lest et planification – ballons**

40. Cette exigence a été modifiée et précise que le calcul doit être consigné dans un plan de vol exploitation. En outre, le terme «gaz» a été supprimé, comme dans les autres règles, puisque le gaz est réputé déjà inclus dans le terme «carburant».

**CAT.OP.NMPA.115 Transport de catégories spéciales de passagers (SCP)**

41. Suite à l'acceptation de réactions émises par des parties prenantes, cette règle a été raccourcie et réduite à l'objectif de sécurité selon lequel les SCP doivent être transportées en application des procédures établies par l'exploitant afin de garantir la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.
42. Le texte de l'AMC y afférent tient compte du règlement (CE) n°1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens<sup>7</sup>. Une attention toute particulière a été prêtée à l'article 2, point a), qui fournit une définition des termes «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite» assortie d'un champ d'application légèrement plus large que son

---

<sup>7</sup> JO L 204 du 26.7.2006, pp. 1-9.

équivalent dans l'EU-OPS (cf. ACJ OPS 1.260 dans la section 2 du JAR-OPS 1), et aux besoins particuliers des exploitations de ballons à des fins de CAT.

***Ancienne section CAT.OP.NMPA.120 Arrimage des bagages***

43. Cette règle a été supprimée car considérée comme non applicable aux exploitations CAT (S, B).

***CAT.OP.NMPA.135 Préparation de la cabine et du poste de pilotage - ballons***

44. Cette règle a été reformulée afin de pourvoir aux besoins des exploitations de ballons.

***CAT.OP.NMPA.165 Gestion en vol du carburant ou du lest***

45. Le texte a été modifié afin de refléter les besoins opérationnels propres aux ballons. Cette règle s'adresse au commandant de bord, ce qui correspond mieux à la nature des exploitations CAT (B).

***CAT.OP.NMPA.170 Utilisation de l'oxygène de subsistance***

46. Le texte concerne l'exigence opérationnelle relative à l'utilisation opportune de l'oxygène de subsistance. Il doit être lu en parallèle avec les exigences connexes applicables à l'oxygène et stipulées dans les sections CAT.IDE.S.125 et CAT.IDE.B.125.

***CAT.OP.NMPA.185 Limitations opérationnelles - planeurs***

47. Une nouvelle règle a été ajoutée afin de préciser que les planeurs sont uniquement exploités de jour.

***CAT.POL.S.110 Performances***

48. L'ancien point b) relatif aux exploitations survolant les zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations a été supprimé car ce point est déjà traité dans la partie-SERA 3.1.2.1.

***CAT.POL.B.115 Performances***

49. L'ancien point b) relatif aux exploitations survolant les zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations a été supprimé car ce point est déjà traité dans la partie-SERA 3.1.2.1.

***CAT.IDE.S.140 Équipement de radiocommunication***

50. Il a été précisé que l'installation de matériel de radiocommunication est obligatoire uniquement lorsque les exigences applicables à l'espace aérien le requièrent.

***CAT.IDE.B.115 Exploitation en VFR – instruments de vol et de navigation et équipements associés***

51. La règle modifiée s'aligne sur le texte de la partie-NCO et précise les conditions exigeant la présence d'un altimètre barométrique.

***CAT.IDE.B.120 Systèmes de retenue***

52. La règle modifiée précise que les systèmes de retenue du commandant de bord sont requis uniquement à bord de ballons équipés de nacelles compartimentées.

***CAT.IDE.B.135 Extincteurs à main***

53. La règle modifiée fournit un lien vers le document CS 31HB, qui contient les exigences applicables aux extincteurs à main.

***CAT.IDE.B.150 Équipements divers***

54. Cette règle a été reformulée conformément aux commentaires reçus et aux parties NCO/SPO. Certains éléments particuliers sont désormais requis en fonction de la catégorie du ballon.

***CAT.IDE.B.155 Équipement de radiocommunication***

55. Il est précisé que l'installation de matériel de radiocommunication est obligatoire uniquement lorsque les exigences applicables à l'espace aérien le requièrent.

**III. Modifications de la partie-ORO*****ORO.AOC***

56. En ce qui concerne les exploitants de planeurs et de ballons à des fins de CAT A vers A et de CAT, le règlement (CE) n° 2042/2003 ne requiert pas la désignation d'un responsable du maintien de la navigabilité. La section ORO.AOC.135 n'en faisait pas suffisamment état et, par conséquent, le point a), point 4), a été modifié. En outre, les exigences relatives aux installations définies dans la section ORO.GEN.215 sont réputées suffisantes et, de ce fait, ces exploitants sont exemptés des exigences relatives aux installations stipulées à la section ORO.AOC.140.

***ORO.MLR***

57. Il est estimé que la structure complète d'un manuel d'exploitation, telle que l'exige la section ORO.MLR.101, n'est pas adaptée aux exploitations CAT (S, B). Par conséquent, afin d'introduire davantage de flexibilité tout en maintenant les principes généraux propres à un manuel d'exploitation, les exploitations CAT (S, B) ont été exemptées de la section ORO.MLR.101 et une structure simplifiée de manuel d'exploitation est fournie dans la section ORO.MLR.100 de l'AMC 2.

**ORO.FC**

58. L'avis 04/2011 contenait déjà les éléments relatifs aux exploitations de planeurs et de ballons à des fins de CAT. Quant aux exploitants CAT A vers A, les exploitants de ballons et de planeurs à des fins de CAT doivent observer les exigences communes de la section I applicables à tous les exploitants d'aéronefs à motorisation complexe à des fins commerciales et non commerciales. En outre, ils sont tenus de respecter l'exigence relative aux exploitations commerciales à des fins autres que CAT, stipulée à la section 3 et requérant l'exécution d'un contrôle de compétence annuel par l'exploitant. Les assouplissements ont fait l'objet d'un examen supplémentaire et ont été adaptés en fonction des modifications concernant les exploitations CAT A vers A. Ces modifications portent principalement sur le matériel AMC consacré aux compétences de route/zone et aérodrome.
59. Les règles applicables aux exploitations de ballons et de planeurs contiennent les exigences relatives à la composition de l'équipage de conduite de vol, à la désignation du commandant de bord, à la formation CRM, aux formations aux différences et de familiarisation ainsi qu'aux formations et contrôles récurrents, y compris le contrôle de compétence pratiqué par l'exploitant.

**ORO.CC**

60. La partie-ORO s'applique également aux exploitations de CAT à bord de ballons. Cela signifie que l'exigence énoncée dans la sous-partie CC d'affecter au moins un membre d'équipage de cabine à l'exploitation d'un aéronef dont la capacité en sièges supérieure à 19 passagers est certifiée, s'appliquerait aux ballons transportant plus de 19 passagers.
61. Cette exigence est considérée sans rapport avec ce type d'exploitations et, par conséquent, il est proposé d'exclure les ballons de l'exigence applicable à l'équipage de cabine.

**IV. Autres observations**

62. Aux fins du présent avis, la définition de la masse structurelle d'un ballon est ajoutée à l'annexe I (les définitions sont présentées dans l'avis n° 04/2011). Les définitions des termes ballon, planeur, planeur motorisé et motoplaneur ont été incluses dans l'avis n° 04/2011. Si ces termes ont été ultérieurement exclus lors de la procédure de comitologie et n'apparaissent pas dans le premier règlement (UE) n° xxx/xxxx relatif aux opérations aériennes (puisque ce règlement contient uniquement les exigences applicables aux avions et aux hélicoptères), les définitions seront néanmoins insérées dans le règlement modificatif relatif aux opérations aériennes, qui comportera des dispositions concernant les ballons, planeurs, planeurs motorisés et motoplaneurs. En outre, la définition de la charge marchande est légèrement modifiée afin de prendre en compte les exploitations de ballons.
63. Dans le cadre de l'exploitation de ballons et de planeurs à des fins de CAT, aucune modification n'a été proposée pour la partie-ARO.

**CAT (A vers A)****I. Politique****Objectifs concernant les exploitations CAT A vers A**

64. Au regard des commentaires reçus à propos du NPA, des réactions reçues concernant le CRD, des observations recueillies lors des réunions thématiques de l'AGNA consacrées aux vols A vers A et lors des discussions avec le Comité de l'AESA, l'Agence déduit que les propositions de règles applicables aux exploitations CAT A vers A devront remplir les objectifs suivants:
- soutenir les exploitations de CAT des organismes non complexes qui fournissent un service de vol de tourisme dans une zone locale à bord de petits aéronefs non complexes en VFR de jour ou de nuit;
  - inciter les aéroclubs, qui sont également des organismes de formation agréés (ATO), à poursuivre leur effort de renforcement de leur base d'adhérents en tenant compte du fait qu'habituellement, ces organismes exploiteraient des vols de type CAT A vers A à bord d'aéronefs non complexes en VFR de jour, pendant un nombre de jours limité;
  - veiller au respect du principe de proportionnalité;
  - maintenir un haut niveau de sécurité adapté aux exploitations de CAT lors du transport de passagers; et
  - tenir particulièrement compte des risques inhérents lorsque des pilotes inexpérimentés prennent occasionnellement la direction d'exploitations de CAT.

**Champ d'application des exploitations CAT A vers A telles que définies dans le règlement relatif aux opérations aériennes**

65. Le paragraphe 1 de l'article 6 du projet de règlement relatif aux opérations aériennes adopté par le Comité de l'AESA, et transmis au Parlement européen et au Conseil pour contrôle, libère les exploitations CAT A vers A de l'applicabilité des annexes III et IV. Cette exemption avait pour motif de reporter l'examen détaillé des exploitations CAT A vers A au moment où l'avis de l'AESA relatif à l'ensemble CAT A vers A serait disponible.
66. L'article 6 définit les exploitations CAT A vers A comme des exploitations en provenance et à destination d'un même aéroport ou site d'exploitation à bord d'avions de classe de performances B et d'hélicoptères à motorisation non complexe.
67. Les termes «avion de classe de performances B» est défini à l'annexe I – Définitions et a été transposé depuis la section EU-OPS 1.470 sans modification. Pour qualifier un avion comme entrant dans la classe de performances B, tous les critères suivants doivent être remplis:
- à turbopropulseurs;
  - masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 5 700 kg; et
  - configuration maximale en sièges passagers (MPSC) inférieure ou égale à 9.

68. Les termes «hélicoptère à motorisation non complexe» sont l'opposé de la définition de l'hélicoptère à motorisation complexe fournie dans l'article 3 du règlement de base. Pour qualifier un hélicoptère de non complexe, tous les critères suivants doivent être remplis:
- MTOM inférieure ou égale à 3 175 kg;
  - MPSC inférieure ou égale à 9; et
  - certification pour les exploitations monopilotes.

### **Comparaison entre les objectifs et le champ d'application tels que définis dans le règlement**

69. Ce champ d'application, défini dans le règlement, est très large et autorise les exploitations CAT complexes régulières allant au-delà des objectifs énoncés précédemment. Plus particulièrement, les éléments suivants sont à noter:
- le champ d'application autorise les exploitations d'aéronefs à motorisation complexe; un avion de classe de performances B est classé dans la catégorie des avions à motorisation complexe lorsque l'avion est équipé de turbopropulseurs ou est certifié pour accueillir un équipage composé d'au moins 2 pilotes;
  - la définition du règlement ne détermine aucune limite de temps de vol et aucune limite géographique, ce qui signifie que les exploitations CAT A vers A peuvent également être proposées hors d'une zone locale (l'IR ne fournit pas de définition unique pour ce terme), notamment à bord d'aéronefs complexes;
  - en outre, il n'existe pas de limites applicables aux règles de navigation, ce qui signifie que les exploitations CAT A vers A peuvent avoir lieu en VFR de jour, en VFR de nuit, voire en IFR, ce dernier mode impliquant notamment une augmentation de la complexité des exploitations;
  - enfin, le nombre maximal de neuf passagers est considérablement élevé, et applicable également aux avions complexes.

### **Résumé des mesures proposées**

70. Au regard de l'analyse précédente, les mesures suivantes sont proposées.
71. Il doit être souligné que les autorités compétentes peuvent et doivent appliquer le principe de proportionnalité à leurs instructions et procédures internes applicables au processus de certification des organismes non complexes. Afin de garantir un haut niveau de sécurité pour les exploitations de CAT et appréhender les risques inhérents aux exploitations de CAT occasionnelles gérées par un opérateur dont les principales exploitations n'entrent pas dans la catégorie CAT, il est proposé de maintenir l'exigence de certification des exploitations CAT A vers A.
72. En ce qui concerne les exploitants entreprenant exclusivement des exploitations CAT A vers A à bord d'avions et d'hélicoptères, des assouplissements supplémentaires sont suggérés. À cette fin, des modifications sont proposées pour les parties CAT, ORO et ARO. Toutefois, la plupart de ces assouplissements ajoutent des limites supplémentaires applicables aux règles de navigation admissibles en VFR de jour et à la taille de l'aéronef, par exemple ELA2.

73. Les avions et hélicoptères ELA2 sont définis à l'annexe I – Définitions, comme suit:
- un avion ELA2 comporte une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg et n'est pas classé comme aéronef à motorisation complexe; et
  - un hélicoptère ELA2 est un giravion ultraléger à MTOM inférieure ou égale à 600 kg, de format simple, destiné à transporter deux occupants au maximum et non équipé de turbomoteurs ni de moteurs-fusées.
74. En outre, il convient de noter que les règles déjà adoptées pour la partie-CAT et la partie-ORO incluent un certain nombre d'assouplissements applicables aux exploitations locales et aux exploitations d'aéronefs non complexes. Ils découlent d'assouplissements opérés dans l'EU-OPS et le JAR-OPS3:
- appendice 1 à la sous-partie 1.005, point a), relative aux exploitations à bord d'avions de classe de performances B en VFR de jour;
  - appendice 1 à la sous-partie 3.005, point f), relative aux exploitations à bord de petits hélicoptères en VFR de jour; et
  - appendice 1 à la sous-partie 3.005, point g), relative aux exploitations locales à bord d'hélicoptères.
75. L'annexe 1 au présent document fournit un tableau de correspondance entre les appendices et les nouvelles règles relatives aux OPS de l'AESA, qui dresse également un état des différences.
76. L'annexe 2 au présent document fournit une liste des assouplissements, interdictions et règles non applicables ou non pertinents en ce qui concerne les exploitations de type A vers A.
77. Enfin, il devrait être possible pour les aéroclubs titulaires d'un certificat ATO de proposer des vols promotionnels dans certaines conditions. Afin de permettre cette option, plusieurs modifications du règlement relatif au personnel navigant, en particulier la partie-ORA, sont suggérées.

## **II. Modifications des règlements**

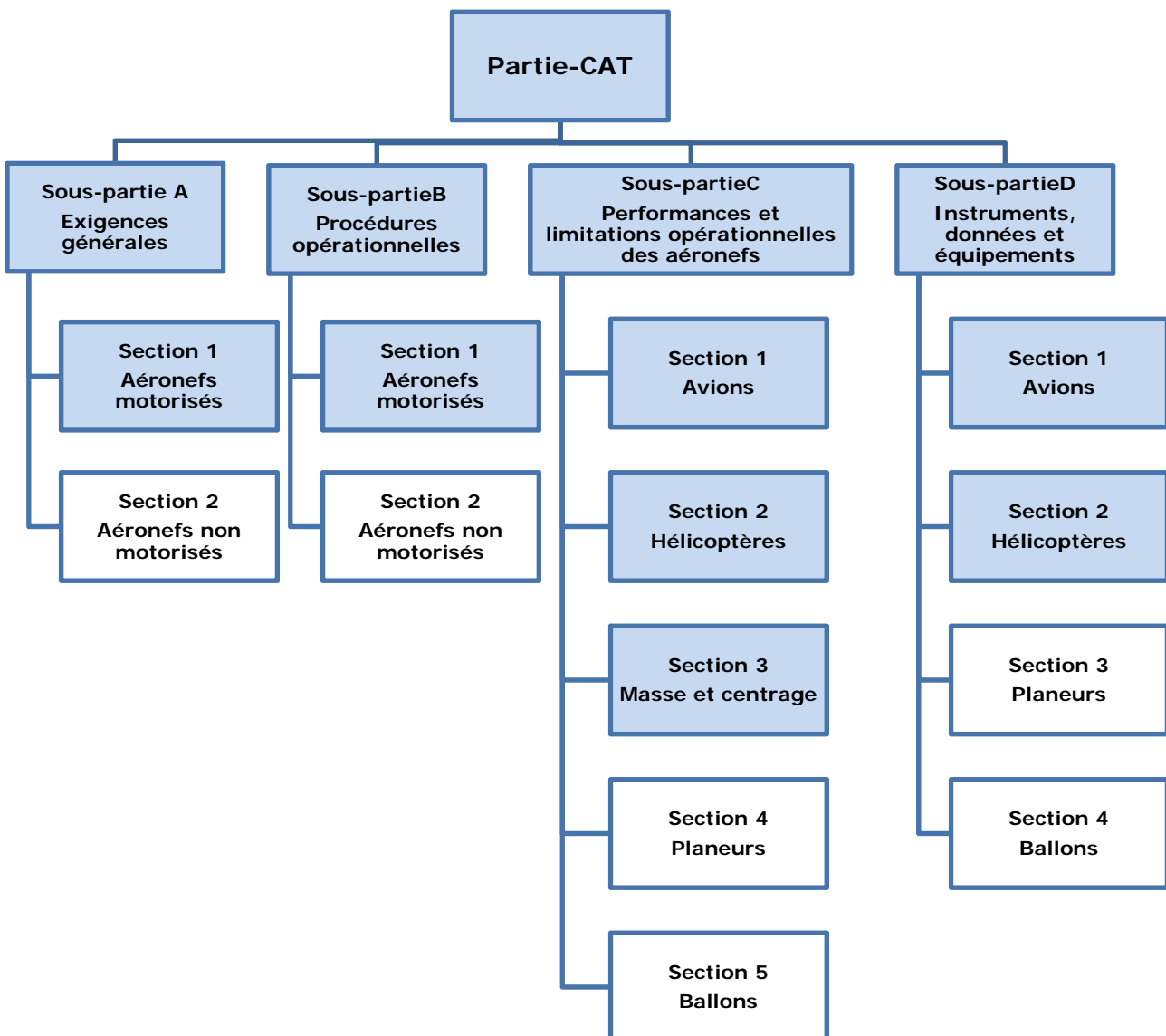
78. Les règles proposées pour les exploitations A vers A impliquent plusieurs modifications des règlements relatifs aux exploitations aériennes et au personnel navigant.
79. Il n'est pas estimé nécessaire de définir les exploitations CAT A vers A. L'assouplissement de chaque règle précise la catégorie d'aéronef, les règles de navigation et l'environnement d'exploitation auxquels elle s'applique. Cela permet la mise en place de règles davantage proportionnées en fonction du problème en question.
80. Le point 4 du règlement modificatif relatif aux opérations aériennes supprime la dérogation réservée aux vols A vers A de l'article 6. Le point 5 des règlements modificatifs indique que les dispositions d'acquisition de droits relatives aux CTA de l'EU-OPS et que le processus de conversion des CTA applicables aux hélicoptères exposé à l'article 7 s'appliquent de la même façon aux exploitations CAT A vers A. La modification de l'article 10 propose une transition sous la forme d'une exemption de 2 ans pour les exploitations CAT A vers A. De plus, le règlement modificatif suggère l'application de modifications d'harmonisation au règlement, par exemple en ce qui concerne les FTL.

81. En outre, le règlement modificatif répond aux changements opérés dans les annexes, expliqués plus en détail ci-après.
82. En ce qui concerne le règlement relatif au personnel navigant, un nouveau paragraphe, ORA.ATO.155, est introduit afin de permettre aux ATO de proposer des vols promotionnels dans certaines circonstances. Aucune transition n'est estimée nécessaire.

### III. Modifications de la partie-CAT

#### Champ d'application

83. Le tableau suivant illustre, en bleu, les sous-parties et les sections applicables aux exploitations CAT A vers A.



## Explications

84. Les annexes au règlement relatif aux opérations aériennes, et plus particulièrement la partie-CAT, ont été rédigées dès le début dans le respect du principe de proportionnalité. Pour des raisons de proportionnalité, les règles existantes dans la partie-CAT font déjà la distinction entre:
- les exploitations locales et vols A vers A et les exploitations A vers B;
  - les aéronefs non complexes et les aéronefs complexes;
  - les aéronefs monomoteurs et les aéronefs multimoteurs;
  - les exploitations en IFR et VFR de nuit et les exploitations en VFR de jour;
  - les exploitations monopilotes et les exploitations multipilotes;
  - les exploitations exigeant la présence d'un équipage de cabine et les exploitations sans exigence d'équipage de cabine;
  - les classes de performances A, B et C pour les avions; et
  - les classes de performances 1, 2 et 3 et les catégories A et B pour les hélicoptères.
85. En résumé, en ce qui concerne les exploitations CAT A vers A, les règles suivantes ne sont ni applicables ni pertinentes:
- règles exclusivement ciblées sur les exploitations A vers B;
  - règles relatives aux aéronefs complexes;
  - règles relatives aux exploitations en IFR;
  - règles relatives aux exploitations multipilotes et règles relatives aux exploitations avec équipage de cabine; et
  - règles relatives aux classes de performances A et C pour les avions.
86. L'annexe 2 fournit une liste complète ainsi que les explications de 236 références de règle qui:
- fournissent des assouplissements spécialement définis pour les exploitations CAT A vers A; ou
  - fournissent des assouplissements pour les exploitations d'aéronefs non complexes ou d'avions de classe de performances B, ou les exploitations en zone locale, également applicables aux exploitations CAT A vers A;
  - ne sont, par définition, pas applicables ou pertinentes pour les exploitations CAT A vers A.
87. Comme indiqué ci-dessus, les assouplissements de l'EU-OPS et du JAR-OPS 3 concernant les avions de classe de performances B en VFR de jour, les exploitations de petits hélicoptères en VFR de jour et les exploitations d'hélicoptères en zone locale ont été transposés autant que possible dans la partie-CAT. L'annexe 1 fournit un tableau de correspondance ainsi qu'un état des transpositions.
88. L'Agence a, une fois de plus, entrepris un contrôle de proportionnalité des règles applicables aux exploitations CAT A vers A et établi que, dans les règles suivantes, les

assouplissements supplémentaires applicables aux exploitations CAT A vers A étaient justifiés.

#### ***CAT.OP.MPA.151 Politique de carburant - assouplissements***

89. Il est proposé d'ajouter un nouveau point b) introduisant un assouplissement applicable aux exploitations CAT A vers A à bord d'avions légers conformes au processus européen (ELA) 2 en VFR de jour. Cet assouplissement permettrait à l'exploitant, au lieu d'appliquer les exigences énoncées dans la partie CAT.OP.MPA.150 concernant la planification du vol et la méthode de calcul du volume de carburant requis avant le vol, d'indiquer seulement une réserve finale minimale dans l'OM qui ne sera pas inférieure à la quantité nécessaire pour voler pendant 45 minutes.
90. Cet assouplissement est également compris dans l'EU-OPS, appendice 1 à la sous-partie 1.005, point a), point 12 i).
91. Ce nouveau point b) implique que le point b) actuel soit renommé c).

#### ***CAT.POL.A.310 Franchissement d'obstacles au décollage - avions multimoteurs***

92. Il est proposé d'ajouter un nouveau point e), qui assouplit les exploitations en VFR de jour à bord d'avions de classe de performances B soumises à certaines exigences d'élaboration des trajectoires de décollage qui, d'un certain point de vue, sont considérées applicables aux exploitations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC).
93. Cet assouplissement est également compris dans l'EU-OPS, appendice 1 à la sous-partie 1.005, point a), point 24 i).

### **IV. Modifications de la partie-ORO**

#### ***ORO.GEN***

94. De façon générale, afin de déterminer un équilibre approprié entre les IR et les AMC, l'Agence a examiné la nécessité de garantir la flexibilité des règles alors que les progrès en termes de communication numérique, d'informatique et d'autres disciplines ouvrent la voie à un nombre incalculable d'alternatives techniques et que le nombre de choix disponibles tend à se multiplier, rendant les exploitations de plus en plus denses et complexes. Cette intensification de la complexité des modèles d'entreprise et des exploitations, avec plusieurs interactions entre les éléments du système, exige non seulement de la part des autorités et des organismes la mise en place de systèmes de gestion efficaces, mais également plus de flexibilité pour permettre aux organismes d'atteindre ou de dépasser les objectifs de sécurité définis par les IR, en adoptant les moyens de mise en conformité et les stratégies d'atténuation des risques qu'ils estiment adaptés en fonction de leur organisation, leur modèle d'entreprise, leurs infrastructures et leurs types d'exploitation.
95. Cela s'applique également aux exigences relatives aux systèmes de gestion suggérées dans la partie-ORO, et structurées de façon à définir l'objectif de sécurité dans les IR, tandis que les moyens détaillés d'atteindre cet objectif sont définis dans les AMC. Plus de flexibilité est ainsi rendue possible puisqu'un organisme peut alors proposer d'autres

moyens que ceux établis dans les AMC de l'Agence pour atteindre l'objectif défini dans les IR. Cela semble particulièrement pertinent dans le domaine de la gestion de la sécurité, en l'absence d'approche de type «taille unique» d'une gestion efficace de la sécurité: les organismes ont besoin de plus de flexibilité pour identifier les dangers et atténuer correctement les risques pour la sécurité qui leur sont associés.

96. Par conséquent, aucune exigence trop détaillée n'est incluse dans la partie ORO.GEN afin de ne pas faire peser de charge inutile sur certains types d'organismes. En termes de gestion de la sécurité, l'exigence essentielle [ORO.GEN.200, point a), point 3)] est assez concise et oblige l'organisme à:
- veiller à l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique qui découlent de ses activités;
  - veiller à leur évaluation et à la gestion des risques associés;
  - prendre des mesures pour atténuer les risques et vérifier leur efficacité.
97. Il est important de noter que, pour les organismes complexes et non complexes, une même personne peut agir à la fois en qualité de responsable de la sécurité et de responsable du contrôle de la conformité, pourvu que des ressources en nombre suffisant soient mises à sa disposition pour exercer ces deux fonctions et que l'indépendance des inspections et des audits soit garantie.
98. En raison de la nature des exploitations, il est établi qu'aucune marchandise dangereuse ne sera transportée à l'initiative de l'exploitant lors de ces exploitations. En outre, et pour la même raison, les passagers ne doivent pas transporter de marchandises dangereuses autres que celles actuellement admises en vertu des termes de la partie 8 des instructions techniques. Par conséquent, les exploitations CAT A vers A ainsi que les exploitations de planeurs et de ballons à des fins de CAT sont libérées de l'exigence ORO.GEN.110, point j), imposant aux exploitants de mettre en place et de tenir à jour un programme de formation consacré aux marchandises dangereuses et destiné aux membres de leur personnel.

#### **ORO.AOC**

99. En ce qui concerne les exploitants de planeurs et de ballons à des fins de CAT A vers A et de CAT, le règlement (CE) n° 2042/2003 ne requiert pas la désignation d'un responsable du maintien de la navigabilité. La section ORO.AOC.135 n'en faisait pas suffisamment état et, par conséquent, le point a), point 4), a été modifié. En outre, les exigences relatives aux installations définies dans la section ORO.GEN.215 sont réputées suffisantes et ces exploitants sont exemptés des exigences relatives aux installations stipulées à la section ORO.AOC.140.

#### **ORO.MLR**

100. Il est estimé que la structure complète d'un manuel d'exploitation, telle que l'exige la section ORO.MLR.101, n'est pas adaptée aux exploitations CAT A vers A à bord d'avions et d'hélicoptères ELA2. Par conséquent, afin d'introduire davantage de flexibilité tout en maintenant les principes généraux propres à un manuel d'exploitation, les exploitations CAT A vers A, ainsi que les exploitations de planeurs et de ballons, ont été exemptées

de la section ORO.MLR.101 et une structure simplifiée de manuel d'exploitation est fournie dans la section ORO.MLR.100 de l'AMC 2.

### **ORO.FC**

101. Les modifications de la partie ORO.FC sont conformes à la proposition déjà émise dans l'avis n°04/2011 de l'AESA. Les exploitants CAT A vers A et les exploitants de ballons et de planeurs à des fins de CAT doivent observer les exigences communes de la section I applicables à tous les exploitants d'aéronefs à motorisation complexe à des fins commerciales et non commerciales. En outre, ils sont tenus de respecter l'exigence relative aux exploitations commerciales à des fins autres que CAT, stipulée à la section 3 et requérant l'exécution d'un contrôle de compétence annuel par l'exploitant. La section commune comprenait déjà des assouplissements applicables aux avions de classe de performances B et concernant la validité des compétences de route/zone et aérodrome. Ces assouplissements s'étendent désormais aux exploitations CAT A vers A dans la mesure où la durée de validité de 12 mois ne s'applique pas.

### **V. Modifications de la partie-ARO**

102. Le paragraphe ARO.OPS.210 exigeant de l'autorité qu'elle désigne une zone locale est supprimé.
103. Un nouveau point c) est en revanche ajouté au paragraphe ARO.OPS.100 afin de préciser que l'autorité compétente peut déterminer des limitations opérationnelles particulières, qui doivent être consignées dans les OPSPECS. Le format actuel des OPSPECS contient déjà des champs prévus pour spécifier des limitations opérationnelles.

### **VI. Modifications de la partie-ORA**

104. Il est suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe ORA.ATO.155 afin de permettre aux ATO de proposer, dans certaines conditions, des vols promotionnels A vers A à bord d'avions ELA2, d'hélicoptères ELA2 et de planeurs ainsi que des exploitations en zone locale à bord de ballons.
105. Cette règle devrait permettre aux aéroclubs de poursuivre leur pratique actuelle d'offre de vols promotionnels pour attirer de nouveaux élèves et fournir un cadre légal solide à ces exploitations. Parallèlement, l'Agence a essayé d'éviter de créer des conditions inéquitables avec les transporteurs aériens commerciaux proposant des vols CAT A vers A en VFR de jour à bord d'aéronefs ELA2. Le nombre de jours ainsi que la zone d'exploitation ont été restreints.

### **VII. Autres observations**

106. Aux fins des exploitations CAT A vers A, aucune modification n'a été apportée aux définitions de l'annexe I publiée dans l'avis n° 04/2011.

**Annexe 1: tableaux de correspondance avec les appendices de l'EU-OPS et du JAR-OPS3****Appendice 1 à la sous-partie 1.005, point a) - avions de classe de performances B, VFR de jour**

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>a) Terminologie</p> <p>1. Vols de A vers A — Les lieux de décollage et d'atterrissage sont les mêmes.</p> <p>2. Vols de A vers B — Les lieux de décollage et d'atterrissage sont différents.</p> <p>3. Nuit - La période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période similaire entre le coucher et le lever du soleil, comme prévu par l'autorité compétente.</p>	Annexe I - Définitions	<p>Les termes A vers A et A vers B ne sont pas définis ici. L'exploitation A vers A est décrite dans le règlement.</p> <p>Définition de nuit: aucune modification.</p>
<p>b) Les opérations auxquelles le présent appendice s'applique peuvent être effectuées avec les assouplissements ci-après.</p>		<p>Remarques générales:</p> <p>Dans les propos suivants, les avions de classe de performances B ont été traités comme des avions non complexes.</p> <p>Toutefois, il convient de noter que les avions de classe de performances B peuvent également être des aéronefs complexes si l'aéronef a été certifié pour comporter un équipage de conduite constitué d'au moins deux pilotes ou si l'aéronef est équipé d'au moins deux turbopropulseurs.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>1. OPS 1.035 Système qualité: dans le cas des très petits exploitants, le poste de responsable qualité peut être occupé par un responsable désigné si des contrôleurs externes sont utilisés. Cela s'applique également lorsque le dirigeant responsable occupe un ou plusieurs postes de responsables désignés.</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200, point a), point 6)</p>	<p>Modifié La fonction de responsable qualité est exercée par le responsable du contrôle de la conformité (CMM). Cette fonction ne peut pas être combinée à une fonction de responsable désigné. Toutefois, au sein d'un organisme non complexe, la fonction de CMM peut être combinée à la fonction de cadre responsable, pourvu que celui-ci possède les compétences requises.</p>
<p>2. Réservé</p>		
<p>3. OPS 1.075 Modes de transport des personnes: non requis pour l'exploitation de monomoteurs en VFR.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>Non transposé Il est évident que cette exigence ne concerne pas les petits avions et qu'aucune mesure particulière n'est requise de la part de l'exploitant</p>
<p>4. OPS 1.100 Accès au poste de pilotage: i) L'exploitant établit des règles pour le transport de passagers occupant un siège de pilote. ii) Le commandant de bord s'assure que: A. le transport de passagers occupant un siège de pilote n'entraîne pas de distraction et ne nuit pas au déroulement du vol; et B. le passager qui occupe un siège de pilote est familiarisé avec les restrictions et les procédures de sécurité applicables.</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135, point a), point 3)</p>	<p>Modifié Les exploitations en VFR de nuit et en IFR ont été délibérément exclues afin d'éviter le risque de manipulation involontaire des instruments par un passager</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
5. OPS1.105 Transport non autorisé: ne concerne pas l'exploitation de monomoteurs en VFR.	-	Non transposé  Il est évident que cette exigence ne concerne pas les petits avions et qu'aucune mesure particulière n'est requise de la part de l'exploitant
6. OPS1.135 Informations additionnelles et formulaires de bord:  i) Pour l'exploitation de monomoteurs en VFR de jour, de A vers A, les documents suivants ne sont pas requis à bord:  A) le plan de vol exploitation; B) le compte rendu matériel de l'avion; C) la documentation NOTAM/AIS pour la préparation du vol; D) les informations météorologiques; E) la notification des catégories spéciales de passagers, etc.; et F) la notification des chargements spéciaux incluant des marchandises dangereuses, etc.  ii) Pour l'exploitation de monomoteurs en VFR de jour, de A vers B, la notification des catégories spéciales de passagers visée à l'OPS1.135 a) 7) n'est pas requise.  iii) Pour l'exploitation en VFR de jour, de A vers B, le plan de vol exploitation peut être simplifié et doit répondre au type d'exploitation.	CAT.GEN.MPA.180, point b)  CAT.OP.MPA.175, point c)  AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)	Modifié  Les assouplissements de la sous-partie CAT.GEN.MPA.180 incluent également le certificat acoustique;  la licence radio de l'aéronef; et  la documentation de masse et centrage.  En outre, les assouplissements concernant les exploitations A vers A et en zone locale sont identiques.  Les exploitations A vers B d'avions monomoteurs en VFR de jour sont supposées entrer dans la catégorie des exploitations en zone locale.
7. OPS1.215 Utilisation des services de la circulation	CAT.OP.MPA.100, point b)	Aucune modification

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>aérienne:</p> <p>pour l'exploitation de monomoteurs en VFR de jour, le contact non obligatoire avec les services de la circulation aérienne est maintenu selon les exigences du type d'exploitation. Les services de recherche et de sauvetage doivent être assurés conformément à l'OPS 1.300.</p>		
<p>8. OPS1.225 Minima opérationnels d'aérodrome:</p> <p>pour l'exploitation en VFR, les minima opérationnels standard en VFR répondent normalement à cette exigence. Si nécessaire, l'exploitant doit spécifier les exigences additionnelles en prenant en compte des facteurs tels que la couverture radio, le relief, la nature des sites de décollage et d'atterrissage, les conditions de vol et la capacité des services de la circulation aérienne.</p>	<p>Suggestion: un nouvel AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Minima opérationnels d'aérodrome</p> <p>EXPLOITATIONS EN VFR D'AERONEFS A MOTORISATION NON COMPLEXE</p> <p>En ce qui concerne la mise en place de minima opérationnels en VFR, l'exploitant peut appliquer les minima opérationnels en VFR stipulés dans la partie-SERA. Si nécessaire, l'exploitant peut indiquer, dans l'OM, des conditions supplémentaires d'applicabilité de ces minima tenant compte de facteurs tels que la zone de couverture radio, le terrain, la nature des sites de décollage et d'atterrissage, les conditions de vol et la capacité de l'ATS.</p>	<p>Aucune modification</p>
<p>9. OPS1.235 Procédures antibruit:</p>	<p>CAT.OP.MPA.130</p>	<p>Aucune modification</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
ne s'appliquent pas à l'exploitation de monomoteurs en VFR.		
10. OPS1.240 Routes et zones d'exploitation: Le point a) 1) ne s'applique pas à l'exploitation de monomoteurs en VFR de jour, de A vers A.	CAT.OP.135, point c)	Aucune modification
11. OPS1.250 Détermination des altitudes minimales de vol:  Pour l'exploitation en VFR de jour, les exigences ci-après sont applicables. L'exploitant s'assure que les opérations ne s'effectuent que sur des routes ou dans des zones où des marges sûres de franchissement du relief sont maintenues et prend en compte des facteurs tels la température, le relief, les conditions météorologiques défavorables (par exemple turbulences violentes, rabattants, corrections de variation de température et de pression par rapport aux valeurs standards).	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145, point a)	Aucune modification
12. OPS1.255 Politique en matière de carburant:  i) Pour les vols A vers A — L'exploitant indique les quantités minimales de carburant devant rester à la fin d'un vol. Cette réserve finale minimale ne doit pas être inférieure à la quantité nécessaire pour voler pendant 45 minutes.  ii) Pour les vols A vers B - L'exploitant s'assure que la détermination, avant le vol, du carburant utilisable requis pour le vol comprend:  A) le carburant pour le roulage — carburant utilisé	pour i):  Suggestion: nouvelle sous-partie CAT.OP.MPA.151, point b)  b) Nonobstant les termes du point a), en ce qui concerne les exploitations d'avions non complexes, dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 000 kg, décollant et atterrissant sur le même aérodrome ou site	Modifié  Limité aux avions non complexes dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 000 kg.

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>avant le décollage, si cette quantité est significative; et</p> <p>B) la consommation d'étape (le carburant nécessaire pour atteindre la destination); et</p> <p>C) les réserves de carburant-</p> <p>1. une réserve de route - pas moins de 5 % de la consommation d'étape ou, en cas de replanification en vol, 5 % de la consommation prévue pour le reste du vol; et</p> <p>2. une réserve finale - la quantité de carburant nécessaire pour voler 45 minutes supplémentaires (moteurs à pistons) ou 30 minutes (moteurs à turbines); et</p> <p>D) une réserve de dégagement - la quantité de carburant nécessaire pour atteindre l'aérodrome de dégagement à destination via l'aérodrome de destination, si un aérodrome de dégagement à destination est requis; et</p> <p>E) du carburant supplémentaire — le carburant que le commandant de bord peut exiger en supplément des quantités prévues aux points A) à D).</p>	<p>d'exploitation, l'exploitant est tenu d'indiquer la réserve finale de carburant dans l'OM, qui ne doit pas être inférieure à la quantité nécessaire pour voler pendant 45 minutes.</p> <p>ancien point b) à renommer c) pour ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151, point a)</p>	

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>13. OPS1.265 Transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées ou de personnes en état d'arrestation:</p> <p>pour l'exploitation de monomoteurs en VFR et s'il n'est pas prévu de transporter des passagers non admissibles, expulsés ou des personnes en état d'arrestation, l'exploitant ne doit pas établir de procédures pour le transport de tels passagers.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Partiellement transposé.</p> <p>À la lecture du texte, il apparaît évident que les procédures d'exploitation sont uniquement requises en cas de transport de SCP.</p> <p>Bien que le transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées et de personnes en état d'arrestation à bord d'avions monomoteurs en VFR à des fins de CAT soit une opération très rare, aucun motif de sécurité ne justifie l'absence de procédures d'exploitation pour ce type de vol.</p>
<p>14. OPS1.280 Attribution des sièges aux passagers: ne s'applique pas à l'exploitation de monomoteurs en VFR.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Non transposé</p> <p>Il apparaît évident que, pour les exploitations d'avions non complexes, la mise en place de procédures doit se faire suivant une approche proportionnée et pragmatique. Aucun assouplissement ne semble nécessaire.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>15. OPS1.285 Information des passagers: la démonstration et les informations destinées aux passagers sont adaptées au type d'opération. Dans le cas d'exploitations monopilotes, le pilote ne peut pas se voir attribuer des tâches qui le distraient de ses fonctions de pilotage.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Suggestion d'ajout de la sous-partie AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>EXPLOITATIONS MONOPILOTES SANS ÉQUIPAGE DE CABINE</p> <p>Pour les exploitations monopilotes sans équipage de cabine, le commandant de bord doit communiquer les informations de sécurité aux passagers, sauf pendant les phases critiques de vol.</p>	<p>Aucune modification</p>
<p>16. OPS1.290 Préparation du vol:</p> <p>i) Plan de vol exploitation pour les vols de A vers A — non requis.</p> <p>ii) Vols de A vers B en VFR de jour — l'exploitant s'assure qu'un plan de vol exploitation simplifié adapté au type d'exploitation est rempli pour chaque vol.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170, point a)</p>	<p>Aucune modification</p>
<p>17. OPS1.295 Sélection des aérodromes:</p> <p>ne s'applique pas à l'exploitation en VFR. Les instructions relatives à l'utilisation des aérodromes et des sites de décollage et d'atterrissage sont données en tenant compte de l'OPS 1.220.</p>	<p>CAT.OP.MPA.180</p>	<p>Non transposé</p> <p>Le texte actuellement en vigueur exclut déjà les exploitations en VFR.</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>18. OPS1.310 Membres de l'équipage à leur poste de travail:</p> <p>Pour l'exploitation en VFR, des instructions sur ce sujet ne sont requises qu'en cas d'exploitation à deux pilotes.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Non transposé</p> <p>La règle en vigueur est déjà uniquement applicable aux exploitations en équipage multiple. De plus, il n'existe aucune corrélation logique entre l'exigence de sécurité et les classes de performances ou les règles de navigation susceptibles d'être prises en compte.</p>
<p>19. OPS1.375 Gestion en vol du carburant:</p> <p>L'appendice 1 à l'OPS 1.375 ne s'applique pas à l'exploitation de monomoteurs en VFR de jour.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Non transposé</p> <p>L'appendice 1 à l'OPS 1.375 n'existe pas.</p>
<p>20. OPS1.405 Amorçage et poursuite de l'approche:</p> <p>Ne s'applique pas à l'exploitation en VFR.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Non transposé</p> <p>Cette exigence concerne les exploitations en IFR. Il n'est pas nécessaire d'assouplir de manière explicite les exploitations en VFR.</p>
<p>21. OPS1.410 Procédures opérationnelles – hauteur de franchissement du seuil de piste:</p> <p>Ne s'appliquent pas à l'exploitation en VFR.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Non transposé</p> <p>Cette exigence concerne les exploitations à approche de précision. Il n'est pas nécessaire d'assouplir de manière explicite les exploitations en VFR.</p>
<p>22. OPS1.430 à 1.460, y compris les appendices:</p> <p>Ne s'appliquent pas à l'exploitation en VFR.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Non transposé</p> <p>À l'exception de l'exigence de mise en place de minimums applicables aux exploitations en VFR, les IR et les AMC correspondants concernent les exploitations en IFR. Il n'est pas nécessaire d'assouplir de manière</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
		explicite les exploitations en VFR.
<p>23. OPS1.530 Décollage:</p> <p>i) Le point a) s'applique, assorti des dispositions ci-après. L'autorité peut, cas par cas, accepter d'autres données de performances produites par l'exploitant et étayées par une démonstration et/ou une expérience documentée. Les points b) et c) s'appliquent, assortis des dispositions ci-après. Lorsque les exigences prévues au présent OPS ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle justifiant l'exploitation, l'autorité peut, cas par cas, accepter d'autres données, compatibles avec le manuel de vol, relatives aux performances liées aux procédures spéciales, produites par l'exploitant et étayées par une démonstration et/ou une expérience documentée.</p> <p>ii) L'exploitant qui souhaite réaliser des opérations conformément au point i) doit en obtenir l'autorisation préalable auprès de l'autorité qui délivre le CTA. Cette autorisation:</p> <p>A) spécifie le type d'avion;  B) spécifie le type d'exploitation;  C) spécifie les aérodromes et les pistes concernés;  D) limite le décollage aux conditions VMC;  E) spécifie les qualifications de l'équipage, et  F) est limitée aux avions dont le premier certificat de type a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005.</p> <p>iii) L'exploitation doit être acceptée par l'État dans</p>	CAT.POL.A.305	<p>Non transposé</p> <p>tout assouplissement au cas par cas exigerait une procédure conforme aux termes de l'article 14.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
lequel l'aérodrome est situé.		
<p>24. OPS1.535 Franchissement d'obstacles au décollage - multimoteurs:</p> <p>i) Les points a) 3), a) 4), a) 5), b) 2), c) 1), c) 2) et l'appendice ne concernent pas l'exploitation en VFR de jour.</p> <p>ii) Pour l'exploitation en IFR ou en VFR de jour, les points b) et c) s'appliquent avec les variations suivantes:</p> <p>A) la navigation à vue est considérée comme possible, lorsque la visibilité en vol est supérieure ou égale à 1 500 m;</p> <p>B) la largeur maximale requise du couloir est de 300 m, lorsque la visibilité est supérieure ou égale à 1 500 m.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Afin de transposer le point i), la modification suivante est proposée pour la sous-partie CAT.POL.A.310:</p> <p>insérer un nouveau point e)</p> <p>e) Les exigences visées aux points a) 3), a) 4), a) 5), b) 2), et c) 2) ne sont pas applicables aux exploitations en VFR de jour.</p> <p>Afin de transposer le point ii), la modification suivante est proposée pour la sous-partie AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>ajouter, à la fin du point a):</p> <p>Pour les exploitations en VFR de nuit, la navigation à vue doit être considérée comme possible lorsque la visibilité en vol est supérieure ou égale à 1 500 m.</p>	<p>Partiellement transposé</p> <p>i) la référence au point c), point 1), n'est pas transposée. Autrement, la règle ne pourrait s'appliquer aux trajectoires de vol nécessitant des changements de trajectoire d'un angle supérieur à 15°.</p> <p>ii) la référence à l'IFR et au point B) n'est pas transposée. Aucune justification de sécurité n'est disponible pour ce type d'assouplissements.</p>
25. OPS1.545 Atterrissage – aérodromes de destination et de dégagement:		<p>Non transposé</p> <p>tout assouplissement au cas par cas</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>i) Le présent point s'applique, assorti des dispositions ci-après. Lorsque les exigences prévues au présent OPS ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle justifiant l'exploitation, l'autorité peut, cas par cas, accepter d'autres données compatibles avec le manuel de vol, relatives aux performances liées aux procédures spéciales, produites par l'exploitant et étayées par une démonstration et/ou une expérience documentée.</p> <p>ii) L'exploitant qui souhaite réaliser des opérations conformément au point i) doit en obtenir l'autorisation préalable auprès de l'autorité qui délivre le CTA. Cette autorisation:</p> <p>A) spécifie le type d'avion;  B) spécifie le type d'exploitation;  C) spécifie les aérodromes et les pistes concernés;  D) limite l'approche finale et l'atterrissage aux conditions VMC;  E) spécifie les qualifications de l'équipage, et  F) est limitée aux avions dont le premier certificat de type a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005.</p> <p>iii) L'exploitation doit être acceptée par l'État dans lequel l'aérodrome est situé.</p>		<p>exigerait une procédure conforme aux termes de l'article 14.</p>
<p>26. OPS1.550 Atterrissage - pistes sèches:</p> <p>i) Le présent point s'applique assorti des dispositions suivantes: lorsque les exigences prévues au présent OPS ne peuvent être respectées à cause de limitations physiques liées à l'extension de la piste et</p>		<p>Non transposé</p> <p>tout assouplissement au cas par cas  exigerait une procédure conforme aux termes de l'article 14.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>qu'il existe un intérêt public réel et une nécessité opérationnelle justifiant l'exploitation, l'autorité peut, cas par cas, accepter d'autres données, compatibles avec le manuel de vol, relatives aux performances liées aux procédures spéciales, produites par l'exploitant et étayées par une démonstration et/ou une expérience documentée.</p> <p>ii) L'exploitant qui souhaite réaliser des opérations conformément au point i) doit en obtenir l'autorisation préalable auprès de l'autorité qui délivre le CTA. Cette autorisation:</p> <p>A) spécifie le type d'avion;            B) spécifie le type d'exploitation;            C) spécifie les aérodromes et les pistes concernés;            D) limite l'approche finale et l'atterrissage aux conditions VMC;            E) spécifie les qualifications de l'équipage; et            F) est limitée aux avions dont le premier certificat de type a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005.</p> <p>iii) L'exploitation doit être acceptée par l'État dans lequel l'aérodrome est situé.</p>		
27. Réserve		

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>28. OPS1.650 Exploitation en VFR de jour:</p> <p>L'OPS 1.650 s'applique assorti des dispositions suivantes: les monomoteurs dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 22 mai 1995 peuvent être exemptés des exigences prévues aux points f), g), h) et i) par l'autorité, si pour y répondre ils devaient subir une modification de rattrapage.</p>	CAT.IDE.A.125, point d)	Aucune modification
<p>29. Partie-M, point M.A.704, Spécifications de gestion du maintien de la navigabilité</p> <p>Les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être adaptées au type d'exploitation concernée;</p>		Non traité dans le règlement relatif aux opérations aériennes.
<p>30. Partie-M, point M.A.306, Système de compte rendu matériel de l'exploitant</p> <p>L'autorité peut approuver un système simplifié de compte rendu matériel, adapté au type d'exploitation.</p>		Non traité dans le règlement relatif aux opérations aériennes.
<p>31. OPS1.940 Composition de l'équipage de conduite:</p> <p>Les points a) 2), a) 4) et b) ne concernent pas l'exploitation en VFR de jour, mais le point a) 4) s'applique toutefois intégralement, lorsque l'OPS 1 exige la présence deux pilotes.</p>		<p>Non transposé</p> <p>L'applicabilité/non-applicabilité est clairement définie dans le texte</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>32. OPS1.945 Stage d'adaptation et contrôles:</p> <p>i) Le vol en ligne sous supervision visé au point a) 7) peut être effectué sur tout avion de la classe concernée. La durée requise de vol en ligne sous supervision dépend de la complexité des opérations prévues.</p> <p>ii) Le point a) 8) ne s'applique pas.</p>		<p>ORO.FC.220 point d), point 2) + AMC1 point e.3 correspondant</p> <p>ORO.FC.220 point b), point i)</p>
<p>33. OPS1.955 Désignation en tant que commandant de bord:</p> <p>Le point b) s'applique comme de la manière suivante: l'autorité peut accepter un stage de commandement raccourci adapté au type d'exploitation prévu. Le point a) 1) i) ne s'applique pas aux exploitations en VFR de jour.</p>		<p>ORO.FC.205 point g)</p>
<p>34. OPS1.960 Commandants de bord titulaires d'une licence de pilote professionnel</p>		<p>ORO.FC.A.250, point b)</p>
<p>35. OPS1.965 Formation de maintien des compétences et contrôle:</p> <p>i) Le point a) 1) s'applique de la manière suivante à l'exploitation en VFR de jour. Tous les maintiens des compétences et les contrôles sont adaptés au type d'exploitation et à la classe de l'avion sur lequel l'équipage de conduite opère et tiennent compte de tout équipement spécialisé utilisé.</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, point a.5</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>ii) Le point a) 3) ii) s'applique comme suit: l'entraînement sur avion peut être réalisé par un examinateur de qualification de classe, un examinateur de vol ou un examinateur de qualification de type.</p> <p>iii) Le point a) 4) i) s'applique comme suit: les contrôles de l'exploitant peuvent être réalisés par un examinateur de qualification de type, un examinateur de qualification de classe ou par un commandant de bord dûment qualifié désigné par l'exploitant et accepté par l'autorité, qui a suivi une formation portant sur les concepts de la gestion des ressources de l'équipage (CRM) et l'évaluation des compétences en matière de CRM.</p> <p>iv) Le point b) 2) s'applique aux opérations en VFR de jour comme suit: lorsque l'exploitation s'étend sur une période de moins de huit mois consécutifs, un contrôle de l'exploitant suffit. Celui-ci doit être réalisé avant le début des opérations de transport aérien.</p>		<p>ORO.FC.145, point a), point 2)</p> <p>ORO.FC.230 point b), point 5)</p> <p>ORO.FC.230 point b), point 3)</p>
<p>36. OPS1.968 Qualification pilote pour exercer dans un siège de commandant de bord ou copilote:</p> <p>L'appendice 1 ne s'applique pas aux opérations en VFR de jour réalisées avec des monomoteurs.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Évident</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>37. OPS1.975 Qualification à la compétence de route et d'aérodrome:</p> <p>i) Les points b), c) et d) ne s'appliquent pas à l'exploitation en VFR de jour, mais l'exploitant s'assure que, dans les cas où une autorisation spéciale de l'État de l'aérodrome est exigée, les exigences qui y sont liées sont respectées.</p> <p>ii) Pour l'exploitation en IFR ou en VFR de nuit, la qualification à la compétence de route et d'aérodrome peut être renouvelée, comme suit, de façon alternative à ce qui est prévu aux points b) à d).</p> <p>(A) Hormis pour les opérations à destination des aéroports les plus exigeants, au moins 10 secteurs dans la zone d'exploitation au cours des douze mois précédents outre la préparation individuelle requise.</p> <p>(B) Les opérations à destination des aérodromes les plus exigeants ne peuvent être réalisées que si:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le commandant de bord a été qualifié pour l'aérodrome concerné dans les 36 mois qui précèdent, en réalisant une visite en tant que membre concerné d'équipage en service ou en tant qu'observateur;</li> <li>2. l'approche est réalisée en VMC à partir de l'altitude de secteur minimale applicable; et</li> <li>3. une préparation individuelle avant le départ a eu lieu.</li> </ol>		<p>GM1 ORO.FC.105, point c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105, point c)</p>
<p>38. OPS1.980 Activité sur plus d'un type ou variante:</p>		

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>i) ne concerne pas l'exploitation limitée aux classes d'avions à moteur à pistons monopilotes en VFR de jour;</p> <p>ii) pour l'exploitation en IFR et VFR de nuit, l'exigence des 500 heures dans la fonction concernée de membre d'équipage de conduite pour pouvoir exercer les privilèges relevant de deux mentions dans la licence, prévue dans l'appendice 1 à l'OPS 1.980, d) 2) i), est réduite à 100 heures ou secteurs si une des mentions est associée à une classe. Un vol de contrôle est réalisé avant que le pilote ne soit lâché comme commandant de bord.</p>		<p>ORO.FC.240, point c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS1.Activité sur hélicoptère et avion:</p> <p>Le point a) 1) ne s'applique pas aux classes d'avions à moteur à pistons monopilotes.</p>		<p>ORO.FC.240, point c)</p>
<p>40. Réservé</p>		
<p>41. OPS1.1060 Plan de vol exploitation:</p> <p>Ne s'applique pas aux vols de A vers A en VFR de jour. S'applique aux vols de A vers B en VFR de jour, mais le plan de vol peut avoir une forme simplifiée adaptée au type d'exploitation (voir OPS 1.135).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)</p>	<p>Transposé</p> <p>Différence: l'OPS de l'AESA renvoie uniquement aux exploitations en VFR et non en VFR de jour. Toutefois, le champ d'application des vols A vers A se limite aux exploitations en VFR de jour.</p>
<p>42. OPS1.1070 Spécifications de gestion du maintien de navigabilité</p> <p>Les spécifications de gestion du maintien de navigabilité peuvent être adaptées au type</p>		<p>Non traité dans le règlement relatif aux opérations aériennes.</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 1.005, point a)</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
d'exploitation prévu.		
43. OPS1.1071 Compte-rendu matériel: S'applique conformément à la partie M, point M.A.306 — Système de compte rendu matériel de l'exploitant.		Non traité dans le règlement relatif aux opérations aériennes.
44. Réserve		
45. Réserve		
46. OPS1.1240 Programmes de formation: Les programmes de formation sont adaptés au type d'exploitation. Un programme d'autoformation peut être acceptable pour l'exploitation en VFR.	-	Non transposé Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.
47. OPS1.1250 Liste de vérification de la procédure de fouille d'un avion: Ne s'applique pas à l'exploitation en VFR de jour.	-	Non transposé Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.

**Appendice 1 à la sous-partie 3.005, point f) - exploitations de petits hélicoptères en VFR de jour**

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>a) Terminologie.</p> <p>1) Exploitations locales. Les vols réalisés dans une zone locale et géographiquement déterminée sont acceptables par l'autorité, à condition qu'ils commencent et se terminent sur le même site, le même jour.</p>	Annexe I - Définitions	<p>Modifié</p> <p>La définition dans l'OPS de l'AESA est plus spécifique.</p> <p>Les petits hélicoptères (selon la définition du JAR-OPS 1) sont assimilés à des hélicoptères non complexes (au sens du règlement de base).</p>
<p>b) Agrément. Tout exploitant désireux d'exécuter des activités conformes à cet appendice doit obtenir l'agrément préalable de l'autorité délivrant le CTA. Cet agrément précise:</p> <p>1) le type d'hélicoptère; et</p> <p>2) le type d'exploitation.</p> <p>3) les limitations géographiques des exploitations locales dans le cadre de cet appendice (voir ACJ de l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, point f), paragraphe b), point 3)).</p>	ORO.AOC	<p>Non transposé</p> <p>Il n'est pas nécessaire de transposer explicitement cette règle. Toutefois, cette opération fait partie du CTA et est incluse dans le programme de supervision de l'autorité.</p>
<p>c) Interdiction. Les activités suivantes sont interdites:</p>		

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
1) JAR-OPS 3.065. Transport d'armes et de munitions de guerre.	CAT.GEN.MPA.155	Non transposé Cet assouplissement n'est pas considéré pertinent. Le transport d'armes et de munitions de guerre est très peu probable dans un environnement de CAT à bord d'un petit hélicoptère.
2) JAR-OPS 3.265. Transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées ou de personnes en état d'arrestation.	CAT.OP.MPA.155	Non transposé Non pertinent. Le transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées ou de personnes en état d'arrestation à bord d'un hélicoptère non complexe ou lors de l'exploitation locale d'un hélicoptère semble peu probable.
3) JAR-OPS 3.305. Avitaillement/reprise de carburant avec passagers à bord ou en cours de débarquement.	CAT.OP.MPA.195	Non transposé La règle actuelle interdit déjà l'avitaillement et la reprise de carburant, avec de l'AVGAS et un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, se trouvent à bord, ou débarquent. Par conséquent, la plupart des hélicoptères à motorisation non complexe sont déjà mentionnés dans cette règle.
4) JAR-OPS 3.335. Interdiction de fumer à bord	CAT.OP.MPA.240	Non transposé. En effet, la règle existante interdit déjà de fumer et fournit une protection suffisante.
d) Assouplissement. Les règles suivantes sont		

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence
assouplies:		
<p>1) JAR-OPS 3.100 Admission au poste de pilotage:</p> <p>i) L'exploitant établit des règles pour le transport de passagers occupant un siège de pilote, le cas échéant.</p> <p>ii) Le commandant de bord s'assure que:</p> <p>C. A) le transport de passagers occupant un siège de pilote n'entraîne pas de distraction et ne nuit pas au déroulement du vol; et</p> <p>B) le passager qui occupe un siège de pilote est familiarisé avec les restrictions et les procédures de sécurité applicables.</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135, point a), point 3)</p>	<p>Aucune modification</p>
<p>2) JAR-OPS 3.135 Informations complémentaires et formulaires devant se trouver à bord.</p> <p>i) Pour les exploitations locales, les documents suivants doivent se trouver à bord:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135, point a), point 1) - Plan de vol exploitation</p> <p>B) JAR-OPS 3.135, point a), point 2) - Compte rendu matériel (sauf en cas d'atterrissage distant)</p> <p>C) JAR-OPS 3.135, point a), point 4) - Documentation Notam/AIS</p> <p>D) JAR-OPS 3.135, point a), point 5) - Informations météorologiques</p> <p>E) JAR-OPS 3.135, point a), point 7) - Notification de catégories spéciales de passagers, etc.</p> <p>F) JAR-OPS 3.135, point a), point 8) - Notification de</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180, point b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)</p>	<p>pour i) Modifié</p> <p>Les assouplissements de la sous-partie CAT.GEN.MPA.180 incluent également le certificat acoustique;</p> <p>la licence radio de l'aéronef; et</p> <p>la documentation de masse et centrage.</p> <p>pour ii) aucune modification.</p>

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>chargements spéciaux, etc.</p> <p>ii) Pour les exploitations non locales:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135, point a), point 1) - Plan de vol exploitation. Le plan de vol peut prendre une forme simplifiée, selon le type d'exploitations exécutées et ce que l'autorité juge acceptable.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135, point a), point 7) - Notification de catégories spéciales de passagers. Non requise.</p>		
<p>3) JAR-OPS 3.140 Informations conservées au sol.</p> <p>Les informations ne doivent pas nécessairement être conservées au sol lorsque d'autres méthodes d'enregistrement sont employées.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Non transposé</p> <p>Le but de cet assouplissement reste obscur et insuffisamment précis pour faire l'objet d'une IR. De plus, la règle existante indique que ces informations doivent être conservées jusqu'à ce qu'elles aient été copiées sur leur lieu d'archivage.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.165 Location.</p> <p>Applicable uniquement lorsqu'il existe un contrat de location formel.</p> <p>Remarque: le cas où un contrat de transport de passagers est cédé à un autre exploitant, auquel les passagers paient le prix du transport, n'est pas considéré comme un cas de location.</p>	ORO.AOC.110	<p>Non transposé</p> <p>Il est généralement admis que la location nécessite l'établissement d'un contrat de location formel.</p>
<p>5) JAR-OPS 3.215 Utilisation des services de la circulation aérienne.</p> <p>Non applicable, sauf si requis par les exigences de l'espace aérien et à condition que les dispositions</p>	CAT.OP.MPA.100, point b)	Aucune modification

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
relatives aux services de recherche et de sauvetage soient considérées comme acceptables par l'autorité.		
<p>6) JAR-OPS 3.220 Autorisation des héliports par l'exploitant.</p> <p>L'exploitant établit une procédure de qualification des commandants de bord pour la sélection d'héliports ou de sites d'atterrissage adaptés au type d'hélicoptère et au type d'exploitation.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105, point d)	<p>Modifié</p> <p>Le contenu de la règle de l'OPS de l'AESA s'applique à toutes les exploitations d'hélicoptère pour les sites n'ayant pas fait l'objet d'une étude préalable, ce qui est supposé être l'objet de cette règle.</p>
<p>7) JAR-OPS 3.255 Politique de carburant.</p> <p>Les points b) à d) ne sont pas applicables lorsque la politique de carburant énoncée dans la partie JAR-OPS 3.255, point a), garantit qu'au terme du vol ou d'une série de vols, la quantité de carburant restante n'est pas inférieure à la quantité suffisante pour voler pendant 30 minutes à une vitesse de croisière normale (cette durée peut être réduite à 20 minutes en cas d'exploitation dans une zone disposant de sites d'atterrissage par précaution continus et adaptés). La réserve finale doit être précisée dans le manuel d'exploitation afin de satisfaire à l'exigence du paragraphe JAR-OPS 3.375, point c).</p>	CAT.OP.MPA.151, point b)	Aucune modification
<p>8) JAR-OPS 3.280 Attribution des sièges aux passagers.</p> <p>La mise en place de procédures n'est pas requise.</p> <p>Remarque: l'objectif de ce point est réalisé par le pilote qui fait preuve de discernement. Le point JAR-OPS 3.260 est applicable et réputé répondre au besoin</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Non transposé</p> <p>Il apparaît évident que, pour les exploitations d'hélicoptères à motorisation non complexe, la mise en place de procédures doit se faire suivant une approche proportionnée et pragmatique. Aucun assouplissement ne semble nécessaire.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence
de mise en place de procédures.		
<p>9) JAR-OPS 3.285 Information des passagers.</p> <p>i) Point a), point 1). Sauf dans le cas où cette opération présente un danger, les passagers se voient communiquer des informations verbales à propos des questions de sécurité, dont une partie peut être transmise par le biais d'une présentation audio-visuelle. L'utilisation d'appareils électroniques portatifs est subordonnée à un agrément préalable.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Suggestion d'ajout de la sous-partie AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>EXPLOITATIONS MONOPILOTES SANS ÉQUIPAGE DE CABINE</p> <p>Pour les exploitations monopilotes sans équipage de cabine, le commandant de bord doit communiquer les informations de sécurité aux passagers, sauf pendant les phases critiques de vol.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Modifié</p> <p>Cet AMC est entendu transposer le but de la règle.</p> <p>Le but de cet assouplissement reste obscur. Le point CAT.GEN.MPA.140 implique déjà que l'utilisation de PED est subordonnée à l'autorisation de l'exploitant.</p>
<p>10) JAR-OPS 3.290 Préparation du vol.</p> <p>i) Pour les exploitations locales:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, point a). Aucun plan de vol exploitation n'est requis.</p> <p>ii) Pour les exploitations non locales:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, point a). Un plan de vol exploitation peut être établi sous une forme simplifiée, selon le type d'exploitation.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)</p>	Aucune modification
<p>11) JAR-OPS 3.375 Gestion en vol du carburant.</p> <p>Les termes de l'appendice 1 au JAR-OPS 3.375 ne doivent pas nécessairement être appliqués (voir</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	Aucune modification

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence
point d), point 14), ci-après).		
<p>12) JAR-OPS 3.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance.</p> <p>Avec l'agrément préalable de l'autorité, des sorties entre 10 000 ft et 16 000 ft d'altitude pendant une courte durée peuvent être entreprises sans utilisation de l'oxygène de subsistance, conformément aux procédures contenues dans le manuel d'exploitation. (Dans ces circonstances, l'exploitant doit veiller à informer les passagers avant le départ de l'absence de source d'oxygène de subsistance à bord de l'appareil.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Non transposé</p> <p>Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.</p>
<p>13) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.270 Arrimage des bagages et du fret.</p> <p>Selon le type d'exploitation et d'hélicoptère.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>Non transposé</p> <p>Il est généralement admis qu'une procédure doit être élaborée en fonction du type d'exploitation et d'hélicoptère.</p>
<p>14) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.375 Gestion en vol du carburant.</p> <p>Sans objet.</p>	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	<p>Aucune modification</p> <p>L'AMC transposant l'appendice ne s'applique pas aux exploitations de petits hélicoptères ni aux exploitations locales d'hélicoptères.</p>
<p>15) JAR-OPS 3.630 Présentation générale. Instruments et équipements.</p> <p>Les autres équipements ne satisfaisant pas aux normes JTSO actuelles mais répondant à la norme de sécurité de l'équipement original peuvent être considérés acceptables par l'autorité.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Hors champ d'application. Les exigences d'agrément ou la conformité avec les ETSO relèvent du règlement (CE) n° 1702/2003. Les éventuels assouplissements acceptables doivent être réglementés dans ce cadre.</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>16) JAR-OPS 3.775 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés.</p> <p>Avec l'agrément préalable de l'autorité, des sorties de courte durée entre 10 000 ft et 16 000 ft d'altitude peuvent être entreprises sans oxygène de subsistance, conformément aux procédures contenues dans le manuel d'exploitation.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Non transposé</p> <p>Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.</p>
<p>17) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.775 Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés.</p> <p>Non applicable conformément aux points 12) et 16) ci-dessus.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Non transposé</p> <p>Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.</p>
<p>18) JAR-OPS 3.955, point b) Passage au statut de commandant de bord.</p> <p>L'autorité peut accepter un stage de commandement raccourci adapté au type d'exploitation prévu.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Aucune condition fournie pour ce stage raccourci</p>
<p>[19) JAR-OPS 3.970, point a) Expérience récente.</p> <p>Comme alternative à l'exigence de la sous-partie JAR-OPS 3.970, point a), avec l'agrément préalable de</p>		FCL.060

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence
<p>l'autorité, l'exigence d'expérience de moins de 90 jours peut être satisfaite lorsqu'un pilote a effectué 3 décollages, 3 circuits et 3 atterrissages à bord d'un hélicoptère appartenant au même groupe dans les 90 jours précédents (voir ACJ de l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, point f), paragraphe d), point 19)). La qualification d'expérience récente pour le type d'hélicoptère à piloter est subordonnée:</p> <p>i) au contrôle de compétence pour la qualification de type (TRPC) portant sur le type valable; et</p> <p>ii) à l'exécution de 2 heures de vol sur le type ou la variante dans les 6 derniers mois;</p> <p>iii) à un OPC valide à bord de l'un des hélicoptères du groupe désigné; et</p> <p>iv) à une rotation stricte des OPC pour tous les hélicoptères pilotés dans le groupe désigné; et</p> <p>v) à la composition des groupes désignés et à la procédure de validation des TRPC, des OPC et de l'expérience récente, contenue dans le manuel d'exploitation.]</p>		
<p>([20]) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.965 Formation de maintien des compétences et contrôle.</p> <p>Un programme applicable au type d'exploitation peut être accepté par l'autorité.</p>		ORO.FC.230, point a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Plan de vol exploitation.</p> <p>Voir 2) i) A) et 2) ii) A) ci-dessus.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)</p>	Aucune modification

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point f) exploitations de petits hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b>
<p>[22]) JAR-OPS 3.1235 Exigences de sécurité.</p> <p>Applicable uniquement lorsque les exploitations ont lieu dans des États soumis à l'application du programme de sécurité national pour les exploitations traitées dans cet appendice.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.</p>
<p>[[23]] JAR-OPS 3.1240 Programmes de formation.</p> <p>Les programmes de formation sont adaptés au type d'exploitation. Un programme d'autoformation peut être considéré comme acceptable par l'autorité.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.</p>
<p>[[24]] JAR-OPS 3.1250 Liste de vérification pour la procédure de fouille de l'hélicoptère.</p> <p>Aucune liste de vérification n'est requise.</p>		<p>Non transposé</p> <p>Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.</p>

**Appendice 1 à la sous-partie 3.005, point g) - exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour**

<b>Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour</b>	<b>AESA OPS - Référence</b>	<b>Description de la différence</b> □
<p>a) Agrément. Tout exploitant désireux d'exécuter des activités conformes à cet appendice doit obtenir l'agrément préalable de l'autorité délivrant le CTA. Cet agrément précise:</p> <p>1) le type d'hélicoptère</p> <p>2) le type d'exploitation</p> <p>3) les limitations géographiques des exploitations dans le cadre de cet appendice (voir ACJ de l'appendice 1 au JAR-OPS 3.005, point g), paragraphe a), point 3)).</p>	ORO.AOC	<p>Non transposé</p> <p>Il n'est pas nécessaire de transposer explicitement cette règle. Toutefois, cette opération fait partie du CTA et est incluse dans le programme de supervision de l'autorité.</p>
<p>b) Interdiction. Les activités suivantes sont interdites:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Transport d'armes et de munitions de guerre.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Non transposé</p> <p>Cet assouplissement n'est pas considéré pertinent. Le transport d'armes et de munitions de guerre est très peu probable dans un environnement de CAT lors de l'exploitation locale d'un hélicoptère.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.265. Transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées ou de personnes en état d'arrestation.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Non transposé</p> <p>Non pertinent. Le transport de passagers non admissibles, de personnes expulsées ou de personnes en état d'arrestation à bord d'un hélicoptère non complexe ou lors de l'exploitation locale d'un hélicoptère semble peu probable.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.305. Avitaillement/reprise de carburant avec passagers à bord ou en cours de débarquement.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Non transposé</p> <p>La règle actuelle interdit déjà l'avitaillement et la</p>

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence □
		reprise de carburant, avec de l'AVGAS et un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, se trouvent à bord, ou débarquent. Par conséquent, la plupart des hélicoptères non complexes sont déjà mentionnés dans cette règle.
4) JAR-OPS 3.335. Interdiction de fumer à bord.	CAT.OP.MPA.240	Non transposé. En effet, la règle existante interdit déjà de fumer et fournit une protection suffisante.
c) Assouplissement. Les règles suivantes sont assouplies:		
<p>1) JAR-OPS 3.135 Informations complémentaires et formulaires devant se trouver à bord.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135, point a), point 1) - Plan de vol exploitation. Le plan de vol peut prendre une forme simplifiée, selon le type d'exploitations exécutées et ce que l'autorité juge acceptable.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135, point a), point 4) - Documentation Notam/AIS. Non requise.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135, point a), point 5) - Informations météorologiques. Non requises.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135, point a), point 7) - Notification de catégories spéciales de passagers, etc. Non requise.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135, point a), point 8) - Notification de chargements spéciaux, etc. Non requise.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180, point b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175, point c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)</p>	<p>Les assouplissements de la sous-partie CAT.GEN.MPA.180 incluent également le certificat acoustique;</p> <p>la licence radio de l'aéronef; et</p> <p>la documentation de masse et centrage.</p> <p>Assouplissement concernant le plan de vol exploitation transposé.</p>
2) JAR-OPS 3.140 Informations conservées au sol.	CAT.GEN.MPA.185	Non transposé

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence □
Les informations ne doivent pas nécessairement être conservées au sol lorsque d'autres méthodes d'enregistrement sont employées.		Le but de cet assouplissement reste obscur et insuffisamment précis pour faire l'objet d'une IR. De plus, la règle existante indique que ces informations doivent être conservées jusqu'à ce qu'elles aient été copiées sur leur lieu d'archivage.
3) JAR-OPS 3.165 Location. Applicable uniquement lorsqu'il existe un contrat de location formel. Remarque: le cas où un contrat de transport de passagers est cédé à un autre exploitant, auquel les passagers paient le prix du transport, n'est pas considéré comme un cas de location.	ORO.AOC.110	Non transposé Il est généralement admis que la location nécessite l'établissement d'un contrat de location formel.
4) JAR-OPS 3.215 Utilisation des services de la circulation aérienne. Non applicable, sauf si requis pas les exigences de l'espace aérien et à condition que les dispositions relatives aux services de recherche et de sauvetage soient considérées comme acceptables par l'autorité.	CAT.OP.MPA.100, point b)	Aucune modification
5) JAR-OPS 3.220 Autorisation des héliports par l'exploitant. L'exploitant établit une procédure de qualification des commandants de bord pour la sélection d'héliports ou de sites d'atterrissage adaptés au type d'hélicoptère et au type d'exploitation.	AMC1 CAT.OP.MPA.105, point d)	Modifié Le contenu de la règle de l'OPS de l'AESA s'applique à toutes les exploitations d'hélicoptère pour les sites n'ayant pas fait l'objet d'une étude préalable, ce qui est supposé être l'objet de cette règle.
(6) JAR-OPS 3.255 Politique de carburant. Les points b) à d) ne sont pas applicables lorsque la politique de carburant énoncée dans la partie JAR-OPS 3.255,	CAT.OP.MPA.151, point b)	Aucune modification

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence <input type="checkbox"/>
point a), garantit qu'au terme du vol ou d'une série de vols, la quantité de carburant restante n'est pas inférieure à la quantité suffisante pour voler pendant 30 minutes à une vitesse de croisière normale (cette durée peut être réduite à 20 minutes en cas d'exploitation dans une zone disposant de sites d'atterrissage par précaution continus et adaptés). La réserve finale doit être indiquée dans le manuel d'exploitation afin de satisfaire à l'exigence du paragraphe JAR-OPS 3.375, point c).		
7) JAR-OPS 3.290, point a). Voir C) 1) i) ci-dessus.	AMC1 CAT.OP.MPA.175, point a)	Aucune modification
8) JAR-OPS 3.375 Gestion en vol du carburant. Les termes de l'appendice 1 au JAR-OPS 3.375 ne doivent pas nécessairement être appliqués (voir point c), point 10) ci-après).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Aucune modification
9) JAR-OPS 3.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance. Avec l'agrément préalable de l'autorité, des sorties entre 10 000 ft et 13 000 ft d'altitude pendant une courte durée peuvent être entreprises sans utilisation de l'oxygène de subsistance, conformément aux procédures contenues dans le manuel d'exploitation. (Dans ces circonstances, l'exploitant doit veiller à informer les passagers avant le départ de l'absence de source d'oxygène de subsistance à bord de l'appareil.)	CAT.OP.MPA.285	Non transposé. Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.
10) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.375 Gestion	CAT.OP.MPA.281	Aucune modification

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence □
en vol du carburant. Sans objet.	AMC1 CAT.OP.MPA.281	L'AMC, qui transpose cet appendice, ne s'applique pas aux exploitations de petits hélicoptères ni aux exploitations locales d'hélicoptères.
11) JAR-OPS 3.630 Présentation générale. Instruments et équipements. Les autres équipements ne satisfaisant pas aux normes JTSO actuelles mais répondant à la norme de sécurité de l'équipement original peuvent être considérés acceptables par l'autorité.		Non transposé Hors champ d'application. Les exigences d'agrément ou la conformité avec les ETSO relèvent du règlement (CE) n° 1702/2003. Les éventuels assouplissements acceptables doivent être réglementés dans ce cadre.
12) JAR-OPS 3.775 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés.  Avec l'agrément préalable de l'autorité, des sorties de courte durée entre 10 000 ft et 16 000 ft d'altitude peuvent être entreprises sans oxygène de subsistance, conformément aux procédures contenues dans le manuel d'exploitation.	CAT.IDE.H.240	Non transposé  Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.
13) Appendice 1 à la sous-partie JAR-OPS 3.775 Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés.  Non applicable conformément aux points 9) et 12) ci-dessus.	CAT.IDE.H.240	Non transposé  Il a été estimé dangereux d'octroyer une exemption ouverte concernant l'utilisation de l'oxygène et, en ce qui concerne les hélicoptères, une telle exemption irait à l'encontre des termes de l'annexe 6 de l'OACI. Une exemption est accordée selon des conditions très strictes et après agrément de l'autorité compétente uniquement pour ce qui concerne la partie-SPO.
14) JAR-OPS 3.1060 Plan de vol exploitation.  Voir C) 1) i) ci-dessus.	CAT.OP.MPA.175, point c)  AMC1	Aucune modification

Appendice 1 à la sous-partie OPS 3.005, point g) exploitations locales d'hélicoptères, VFR de jour	AESA OPS - Référence	Description de la différence <input type="checkbox"/>
	CAT.OP.MPA.175, point a)	
15) JAR-OPS 3.1235 Exigences de sécurité. Applicable uniquement dans les États soumis à l'application du programme de sécurité national pour les exploitations traitées dans cet appendice.		Non transposé Dans le champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008.

**Annexe 2: liste des assouplissements et des règles non applicables aux exploitations  
CAT (A vers A)**

**Partie-CAT**

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.GEN.MPA.115	Personnel ou membres d'équipage autres que l'équipage de cabine présents dans la cabine	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personnel ou membres d'équipage autres que l'équipage de cabine présents dans la cabine MESURES POUR ÉVITER TOUTE CONFUSION PAR LES PASSAGERS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personnel ou membres d'équipage autres que l'équipage de cabine présents dans la cabine MEMBRES D'ÉQUIPAGE SUR VOLS DE MISE EN PLACE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A
	CAT.GEN.MPA.180	Documents, manuels et informations devant se trouver à bord	Assouplissements pour les exploitations A vers A locales et à bord d'aéronefs non complexes
	CAT.GEN.MPA.195	Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol CONTRÔLES OPÉRATIONNELS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.GEN.MPA.195, point a)	Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol EXTRACTION DES ENREGISTREURS APRÈS UN ÉVÉNEMENT À SIGNALER	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.GEN.MPA.195, point b)	Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol INSPECTION DES ENREGISTREMENTS DES ENREGISTREURS DE VOL	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.OP.MPA.100, point b)	Utilisation des services de la circulation aérienne	Assouplissements pour les exploitations d'aéronefs non complexes en VFR de jour et les exploitations locales d'hélicoptères.
	CAT.OP.MPA.105	Utilisation d'aérodromes et de sites d'exploitation	Assouplissements pour les avions non complexes
	CAT.OP.MPA.110, point b)	Minimums opérationnels d'aérodrome	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome PROCÉDURES DE DÉPART D'AÉRODROMES SUR TERRE - HÉLICOPTÈRES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome DISPOSITIFS LUMINEUX D'APPROCHE - OACI, FAA	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome OPÉRATIONS SBAS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome OPÉRATIONS DE DÉCOLLAGE - AVIONS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome OPÉRATIONS DE DÉCOLLAGE - HÉLICOPTÈRES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome EXPLOITATIONS NPA, APV, CAT I	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome CRITÈRES DE MISE EN PLACE DE RVR/CMV	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome DÉTERMINATION DE MINIMUMS RVR/CMV/VIS POUR NPA, APV, CAT I - AVIONS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome DÉTERMINATION DE MINIMUMS RVR/CMV/VIS POUR NPA, APV, CAT I - HÉLICOPTÈRES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome MANŒUVRES À VUE - AVIONS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome MANŒUVRES À VUE SUR TERRE - HÉLICOPTÈRES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome CONVERSION DE LA VISIBILITÉ MÉTÉO RAPPORTÉE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome EFFET SUR LES MINIMUMS D'ATERRISSAGE DE LA DÉFAILLANCE OU DU DÉCLASSEMENT TEMPORAIRE DES ÉQUIPEMENTS AU SOL	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Minimums opérationnels d'aérodrome EXPLOITATIONS EN VFR D'AÉRONEFS À MOTORISATION NON COMPLEXE	Assouplissements pour les aéronefs non complexes
	CAT.OP.MPA.115	Technique d'approche – avions	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Technique d'approche - avions APPROCHE FINALE À DESCENTE CONTINUE (CDFA)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Technique d'approche - avions EXPLOITATIONS NPA SANS APPLICATION DE LA TECHNIQUE CDFA	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Technique d'approche - avions PROCÉDURES ET INSTRUCTIONS D'EXPLOITATION ET FORMATION	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Technique d'approche - avions APPROCHE FINALE À DESCENTE CONTINUE (CDFA)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Approche à l'aide d'un radar embarqué (ARA) pour le survol de l'eau – hélicoptères	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Approche à l'aide d'un radar embarqué (ARA) pour le survol de l'eau – hélicoptères GÉNÉRALITÉS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
GM1	CAT.OP.MPA.120	Approche à l'aide d'un radar embarqué (ARA) pour le survol de l'eau – hélicoptères GÉNÉRALITÉS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procédures de départ et d'approche aux instruments	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procédures antibruit - avions CONCEPTION NDAP	Non applicable aux avions non complexes, en VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procédures antibruit - avions TERMINOLOGIE GÉNÉRALITÉS EXEMPLE	Non applicable aux avions non complexes, en VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Procédures antibruit – avions	Non applicable aux avions non complexes, en VFR.
	CAT.OP.MPA.135, point c)	Routes et zones d'exploitation – généralités	Assouplissements pour les exploitations A vers A d'aéronefs non complexes en VFR de jour.
	CAT.OP.MPA.140	Distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans agrément ETOPS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations d'aéronefs complexes
AMC1	CAT.OP.MPA.140, point c)	Distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans agrément ETOPS CRITÈRES D'EXPLOITATION DE PETITS AVIONS BIMOTEURS SANS CAPACITÉ ETOPS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations d'aéronefs complexes
GM1	CAT.OP.MPA.140, point c)	Distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour les avions bimoteurs sans agrément ETOPS VITESSE DE CROISIÈRE AVEC UN MOTEUR EN PANNE (OEI)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations d'aéronefs complexes
	CAT.OP.MPA.150	Politique de carburant	En partie non applicable aux exploitations CAT A vers A
AMC1	CAT.OP.MPA.150, point b)	Politique de carburant CRITÈRES DE PLANIFICATION - AVIONS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC2	CAT.OP.MPA.150, point b)	Politique de carburant LOCALISATION DE L'AÉRODROME DE DÉGAGEMENT EN ROUTE-CARBURANT (ERA-CARBURANT)	Non applicable aux exploitations CAT A vers A
AMC3	CAT.OP.MPA.150, point b)	Politique de carburant CRITÈRES DE PLANIFICATION - HÉLICOPTÈRES	Non applicable aux exploitations CAT A vers A
GM1	CAT.OP.MPA.150, point b)	Politique de carburant MÉTHODE STATISTIQUE DE RÉSERVE DE ROUTE - AVIONS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A
GM1	CAT.OP.MPA.150, point c), point 3) i)	Politique de carburant RÉSERVE DE ROUTE	Non applicable aux exploitations CAT A vers A
GM1	CAT.OP.MPA.150, point c), point 3) ii)	Politique de carburant AÉRODROME DE DÉGAGEMENT À DESTINATION	Non applicable aux exploitations CAT A vers A
	CAT.OP.MPA.151, point a)	Politique de carburant - assouplissements	Assouplissements pour les avions de classe de performances B
	CAT.OP.MPA.151, point b)	Politique de carburant - assouplissements	Assouplissements pour les avions non complexes, dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 000 kg, en VFR de jour
	CAT.OP.MPA.151, point c)	Politique de carburant - assouplissements	Assouplissements pour les exploitations d'hélicoptères à motorisation non complexe et les exploitations locales d'hélicoptères.
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Information des passagers EXPLOITATIONS MONOPILOTES SANS ÉQUIPAGE DE CABINE INFORMATION DES PASSAGERS	Assouplissement pour les exploitations monopilotes sans équipage de cabine
	CAT.OP.MPA.175	Préparation du vol	Assouplissements pour les exploitations A vers A d'avions non complexes en VFR; exploitations locales d'hélicoptères à motorisation non complexe en VFR de jour.

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.OP.MPA.175, point a)	Préparation du vol PLAN DE VOL EXPLOITATION – AÉRONEFS À MOTORISATION COMPLEXE	Non applicable aux aéronefs non complexes.
AMC1	CAT.OP.MPA.175, point a)	Préparation du vol PLAN DE VOL EXPLOITATION – AÉRONEFS À MOTORISATION NON COMPLEXE ET EXPLOITATIONS LOCALES	Non applicable aux exploitations A vers A d'avions non complexes en VFR; exploitations locales d'hélicoptères à motorisation non complexe en VFR de jour;  Assouplissements pour les aéronefs non complexes autres que les exploitations A vers A en VFR et les exploitations locales autres qu'à bord d'hélicoptères à motorisation non complexe en VFR de jour.
GM1	CAT.OP.MPA.175, point b), point 5)	Préparation du vol TABLEAUX DE CONVERSION	Non applicable aux exploitations A vers A d'avions non complexes en VFR ; exploitations locales d'hélicoptères à motorisation non complexe en VFR de jour.
	CAT.OP.MPA.180	Sélection des aérodromes – avions	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères PRÉVISION D'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN MER	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères PRÉVISION D'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.OP.MPA.181, point b), point 1)	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères AÉRODROME CÔTIER	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181, point d)	Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation - hélicoptères AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT EN MER	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Minimums pour la préparation des vols IFR – avions	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Minimums pour la préparation des IFR - avions MINIMUMS POUR LA PRÉPARATION DES AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Minimums pour la préparation des IFR - avions PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES DES AÉRODROMES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Minimums pour la préparation des vols IFR – hélicoptères	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Minimums pour la préparation des IFR - avions MINIMUMS POUR LA PRÉPARATION DES AÉRODROMES DE DÉGAGEMENT	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Membres de l'équipage à leur poste de travail	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - environnement en équipage multiple/exploitations avec équipage de cabine
AMC1	CAT.OP.MPA.210, point b)	Membres de l'équipage à leur poste de travail POSITIONS ASSISES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations avec équipage de cabine
	CAT.OP.MPA.220	Moyens d'aide à l'évacuation d'urgence	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.OP.MPA.245	Conditions météorologiques - tous aéronefs	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.OP.MPA.246	Conditions météorologiques – avions	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Givre et autres contaminants – procédures de vol	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vols en conditions givrantes prévues ou réelles
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Givre et autres contaminants - procédures de vol VOL EN CONDITIONS GIVRANTES PRÉVUES OU RÉELLES - AVIONS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vols en conditions givrantes prévues ou réelles
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Givre et autres contaminants - procédures de vol VOL EN CONDITIONS GIVRANTES PRÉVUES OU RÉELLES - HÉLICOPTÈRES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vols en conditions givrantes prévues ou réelles
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gestion en vol du carburant - hélicoptères HÉLICOPTÈRES À MOTORISATION COMPLEXE, EXPLOITATIONS NON LOCALES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/exploitations non locales
GM1	CAT.OP.MPA.290	Détection de proximité du sol PROGRAMME DE FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUX SYSTÈMES D'AVERTISSEMENT ET D'ALARME D'IMPACT (TAWS)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilisation du système anticollision embarqué (ACAS) PROGRAMMES DE FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE AUX ACAS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.OP.MPA.295	Utilisation du système anticollision embarqué (ACAS) GÉNÉRALITÉS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.OP.MPA.295	Utilisation du système anticollision embarqué (ACAS)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.OP.MPA.305	Commencement et poursuite de l'approche	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.OP.MPA.305, point e)	Commencement et poursuite de l'approche REPÈRES VISUELS POUR OPÉRATIONS D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Procédures opérationnelles – hauteur de franchissement du seuil de piste – avions	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Généralités DONNÉES CONCERNANT LES PISTES MOUILLÉES ET CONTAMINÉES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.200	Généralités	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.205	Décollage RÉDUCTION DE LA LONGUEUR DE PISTE DUE À L'ALIGNEMENT	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.205	Décollage ÉTAT DE LA SURFACE DE LA PISTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.205	Décollage	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.210	Franchissement d'obstacles au décollage FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES AU DÉCOLLAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.POL.A.210	Franchissement d'obstacles au décollage EFFET DES ANGLES D'INCLINAISON LATÉRALE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC3	CAT.POL.A.210	Franchissement d'obstacles au décollage PRÉCISION DE NAVIGATION REQUISE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.210	Franchissement d'obstacles au décollage PROCÉDURES D'URGENCE POUR LE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.210	Franchissement d'obstacles au décollage	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.POL.A.215	En route – un moteur en panne (OEI) ANALYSE DE ROUTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.215	En route – un moteur en panne (OEI)	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.220	En route – avions à trois moteurs ou plus, dont deux moteurs en panne	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.POL.A.225	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement APPROCHE INTERROMPUE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.225	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.225	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement MESURE DE L'ALTITUDE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.225	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement PENTE D'APPROCHE INTERROMPUE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.230	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement FACTORISATION DES DONNÉES DE PERFORMANCE DE DISTANCE D'ATTERRISSAGE AUTOMATIQUE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.230	Atterrissage – pistes sèches	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.230	Atterrissage – pistes sèches MASSE À L'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.235	Atterrissage – pistes mouillées et contaminées	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.240	Approbation des angles d'inclinaison latérale élevés	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.POL.A.245	Approbation des opérations d'approche à forte pente	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.250	Approbation des opérations avec atterrissage court	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.310	Franchissement d'obstacles au décollage - avions multimoteurs TRAJECTOIRE DE DÉCOLLAGE - NAVIGATION À VUE	Assouplissement pour les avions de classe de performances B, en VFR de jour
	CAT.POL.A.310, point e)	Franchissement d'obstacles au décollage - avions multimoteurs	Assouplissement pour les avions de classe de performances B, en VFR de jour
	CAT.POL.A.345	Approbation des opérations d'approche à forte pente	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/hauteur au seuil supérieure ou égale à 35 ft
	CAT.POL.A.400	Décollage	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.400	Décollage ÉTAT DE LA SURFACE DE LA PISTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.400	Décollage RÉDUCTION DE LA LONGUEUR DE PISTE DUE À L'ALIGNEMENT	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.POL.A.400	Décollage PENDE DE LA PISTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.405	Franchissement d'obstacles au décollage	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.405	Franchissement d'obstacles au décollage EFFET DES ANGLES D'INCLINAISON LATÉRALE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC2	CAT.POL.A.405	Franchissement d'obstacles au décollage PRÉCISION DE NAVIGATION REQUISE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.410	En route – tous moteurs en fonctionnement	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.415	En route – un moteur en panne	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.415	En route – un moteur en panne ANALYSE DE ROUTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.420	En route – avions à trois moteurs ou plus, dont deux moteurs en panne	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.425	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.425	Atterrissage - aérodromes de destination et de dégagement MESURE DE L'ALTITUDE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.430	Atterrissage – pistes sèches	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.POL.A.430	Atterrissage – pistes sèches FACTEURS DE CORRECTION DE LA DISTANCE D'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.POL.A.430	Atterrissage – pistes sèches PENDE DE LA PISTE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.POL.A.430	Atterrissage – pistes sèches MASSE À L'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.A.435	Atterrissage – pistes mouillées et contaminées	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.POL.H.110	Prise en compte des obstacles	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.POL.H.210	Trajectoire de décollage	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Données et documentation de masse et centrage	Assouplissements pour les avions et hélicoptères de classe de performances B concernant la position du CG dans la documentation de masse et centrage.
	CAT.IDE.A.120	Équipements de nettoyage du pare-brise	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - règle pour les aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.120	Équipements de nettoyage du pare-brise - DISPOSITIF PERMETTANT D'ASSURER LA TRANSPARENCE D'UNE PARTIE DU PARE-BRISE EN CAS DE PRÉCIPITATIONS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - règle pour les aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.130	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR; assouplissement partiel pour les aéronefs non complexes.
AMC1	CAT.IDE.A.130, point a) point 5)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés INDICATEUR DE GLISSEMENT LATÉRAL	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130, point b)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés ALTIMÈTRES - EXPLOITATIONS EN IFR OU DE NUIT	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130, point e)	Exploitation en IFR ou de nuit – instruments de vol et de navigation et équipements associés DISPOSITIF INDIQUANT UNE PANNE DU DISPOSITIF DESTINÉ À ÉVITER LES DÉFAILLANCES DES SYSTÈMES ANÉMOMÉTRIQUES EN RAISON DE LA CONDENSATION OU DU GIVRE	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.IDE.A.130, point i)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés HORIZON ARTIFICIEL DE SECOURS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130, point j)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés PORTE-CARTE	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Équipements additionnels pour les vols en IFR avec un seul pilote	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Système avertisseur d'altitude	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9
	CAT.IDE.A.150	Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS)	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) AVERTISSEMENT DE DÉVIATION À INCLINAISON DESCENDANTE EXCESSIVE POUR TAWS DE CLASSE A	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9
	CAT.IDE.A.155	Système anticollision embarqué (ACAS)	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9
	CAT.IDE.A.160	Équipement radar météorologique embarqué	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9/avions pressurisés
AMC1	CAT.IDE.A.160	Équipement radar météorologique embarqué GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes/MOPSC supérieure à 9/avions pressurisés
	CAT.IDE.A.165	Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations en conditions givrantes prévues ou réelles

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.IDE.A.170	Système d'interphone pour l'équipage de conduite	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - exploitations multipilotes
AMC1	CAT.IDE.A.170	Système d'interphone pour l'équipage de conduite TYPE D'INTERPHONE POUR ÉQUIPAGE DE CONDUITE	Non pertinent pour les exploitations CAT (A vers A) - exploitations multipilotes
	CAT.IDE.A.175	Système d'interphone pour les membres de l'équipage	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.175	Système d'interphone pour les membres de l'équipage SPÉCIFICATIONS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.180	Système d'annonces publiques	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.180	Système d'annonces publiques SPÉCIFICATIONS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.185	Enregistreur de conversations du poste de pilotage	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.185	Enregistreur de conversations du poste de pilotage GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ À COMPTER DU 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> AVRIL 1998 ET LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC3	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES CONCERNANT LES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> AVRIL 1998 ET LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC4	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL A ÉTÉ DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> JUIN 1990 ET LE 31 MARS 1998	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC5	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES CONCERNANT LES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL A ÉTÉ DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> JUIN 1990 ET LE 31 MARS 1998	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC6	CAT.IDE.A.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES AVIONS DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL A ÉTÉ DÉLIVRÉ AVANT LE 1 <sup>ER</sup> JUIN 1990	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.195	Enregistrement des liaisons de données	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.195	Enregistrement des liaisons de données GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
GM1	CAT.IDE.A.195	Enregistrement des liaisons de données GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.200	Enregistreur combiné	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.200	Enregistreur combiné GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.IDE.A.210	Signaux «Attacher vos ceintures» et «Défense de fumer»	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - passagers non visibles depuis les postes de pilotage
	CAT.IDE.A.215	Portes intérieures et rideaux	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions de grande capacité
AMC1	CAT.IDE.A.215	Portes intérieures et rideaux INDICATION DES PLAQUES SIGNALÉTIQUES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions de grande capacité
	CAT.IDE.A.225	Trousse médicale d'urgence	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.225	Trousse médicale d'urgence CONTENU DE LA TROUSSE MÉDICALE D'URGENCE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.IDE.A.225	Trousse médicale d'urgence TRANSPORT EN CONDITIONS DE SÉCURITÉ	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC3	CAT.IDE.A.225	Trousse médicale d'urgence ACCÈS À LA TROUSSE MÉDICALE D'URGENCE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC4	CAT.IDE.A.225	Trousse médicale d'urgence ENTRETIEN DE LA TROUSSE MÉDICALE D'URGENCE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.230	Oxygène de premiers secours	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vol avec altitudes supérieures à 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Oxygène de premiers secours GÉNÉRALITÉS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vol avec altitudes supérieures à 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Oxygène de subsistance - avions pressurisés	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés
AMC1	CAT.IDE.A.235	Oxygène de subsistance - avions pressurisés GÉNÉRALITÉS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC2	CAT.IDE.A.235	Oxygène de subsistance - avions pressurisés BESOINS EN OXYGÈNE DES OCCUPANTS DES SIÈGES DU POSTE DE PILOTAGE ET DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE TRANSPORTÉ EN PLUS DU NOMBRE MINIMAL DE MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE REQUIS	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés
GM1	CAT.IDE.A.235	Oxygène de subsistance - avions pressurisés MASQUES À POSE RAPIDE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés
	CAT.IDE.A.245	Équipement de protection respiratoire pour l'équipage	Non pertinent/applicable pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés/aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.245	Équipement de protection respiratoire pour l'équipage ÉQUIPEMENT DE PROTECTION RESPIRATOIRE (PBE)	Non pertinent/applicable pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés/aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.255	Haches et pieds-de-biche	Non pertinent/applicable pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés/aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.A.255	Haches et pieds-de-biche STOCKAGE DES HACHES ET DES PIEDS-DE-BICHE	Non pertinent/applicable pour les exploitations CAT A vers A - avions pressurisés/aéronefs complexes
	CAT.IDE.A.265	Dispositifs d'évacuation d'urgence	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - hauteur des issues supérieure à 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Mégaphones	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronaves complexes
AMC1	CAT.IDE.A.270	Mégaphones LOCALISATION DES MÉGAPHONES	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronaves complexes
	CAT.IDE.A.275	Éclairage et balisage de secours	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronaves complexes/MOPSC supérieure à 9

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.IDE.A.325	Casque	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Casque GÉNÉRALITÉS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Casque GÉNÉRALITÉS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Boîte de mélange audio	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol DEUX DISPOSITIFS DE COMMUNICATION INDÉPENDANTS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol NOMBRE ET TYPE ACCEPTABLES D'ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol NOMBRE ET TYPE ACCEPTABLES D'ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol PANNE D'UN SEUL DISPOSITIF	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC4	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol HF - ÉQUIPEMENT SUR CERTAINES ROUTES MNPS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol EXIGENCES APPLICABLES DE L'ESPACE AÉRIEN	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Feux opérationnels	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Feux opérationnels PHARE D'ATTERRISSAGE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130, point e)	Exploitation en IFR ou de nuit – instruments de vol et de navigation et équipements associés DISPOSITIF INDIQUANT UNE PANNE DU DISPOSITIF DESTINÉ À ÉVITER LES DÉFAILLANCES DUES À LA CONDENSATION OU AU GIVRAGE DU SYSTÈME ANÉMOMÉTRIQUE	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130, point f) point 6)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés ÉCLAIRAGE DU DISPOSITIF DE SECOURS DE MESURE ET D'AFFICHAGE DE L'ASSIETTE	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130, point i)	Exploitation en IFR ou de nuit - instruments de vol et de navigation et équipements associés PORTE-CARTE	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Équipements additionnels pour les vols monopilotes en IFR	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
	CAT.IDE.H.160	Équipement radar météorologique embarqué	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Équipement radar météorologique embarqué GÉNÉRALITÉS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Équipements supplémentaires pour une exploitation en conditions givrantes de nuit	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - vols en conditions givrantes prévues ou réelles
	CAT.IDE.H.170	Système d'interphone pour l'équipage de conduite	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - environnement multipilote
AMC1	CAT.IDE.H.170	Système d'interphone pour l'équipage de conduite TYPE D'INTERPHONE POUR ÉQUIPAGE DE CONDUITE	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - environnement multipilote
	CAT.IDE.H.175	Système d'interphone pour les membres de l'équipage	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - transport de membres d'équipage autre que l'équipage de vol
AMC1	CAT.IDE.H.175	Système d'interphone pour les membres de l'équipage SPÉCIFICATIONS CARACTÉRISTIQUES	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - transport de membres d'équipage autre que l'équipage de vol
	CAT.IDE.H.180	Système d'annonces publiques	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.185	Enregistreur de conversations du poste de pilotage	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.H.185	Enregistreur de conversations du poste de pilotage GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.190	Enregistreur de paramètres de vol	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC1	CAT.IDE.H.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES HÉLICOPTÈRES DONT LA MCTOM EST SUPÉRIEURE À 3 175 KG ET DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ À COMPTER DU 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC2	CAT.IDE.H.190	Enregistreur de paramètres de vol LISTE DES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES HÉLICOPTÈRES DONT LA MCTOM EST SUPÉRIEURE À 3 175 KG ET DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> AOÛT 1999 ET LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016, ET LES HÉLICOPTÈRES DONT LA MCTOM EST SUPÉRIEURE À 7 000 KG OU LA MPSC EST SUPÉRIEURE À NEUF ET DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 1989 ET LE 1 <sup>ER</sup> AOÛT 1999	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC3	CAT.IDE.H.190	Enregistreur de paramètres de vol SPÉCIFICATIONS DE PERFORMANCES CONCERNANT LES PARAMÈTRES À ENREGISTRER POUR LES HÉLICOPTÈRES DONT LA MCTOM EST SUPÉRIEURE À 3 175 KG ET DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> AOÛT 1999 ET LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 2016, ET LES HÉLICOPTÈRES DONT LA MCTOM EST SUPÉRIEURE À 7 000 KG OU LA MPSC EST SUPÉRIEURE À NEUF ET DONT LE PREMIER CDN INDIVIDUEL EST DÉLIVRÉ ENTRE LE 1 <sup>ER</sup> JANVIER 1989 ET LE 1 <sup>ER</sup> AOÛT 1999	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.195	Enregistrement des liaisons de données	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.H.195	Enregistrement des liaisons de données GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
GM1	CAT.IDE.H.195	Enregistrement des liaisons de données GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.200	Enregistreur combiné des données de vol et des conversations	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.H.200	Enregistreur combiné des données de vol et des conversations GÉNÉRALITÉS	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.240	Oxygène de subsistance – hélicoptères non pressurisés	Assouplissements pour les hélicoptères à motorisation non complexe et non pressurisés.
	CAT.IDE.H.270	Mégaphones	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
AMC1	CAT.IDE.H.270	Mégaphones LOCALISATION DES MÉGAPHONES	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.275	Éclairage et balisage de secours	Non applicable aux exploitations CAT A vers A - aéronefs complexes
	CAT.IDE.H.335	Boîte de mélange audio	Non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol DEUX DISPOSITIFS DE COMMUNICATION INDÉPENDANTS	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

	Référence de la règle	Intitulé de la règle	Explication
AMC2	CAT.IDE.H.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol NOMBRE ET TYPE ACCEPTABLES D'ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol PANNE D'UN SEUL DISPOSITIF	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Équipement de communication et de navigation pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol EXIGENCES APPLICABLES DE L'ESPACE AÉRIEN	En partie non pertinent pour les exploitations CAT A vers A - IFR

**Annexe 3: acronymes et abréviations employés**

AAC	communication administrative aéronautique
AAD	écart par rapport à l'altitude attribuée
AAL	au-dessus du niveau de l'aérodrome
AC	courant alternatif
ACAS II	système anticollision embarqué II
ADF	radiocompas automatique
ADG	alternateur à air dynamique
ADS	surveillance dépendante automatique
ADS-B	surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	surveillance dépendante automatique en mode contrat
AeMC	centre aéromédical
AEO	tous les moteurs opérationnels
AFCS	système de commandes de vol automatique
AFM	manuel de vol de l'aéronef
AFN	notification de vol de l'aéronef
AFN	notification aux établissements d'ATS
AGL	au-dessus du niveau du sol
AHRS	système de référence de cap et d'attitude
AIS	service d'information aéronautique
ALS	dispositif lumineux d'approche
ALSF	dispositif lumineux d'approche à feux séquentiels clignotants
AMC	moyens acceptables de conformité
AMSL	au-dessus du niveau moyen de la mer
ANP	performances de navigation réelles
AOC/CTA	certificat de transporteur aérien

APCH	approche
APU	groupe de puissance auxiliaire
APV	procédure d'approche à orientation verticale
AR	route d'ATS
AR	autorisation requise
AR	exigences applicables aux autorités
ARA	approche à l'aide d'un radar embarqué
ASC	Comité de la sécurité aérienne
ASDA	distance accélération-arrêt utilisable
ATC	contrôle du trafic aérien
ATO	organisme de formation agréé
ATPL	licence de pilote de ligne
ATQP	programme de formation et de qualification alternatif
ATS	services de la circulation aérienne
AVGAS	essence avion
AVTAG	carburant volatil
BALS	dispositif lumineux d'approche de base
B-RNAV	navigation sur zone de base
CAP	paramètres d'accès contrôleur
CDFA	approche finale à descente continue
CDL	liste des déviations tolérées
CE	Commission européenne
CFIT	impacts sans perte de contrôle
CG	centre de gravité
cm	centimètres
CM	gestion de configuration/contexte

CMA	approche de surveillance continue
CMPA	aéronef à motorisation complexe
CMV	visibilité météo convertie
CofA/CDN	certificat de navigabilité
CPA	point d'approche le plus proche
CPDLC	communications par liaison de données entre le contrôleur et le pilote
CPL	licence de pilote commercial
CRM	gestion des ressources d'équipage
CRT	outil de réponse aux commentaires
CVR	enregistreur de conversations du poste de pilotage
DA	altitude de décision
D-ATIS	liaison de données - Service automatique d'information de région terminale
DC	courant continu
DCL	clairance de départ
DDM	différence de modulation
DEL	diode électroluminescente
D-FIS	service d'information de vol par liaison de données
DGOR	compte rendu d'événement de marchandises dangereuses
DH	hauteur de décision
DME	matériel de télémétrie
D-OTIS	liaison de données - Service automatique d'information opérationnelle
DR	distance de décision
DSTRK	axe à suivre
EASP	European Aviation Safety Programme (programme européen de sécurité aérienne)
EFB	sacoche de vol électronique

EFIS	système d'instruments électroniques de vol
EGT	température des gaz d'échappement
ELT(AD)	émetteur de localisation d'urgence (à déploiement automatique)
ELT(AF)	émetteur de localisation d'urgence (à réglage automatique)
ELT(AP)	émetteur de localisation d'urgence (portatif automatique)
ELT(S)	émetteur de localisation d'urgence de survie
EPE	estimation d'erreur de position
EPR	rapport de pressions moteur
EPU	estimation d'incertitude de position
ERA	(aérodrome de) dégagement en route
ESSG	Groupe de pilotage SAFA européen
ETOPS	exploitations long-courrier d'avions bimoteurs
ETSO	Spécifications techniques européennes
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile)
EVS	système à vision augmentée
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale américaine de l'aviation)
FAF	repère d'approche finale
FAK	trousse de premiers secours
FALS	dispositif lumineux d'approche complète
FANS	futur système de navigation aérienne
FAP	point d'approche finale
FATO	aire d'approche finale et de décollage
FDM	surveillance des données de vol
FDR	enregistreur de paramètres de vol
FFS	simulateur de vol
FI	instructeur de vol

FL	niveau de vol
FM	modulateur de fréquence
FMS	système de gestion du vol
FOR	champ de regard
FOV	champ de vision
FSTD	entraîneur synthétique de vol
ft	feet (pieds)
FTD	système d'entraînement au vol
g	gramme
g	gravité
GBAS	système utilisant des informations augmentées par balises au sol
GCAS	système anticollision au sol
GIDS	système de détection de verglas au sol
GLS	Système d'atterrissage GBAS
GM	Documents d'orientation
GNSS	système de navigation par satellite à couverture mondiale
GPS	système de positionnement mondial
GPWS	système d'alarme de proximité du sol
HEMS	service médical d'urgence par hélicoptère
HF	haute fréquence
HI/MI	haute intensité/intensité moyenne
HIALS	dispositif lumineux d'approche à haute intensité
HLL	liste des limitations applicables aux héliplates-formes
HoT	durée de protection
hPa	hectopascal
HUD	collimateur de pilotage tête haute
HUDLS	système d'atterrissage par guidage tête haute
IAF	repère d'approche initiale

IALS	dispositif lumineux d'approche intermédiaire
IF	repère intermédiaire
IFR	règles de vol aux instruments
IGE	effet de sol
ILS	système d'atterrissage aux instruments
IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
inHg	pouces de mercure
INS	système de navigation inertielle
IORS	système interne de compte rendu d'événements
IP	point intermédiaire
IR	modalité d'exécution
IRNAV/IAN	navigation sur zone intégrée
IRS	système de référence inertielle
ISA	atmosphère standard internationale
IV	intraveineux
JAA	Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'aviation)
JAR	Joint Aviation Requirements (Règles aéronautiques communes)
JET 1/A/A1	kérosène
JET B	carburant volatil
JIP	Procédure commune de mise en œuvre
JP-4	carburant volatil
km	kilomètre
kN	kiloNewton
KSS	formule de Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nœud
LAT/LONG	latitude/longitude
LIFUS	vol de ligne sous supervision

LNAV	navigation transversale
LoA	lettre d'accord
LOC	radiobalise
LOE	évaluation type vol de ligne
LOFT	entraînement au vol de ligne
LOS	surface à obstacles limités
LOUT	température minimale d'utilisation opérationnelle
LP	performances de la radiobalise
LPV	précision latérale avec approche à orientation verticale
LRNS	système de navigation à longue portée
LVO	opérations par faible visibilité
LVP	procédures par faible visibilité
LVTO	décollage par faible visibilité
m	mètre
MALS	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne
MALSF	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne et à feux séquentiels clignotants
MALSR	dispositif lumineux d'approche à intensité moyenne et à feux indicateurs d'alignement de piste
MAPt	point d'approche interrompue
MCTOM	masse maximale certifiée au décollage
MDA	altitude minimale de descente
MDA/H	hauteur/altitude minimale de descente
MDH	hauteur minimale de descente
MEA	altitude de sécurité minimale en route
MEL	liste minimale d'équipements
METAR	rapport météorologique d'aérodrome
MGA	grille d'altitudes de sécurité minimales
MHz	mégahertz

MID	valeur médiane
ml	millilitre
MLS	système d'atterrissage micro-ondes
MMEL	liste minimale d'équipements de référence
MNPS	spécifications de performances minimales de navigation
MOC	dégagement d'obstacle minimum
MOCA	altitude minimale de dégagement d'obstacle
MOPS	niveau minimal de performances opérationnelles
MORA	altitude minimale hors route
MPSC	configuration maximale en sièges passagers
mSv	millisievert
NADP	procédure de départ antibruit
NALS	absence de dispositif lumineux d'approche
NAV	navigation
NDB	radiophare non directionnel
N <sub>F</sub>	vitesse de turbine de travail libre
NM	mille marin
NOTAM	avis aux navigateurs aériens
NPA	approche classique
NVG	jumelles de vision nocturne
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OAT	température extérieure
OCH	hauteur de franchissement d'obstacles
OCL	autorisation océanique
ODALS	dispositif lumineux d'approche omnidirectionnelle
OEI	un moteur en panne
OFS	surface dégagée d'obstacles

OGE	hors effet de sol
OIP	point d'amorce de décalage
OM	manuel d'exploitation
ONC	carte de navigation opérationnelle
OSD	données d'adéquation opérationnelle
otCMPA	aéronef à motorisation non complexe
PAPI	indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	radar d'approche de précision
PBE	équipement de protection respiratoire
PBN	navigation fondée sur les performances
PCDS	système de dispositif de transport de personnel
PDP	point prédéterminé
PNR	point de non retour
POH	manuel du pilote
PRM	personne à mobilité réduite
QFE	pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (ou au seuil de piste)
QNH	question nil height, pression atmosphérique au niveau de la mer
R/T	radiotéléphonie
RA	avis de résolution
RAT	moulinet escamotable
RCC	centre de coordination des opérations de sauvetage
RCF	réserve de route réduite
RCLL	feux de l'axe de piste
RFC	carte d'installations et services en route
RNAV	navigation sur zone
RNAV 5	B-RNAV, navigation sur zone de base
RNP	performances de navigation requises

RNPX	performances X de navigation requises
ROD	vitesse de descente
RTCA	Commission radiotechnique pour l'aéronautique
RTZL	feux de l'aire de toucher des roues sur la piste
RVR	portée visuelle de piste
RVSM	minima de séparation verticale réduits
SACA	évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires
SAE ARP	pratique aérospatiale recommandée par la Société des ingénieurs automobiles
SAFA	évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
SALS	dispositif lumineux d'approche simple
SALSF	dispositif lumineux d'approche courte à feux séquentiels clignotants
SAP	approche stabilisée
SAP	paramètres d'accès système
SAR	recherche et sauvetage
SBAS	système utilisant des informations augmentées par satellite
SCP	catégories spéciales de passagers
SID	départ normalisé aux instruments
SMS	système de gestion de la sécurité
SPECI	message d'observation SPECIal sélectionné pour l'aviation
SRA	approche au radar de surveillance
SRE	radiodétecteur de surveillance d'approche
SSALF	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée à feux séquentiels clignotants
SSALR	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée à feux indicateurs d'alignement de piste
SSALS	dispositif lumineux d'approche courte simplifiée
SSP	Programme de sécurité de l'État
SSR	radar de surveillance secondaire (transmettant l'altitude-pression)

STC	certificat de type supplémentaire
SVS	système à vision synthétique
TA	avis de trafic
TAC	carte d'approche terminale
TAFS	prévisions d'aérodrome
TAS	vitesse vraie
TAWS	système d'avertissement et d'alarme d'impact
TCAS	système d'alerte de trafic et anticollision
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	point de décision au décollage
TDZ	aire de toucher des roues
THR	seuil
TODA	distance de décollage utilisable
TORA	longueur de roulement au décollage utilisable
TRI	instructeur de qualification de type
TSE	erreur intégralement systémique
TVE	erreur verticale totale
TWIP	informations météorologiques terminales pour les pilotes
UMS	système de surveillance de consommation
UTC	temps universel coordonné
UTR	retendue de la partie supérieure du torse
V <sub>AT</sub>	vitesse air indiquée au seuil
VDF	goniomètre VHF
VFR	règles de navigation à vue
VHF	très haute fréquence
VIS	visibilité
VMC	conditions météorologiques de vol à vue
V <sub>MO</sub>	vitesse maximale d'exploitation

VNAV	navigation verticale
VOR	radiophare d'alignement omnidirectionnel VHF
V <sub>S1G</sub>	vitesse de décrochage 1 g
V <sub>SO</sub>	vitesse de décrochage
V <sub>Y</sub>	vitesse de taux de montée idéal
WAC	carte aéronautique du monde
WXR	radar météo
ZFT	sans temps de vol
ZFTT	formation sans temps de vol