

**NORMES ET EXIGENCES
DU GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO
QUANT AUX EXPLOITANTS AÉRIENS**

(« LES NORMES »)

Troisième révision

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR 1^{er} mai 2008

© 1990, 1993, 2000 et 2008, Imprimeur de la Reine pour l'Ontario

Imprimé en Ontario, Canada

Des exemplaires à l'unité de la présente publication peuvent être obtenus sans frais à l'adresse ci-dessous.

Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario
Service de la sécurité aérienne
70 Foster Drive, bureau 400
Sault Ste. Marie (Ontario)
P6A 6V5

Téléphone : 705 945-5906
Télec. : 705 945-5908

À l'attention de : Agent de la sécurité aérienne

Si vous désirez recevoir de l'aide en français, veuillez communiquer avec le :

Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario
70 Foster Drive, bureau 400
Sault Ste. Marie (Ontario)
P6A 6V5

Téléphone : 705 945-5906
Télec. : 705 945-5908

TABLE DES MATIÈRES

NORMES ET EXIGENCES DU GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO QUANT AUX EXPLOITANTS AÉRIENS (« LES NORMES »).....	1
1.0 DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
1.1 EN CONFORMITÉ AVEC LA <u>LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE</u> ET LES NORMES.....	1
1.2 INOBSERVATION DES NORMES	1
2.0 OBJET DES NORMES	3
2.1 LOIS APPLICABLES	3
2.2 LES LOIS ET RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX ET LES NORMES	3
2.3 CONFORMITÉ AVEC LES LOIS ET LES RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX.....	3
2.4 CONFORMITÉ AVEC LES NORMES	3
2.5 OMISSIONS ET ERREURS	3
2.6 DISSOCIABILITÉ DES NORMES	3
3.0 PROCESSUS D'ADMISSIBILITÉ DES EXPLOITANTS AÉRIENS	4
3.1 VÉRIFICATIONS ET PROCESSUS DE VÉRIFICATION	4
3.2 SOUS-TRAITANCE	5
3.3 AÉRONEFS NON APPROUVÉS POUR LA LOCATION	5
3.4 NON-PAIEMENT POUR LE POSITIONNEMENT, LE RETRAIT OU LE VOL.....	5
4.0 EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES	6
4.1 USAGE DU TABAC DANS L'AÉRONEF	6
4.2 AVITAILLEMENT	6
4.3 SÉANCES D'INFORMATION AVANT L'EMBARQUEMENT	6
4.4 RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE (ELT)	7
4.5 PÉRIODE DE VOL ET DE SERVICE	7
4.6 MARCHANDISES DANGEREUSES	7
4.7 ARRIMAGE DE LA CARGAISON.....	7
4.8 ENTRETIEN	8
4.9 INGÉNIEURS	8
4.10 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES	8
4.11 ALCOOL OU MÉDICAMENTS	8
5.0 ASSURANCE	9
5.1 ASSURANCE ET INDEMNISATION	9
6.0 NORMES LIÉES AUX AÉRONEFS	12
6.1 COMMANDES DOUBLES.....	12
6.2 RETENUES DES ÉPAULES	12
6.3 ÉQUIPEMENT DE SURVIE.....	12
6.4 AÉRONEF IFR.....	12
6.5 RADIO MA VHF	12
7.0 NORMES À L'INTENTION DES PILOTES	13
7.1 COMPÉTENCES MINIMALES DE L'ÉQUIPAGE	13
7.2 VOLS SPÉCIAUX	16
7.3 PILOTE – INGÉNIEUR	16
7.4 DIMINUTION DES HEURES MINIMALES DE FORMATION DU PILOTE	17
7.5 FORMATION DU PERSONNEL.....	17
8.0 VOLS NORMAUX	19
8.1 VOLS IFR 19	
8.2 VOLS VFR 19	
9.0 VOLS SPÉCIAUX	20
9.1 EXIGENCES LIÉES AU TRAVAIL LORSQUE LA PORTE EST OUVERTE	20
9.2 HÉLICOPTÈRE LOUÉ POUR LA SUPPRESSION DES INCENDIES	20
9.3 DISPOSITIFS D'ALLUMAGE AÉRIENS.....	21
9.4 VOILURE FIXE CHARGEMENTS EXTERNES	22
0.5 ÉLINGAGE DE LA VOILURE TOURNANTE.....	22
9.6 VOLS À DISTANCE.....	22

9.7	INSTALLATIONS POUR LE TRANSPORT DES BLESSÉS ET ARRIMAGE.....	22
10.0	SURVEILLANCE DE VOLS	23
10.1	CONFORMITÉ.....	23
10.2	EXIGENCES MATÉRIELLES.....	23
10.3	PROCÉDURES	23
11.0	PROCÉDURES D'URGENCE	24
11.1	RAPPORT SUR LES FAITS AÉRONAUTIQUES	24

**SA MAJESTÉ LA REINE
EN DROIT DE L'ONTARIO
SA MAJESTÉ REPRÉSENTÉE PAR
LE MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES DE L'ONTARIO
(ci-après désigné sous le nom de « Gouvernement de l'Ontario »,
« Gouvernement »,
« MRNO » ou « Richesses naturelles »)**

**NORMES ET EXIGENCES DU GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO QUANT
AUX EXPLOITANTS AÉRIENS
Troisième révision**

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR 1^{er} mai 2008

(ci-après désignées sous le nom de « LES NORMES »)

1.0 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 EN CONFORMITÉ AVEC LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE ET LES NORMES

1.1.1 Les exploitants aériens (quelques fois désignés dans les présentes collectivement comme « exploitants » ou individuellement comme « exploitant ») doivent offrir les services en vertu de la Loi sur l'aéronautique du Canada, des règles et des règlements promulgués à cet égard ainsi que des modalités contenues dans **LES NORMES**, avec toutes leurs modifications successives.

1.2 INOBSERVATION DES NORMES

1.2.1 Chaque exploitant convient qu'en cas de manquement, en tout temps et indépendamment de la raison, à se conformer aux **NORMES**, le gouvernement de l'Ontario peut, à sa seule et entière discrétion retirer l'exploitant de la liste d'admissibilité du gouvernement et, nonobstant toute indication contraire dans toute entente, toute offre permanente, tout contrat, tout accord sur la location à long terme ou tout autre accord par écrit entre le gouvernement de l'Ontario et l'exploitant pour la prestation de services aériens ou d'opérations aériennes au gouvernement (ci-dessous désigné collectivement comme « Entente »), le gouvernement peut soit sur avis immédiat résilier une telle entente, en tout ou en partie, sans quelque responsabilité que ce soit de la part du gouvernement envers l'exploitant exception faite du paiement par le gouvernement d'une somme raisonnable à l'exploitant pour tous services rendus en vertu d'une telle entente jusqu'à la date de fin à la satisfaction du gouvernement; au autrement, le gouvernement peut sur avis suspendre l'exploitant et ne plus utiliser ses services, en tout ou en partie, dans le cadre d'une telle entente jusqu'au moment où la ou les violations **des NORMES** soient dûment corrigées à la satisfaction du

gouvernement, pourvu que le gouvernement n'ait aucune responsabilité que ce soit à l'égard de l'exploitant en raison d'une telle suspension à l'exclusion du paiement d'un montant raisonnable pour service suspendu par le gouvernement que l'exploitant ait rendu à la date de la suspension à la satisfaction du gouvernement; sous réserve que le gouvernement peut exiger, par un avis, à l'exploitant, de corriger une telle violation dans une période donnée comme l'indique le gouvernement, à défaut de quoi le gouvernement peut alors suspendre l'exploitant, comme il est indiqué ci-dessus, si cela n'a pas déjà été fait, ou poursuivre toute suspension alors en vigueur, jusqu'à ce qu'une telle violation soit dûment rectifiée, ou mettre fin à une telle entente, en tout ou en partie, avec l'exploitant conformément aux clauses de résiliation de la section modalités de fin indiquée ci-dessus.

2.0 OBJET DES NORMES

2.1 LOIS APPLICABLES

2.1.1 **LES NORMES** doivent être régies et interprétées conformément aux lois de la province de l'Ontario et à toutes les lois applicables du Canada.

2.2 LES LOIS ET RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX ET LES NORMES

2.2.1 Les lois et les règlements fédéraux s'appliquent. Il doit être manifestement compris et convenu que **LES NORMES** ne sont pas destinées à nuire, transgresser ou abroger les dispositions de la Loi sur l'aéronautique et les règles et règlements promulgués en vertu des présentes ni tout autre document et toute autre procédure déterminés par Transports Canada comme le Manuel d'information aéronautique et le *Canada Air Pilot* et tout autre document distribué par Transports Canada pour une utilisation par le milieu de l'aviation ainsi que les dispositions et les exigences de tout manuel du fabricant de l'aéronef approuvé par Transports Canada.

2.3 CONFORMITÉ AVEC LES LOIS ET LES RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX

2.3.1 Les exploitants doivent en tout temps se conformer aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique, aux règles et aux règlements promulgués en vertu des présentes, les Règlements de l'aviation canadienne (ci-dessous désigné « RAC »), les avis aux aviateurs ainsi qu'à toutes les autres publications, toutes les règles, tous les avis et tous les règlements promulgués par le gouvernement du Canada pour un usage dans l'aviation, avec toutes leurs modifications successives.

2.4 CONFORMITÉ AVEC LES NORMES

2.4.1 Les exploitants doivent en plus se conformer en tout temps aux **NORMES** avec toutes ses modifications successives. Les exploitants qui ne conviennent pas de se conformer aux **NORMES** avec toutes ses modifications successives ne seront pas considérés pour l'embauche par le gouvernement de l'Ontario.

2.5 OMISSIONS ET ERREURS

2.5.1 Toutes omissions ou erreurs découvertes dans le présent document doivent être portées à l'attention de la section sur la sécurité aérienne du MRNO dès que possible.

2.6 DISSOCIABILITÉ DES NORMES

2.6.1 Toute déclaration d'invalidité ou d'inapplicabilité d'une section, d'un paragraphe, d'une phrase ou d'une autre partie des **NORMES** en tout temps et pour toute raison ne modifiera aucunement la validité des autres dispositions et des dernières demeureront pleinement en vigueur.

3.0 PROCESSUS D'ADMISSIBILITÉ DES EXPLOITANTS AÉRIENS

3.1 VÉRIFICATIONS ET PROCESSUS DE VÉRIFICATION

- 3.1.1 La vérification et l'évaluation afin de veiller à la conformité avec **LES NORMES** des exploitants, de leurs aéronefs, installations, pratiques, procédures et registres seront effectuées par la Direction de l'aviation et de la gestion des incendies de forêt de la section de la sécurité aérienne du MRNO (ou son remplaçant désigné).
- 3.1.2 Le gouvernement de l'Ontario se réserve le droit de vérifier ou d'inspecter, à sa discrétion, de temps à autre et en tout temps, sans avis, la totalité ou une partie de l'entreprise, des activités et des compétences de l'exploitant, notamment, mais sans s'y restreindre, les aéronefs de l'exploitant et les documents y afférant, les pilotes, les ingénieurs et les autres membres du personnel, les permis de pilote, les certificats médicaux, les vérifications d'aptitude professionnelle du pilote, les compétences, les antécédents criminels, l'immunisation et les certificats, la preuve d'assurabilité et les permis des ingénieurs, les avenants, les programmes de formation, les fichiers, les dossiers, la tenue des dossiers et l'entretien des installations ainsi que toute autre installation, toute procédure, toute pratique, toute fourniture ou tout matériel de l'exploitant que le gouvernement à sa discrétion considère comme pertinent à la conformité de l'exploitant avec **LES NORMES** et les ententes. L'exploitant doit, à ses frais, collaborer pleinement en tout temps avec le gouvernement et ses agents au cours d'une telle inspection ou vérification. Nonobstant ce qui précède, le gouvernement de l'Ontario n'a pas la responsabilité d'effectuer une telle vérification ou inspection et ne sera pas tenu responsable ni n'aura d'obligation pour ne pas avoir effectué une telle vérification ou inspection (et les obligations d'indemnité de l'exploitant en vertu de l'article 5.1.1 ci-dessous s'appliqueront nonobstant) ou en raison de tout rapport que le gouvernement a reçu ou de tout examen qu'il peut faire de l'entreprise, des activités ou des compétences de l'exploitant.
- 3.1.3 Il incombe à l'exploitant la responsabilité de toutes les actions et omissions, négligentes ou autrement, de ses employés, représentants, entrepreneurs, sous-traitants et agents, y compris, mais non exclusivement, toutes actions et omissions impliquant une activité illégale ou une violation des **NORMES**, des ententes ainsi que de la Loi sur l'aéronautique, des RAC, des avis aux aviateurs ainsi que toutes les autres publications, toutes les règles, tous les avis et tous les règlements promulgués par le gouvernement du Canada pour un usage dans l'aviation.
- 3.1.4 Tout aéronef évalué en tout temps par le gouvernement de l'Ontario qui n'a pas été configuré adéquatement selon toutes les lois et les règlements applicables ou qui n'a pas satisfait aux **NORMES** sera retiré du contrat de location du gouvernement et conformément aux droits du gouvernement de suspendre les services de l'exploitant ou d'y mettre fin en vertu des articles 1.2 ci-dessus et du présent article 3 peut être réutilisé par le gouvernement pour usage une fois que

l'exploitant se sera pleinement conformé aux **NORMES** et aux lois et règlements applicables à la satisfaction du gouvernement.

- 3.1.5 Tout pilote évalué en tout temps par le gouvernement de l'Ontario qui n'est pas dûment qualifié conformément à toutes les lois et à tous les règlements applicables ou qui ne satisfait pas aux **NORMES** se verra refuser par l'exploitant, suivant la réception d'un avis du gouvernement en ce sens, de piloter tout aéronef pour le gouvernement.
- 3.1.6 Là où, en tout temps ou pour toute raison, de l'opinion du gouvernement de l'Ontario, un employé, un représentant, un entrepreneur, un sous-traitant ou un agent de l'exploitant omet de se conformer aux **NORMES** ou aux ententes avec le gouvernement, l'exploitant peut être suspendu de l'embauche par le gouvernement conformément à de telles modalités et dispositions pour une durée déterminée par le gouvernement à sa seule et entière discrétion qu'il juge nécessaire ou utile, pourvu qu'une telle suspension soit confirmée par écrit par le chef de la direction de la Direction de l'aviation et de la gestion des incendies de forêt.

3.2 SOUS-TRAITANCE

- 3.2.1 En aucun cas, un exploitant ne donnera en sous-traitance un contrat de location d'un aéronef du gouvernement de l'Ontario à un autre exploitant sans avoir obtenu au préalable une permission par écrit du gouvernement.

3.3 AÉRONEFS NON APPROUVÉS POUR LA LOCATION

- 3.3.1 L'approbation du gouvernement de l'Ontario de l'utilisation par l'exploitant de tout aéronef pour lequel l'exploitant n'a pas été autorisé auparavant par le gouvernement est requise avant toute considération pour sa location par le gouvernement.
- 3.3.2 L'approbation du gouvernement de l'utilisation par l'exploitant de tout aéronef non utilisé par l'exploitant auparavant en location pour le gouvernement devra être reçue avant qu'il ne soit considéré pour location par le gouvernement.

3.4 NON-PAIEMENT POUR LE POSITIONNEMENT, LE RETRAIT OU LE VOLPOSITIONNEMENT, RETRAIT OU VOL

- 3.4.1 Le gouvernement de l'Ontario peut refuser et ne devrait pas être responsable du paiement des coûts, dépenses ou frais, peu importe la nature pour les services liés à la localisation, au retrait ou au vol de tout aéronef, matériel ou membre du personnel qui implique la violation des **NORMES** ou des ententes ou dans des circonstances où l'aéronef n'a pas été configuré conformément aux spécifications stipulées par le gouvernement.

4.0 EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

4.1 USAGE DU TABAC DANS L'AÉRONEF

4.1.1 L'usage du tabac doit être **interdit** sur tous les vols d'appareils loués par le gouvernement de l'Ontario et l'exploitant indiquera correctement et clairement sur de tels vols qu'il s'agit d'un vol « **non-fumeurs** ».

4.2 AVITAILLEMENT

4.2.1 L'avitaillement en vol des aéronefs est interdit. Les passagers devront quitter l'aéronef lors de l'avitaillement avec tous les systèmes de carburant ouverts à l'exception de ce qui est stipulé à l'article 4.2.2.

4.2.2 Si des circonstances spéciales liées à des patients confinés à des civières à bord de l'aéronef justifient, de l'avis du personnel médical traitant, que le ou les patients demeurent à bord de l'aéronef pendant l'avitaillement, les précautions de sécurité suivantes en plus de celles des normes RAC 723.38 doivent être suivies :

- a) un membre de l'équipage et un membre de l'équipe médicale doivent être à bord de l'aéronef et en mesure d'effectuer une évacuation en cas d'urgence;
- b) avant l'avitaillement, les membres de l'équipage doivent définir des procédures afin de veiller à un accès et à une communication immédiate et en continu pendant l'avitaillement avec la personne accomplissant la tâche et être en mesure de procéder à une évacuation immédiate et sécuritaire de l'aéronef en cas de danger ou d'urgence se produisant pendant l'avitaillement;
- c) de l'oxygène doit être accessible à bord pour le ou les patients au cas où il serait requis à des fins médicales ou si les vapeurs pendant l'avitaillement incommode un tel patient, mais cet oxygène doit être administré uniquement dans ces circonstances comme le détermine l'équipage lorsque la sécurité le permet;
- d) un extincteur en bon état à l'extérieur de l'aéronef pendant l'avitaillement doit être facilement accessible par un opérateur qualifié;
- e) la porte des passagers de l'aéronef doit demeurer ouverte pendant l'avitaillement.

4.3 SÉANCES D'INFORMATION AVANT L'EMBARQUEMENT

4.3.1 Tous les exploitants doivent veiller à ce que les équipages et les membres de l'équipage applicables aient reçu la formation appropriée afin d'informer les passagers des procédures de sécurité et qu'ils effectuent des séances

d'information sur la sécurité avec tous les passagers avant chaque décollage, atterrissage ou en cas de situation anormale ou dangereuse, qui pourrait représenter un danger pour la santé ou la sécurité, qui pourrait se produire ou qu'on prévoit se produire.

4.4 RADIOBALISE DE REPÉRAGE D'URGENCE (ELT)

4.4.1 Tous les exploitants veilleront à ce que tout aéronef loué par le gouvernement de l'Ontario soit équipé d'une radiobalise de repérage d'urgence en tout temps.

4.4.2 L'ELT sera activée en tout temps pendant le vol.

4.5 PÉRIODE DE VOL ET DE SERVICE

4.5.1 La période de vol et de service sera conforme au Manuel d'exploitation de l'exploitant, tel qu'elles sont approuvées par Transports Canada, et sont assujetties à la discrétion absolue du gouvernement de l'Ontario de réduire la durée de vol et les heures de service de vol qui sont permises par le Manuel d'exploitation de l'exploitant au sein des programmes comportant un niveau de stress élevé tel qu'il est défini et déterminé uniquement par le gouvernement de l'Ontario. Nonobstant ce qu'indique la présente section, en aucun temps les membres de l'équipage ne doivent dépasser les heures de vol et de service de vol permis par Transports Canada ou sont autorisés à le faire.

4.5.2 Il incombe à tous les membres de l'équipage la responsabilité de se présenter au travail apte à accomplir ses tâches. Ceci inclut une période de repos suffisante afin d'accomplir les tâches assignées et dans des circonstances normales exige une période de repos minimum comme l'indique le Manuel d'exploitation de l'exploitant entre les affectations de tâches.

4.6 MARCHANDISES DANGEREUSES

4.6.1 Tous les exploitants embauchés qui doivent transporter des marchandises dangereuses en vertu de la Loi sur le transport de marchandises dangereuses et des règlements doivent avoir le droit de transporter des marchandises dangereuses avant qu'un tel transport n'ait lieu. Un tel droit doit figurer dans le Manuel d'exploitation de l'exploitant.

4.6.2 Un certificat indiquant les zones spécifiques de couverture à l'égard du transport de marchandises dangereuses doit être inclus dans le Manuel d'exploitation de l'exploitant (grandes lignes de la formation initiale et continue) ainsi qu'une preuve de la compétence et du droit de transporter les marchandises dangereuses en cause pour les pilotes, l'équipage et les autres membres du personnel concernés.

4.7 ARRIMAGE DE LA CARGAISON

- 4.7.1 Les arrimages de la cargaison sont obligatoires conformément à RAC 602.86. Les exploitants veilleront à l'installation et à l'utilisation des retenues de la cargaison requises pour l'aéronef loué par le gouvernement.

4.8 ENTRETIEN .0 MAINTENANCE

- 4.8.1 L'exploitant maintiendra l'aéronef fourni au gouvernement de l'Ontario dans un bon état de marche, de navigabilité et propre.
- 4.8.2 L'exploitant doit, en tout temps, avoir des installations suffisamment spacieuses pour abriter l'aéronef le plus grand, soit loué ou acheté, de sa flotte aux fins d'entretien; autrement il doit donner à forfait son entretien à une entreprise d'entretien autorisée par Transports Canada qui possède cette capacité. La politique d'entretien et le manuel de contrôle tel qu'approuvé par Transports Canada préciseront le système d'entretien actuel utilisé ainsi que le personnel responsable de fournir un tel entretien.

4.9 INGÉNIEURS

- 4.9.1 Les ingénieurs de l'exploitant détiendront une licence et seront acceptés par Transports Canada pour l'entretien et la réparation des aéronefs étant certifiés et offerts pour le service par l'exploitant au gouvernement de l'Ontario.

4.10 CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES

- 4.10.1 Les exploitants informeront les membres de l'équipage de leur droit de retarder, de suspendre ou d'annuler le vol du personnel du gouvernement de l'Ontario ou de tout autre passager qui, selon eux, n'est pas vêtu adéquatement pour les conditions environnementales actuelles ou prévues.
- 4.10.2 Les membres de l'équipage ont le droit de retarder, de suspendre ou d'annuler le vol du personnel du gouvernement de l'Ontario ou de tout autre passager qui, selon eux, n'est pas vêtu adéquatement pour les conditions environnementales actuelles ou prévues.

4.11 ALCOOL OU MÉDICAMENTS

- 4.11.1 L'exigence de RAC 602.03 est ici étendue pour qu'aucune personne n'agisse en tant que membre d'équipage d'un aéronef :
 - a) dans les dix (10) heures après avoir consommé une boisson alcoolisée;
 - b) alors que la personne est sous l'influence de l'alcool;
 - c) alors que la personne utilise des médicaments qui nuisent à ses facultés et qui pourraient compromettre la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord.

5.0 ASSURANCE

5.1 ASSURANCE ET INDEMNISATION

5.1.1 Indemnisation de l'exploitant

Chaque entente liée au rendement de l'exploitant pour tout service aérien ou exploitation aérienne pour le gouvernement de l'Ontario doit inclure la disposition d'indemnisation suivante :

« L'exploitant doit, en tout temps, indemniser et défendre Sa Majesté la reine en droit de l'Ontario, ses ministres, personnes désignées, employés, agents, représentants et entrepreneurs (ci-après désignées sous le nom de « Parties indemnisées ») contre toutes les réclamations, demandes, actions, causes d'action, poursuites et autres actions en justice pour blessures, pertes, coûts, contraventions, pénalités, dommages et dépenses (notamment les frais d'avocat, d'experts et de conseillers) (ci-après désignés sous le nom de « Réclamations »), de quiconque faits, soutenus, indiqués ou poursuivis, notamment pour une blessure corporelle à un tiers (y compris le décès), une blessure personnelle et les dommages à la propriété, de quelque façon que ce soit, ayant pour cause, occasionné par ou attribuable à une action, l'omission d'une action, la négligence ou autrement, par l'exploitant, ses sous-traitants ou leurs directeurs, officiers, agents et employés respectifs, ou tout membre de ses équipages ou personnel d'entretien dans le cours des obligations de l'exploitant en vertu de l'entente. L'exploitant convient également d'indemniser, de protéger et de dégager les parties indemnisées pour tout dommage accessoire, indirect, spécial ou consécutif, comme la perte d'usage, de revenu ou de profit, par toute personne, entité ou organisation, y compris, mais non exclusivement, le gouvernement de l'Ontario, réclamé ou résultant d'une telle réclamation. Les obligations indiquées dans ce paragraphe doivent être transmissibles à la résiliation ou à la fin de l'entente. »

5.1.2 Assurance de l'exploitant

L'exploitant convient par la présente de souscrire et de maintenir pour la durée de l'entente, à ses frais, auprès des assureurs à qui A.M. Best a accordé une notation de B+ ou plus, ou l'équivalent, toutes les assurances requises et appropriées conformément aux lois applicables de la province de l'Ontario et du Canada et qu'une personne prudente dans le domaine de l'exploitant maintiendrait, y compris, mais non exclusivement, ce qui suit :

- a) une assurance responsabilité aérienne, y compris, mais non exclusivement, une assurance responsabilité aérienne couvrant les lésions corporelles (y compris celles des passagers), les blessures corporelles et les dommages matériels acceptables pour le gouvernement de l'Ontario et assujettie à une protection d'au moins cinq millions (5 000 000 \$) de dollars canadiens ou d'un montant minimum exigé par l'Agence des Transports du Canada, le montant le plus avantageux l'emportant, le montant tous dommages confondus par événement pour les lésions corporelles (y compris celles des passagers), les blessures

personnelles et les dommages matériels, notamment la perte de jouissance correspondante. L'assurance de la responsabilité des passagers doit être en vigueur pour la capacité en sièges maximale de l'aéronef.

Le gouvernement de l'Ontario peut augmenter la limite requise dans cet article 5.1.2. a) à un montant n'excédant pas vingt millions (20 000 000 \$) de dollars canadiens le montant tous dommages confondus par événement, puisque le gouvernement de l'Ontario peut, à sa seule discrétion, juger nécessaire ou souhaitable, en fonction de l'exposition des services à offrir par l'exploitant.

- b) L'assurance de la responsabilité des employeurs (ou la conformité avec l'article 5.1.4 ci-dessous intitulé « Conformité avec la norme sur la santé et sécurité et la couverture de la C.S.P.A.A.T. ») est obligatoire.
- c) L'entente peut exiger d'autres garanties.

La garantie pour tous les exploitants doit être écrite :

- i) pour nommer Sa Majesté la reine aux droits de l'Ontario, ses ministres, personnes désignées, employés, entrepreneurs, représentants et agents à titre d'autres assurés dans le cadre de l'assurance responsabilité;
- ii) pour que cette assurance responsabilité s'applique de la même façon que si des polices distinctes avaient été établies à l'égard de toutes réclamations contre tout assuré par tout autre assuré ou par tout employé d'un tel assuré (clause relative aux intérêts quant au recours contre coassurés et à l'individualité de l'assurance);
- iii) de façon à accorder un avis écrit d'au moins 60 jours de l'assureur au gouvernement de l'Ontario en cas d'annulation de la police;
- iv) pour reconnaître que l'assurance s'applique lorsque l'aéronef est engagé dans un vol délibéré à basse altitude pendant la prestation de tous services aériens pour le gouvernement de l'Ontario.

5.1.3 Preuve d'assurance

L'exploitant fournit au gouvernement de l'Ontario la preuve d'assurance requise dans LES NORMES et l'entente sous forme de certificats d'assurance qui font référence à cette entente et confirme la conformité avec toutes les conditions et couvertures requises correspondantes, le ou avant l'entrée en vigueur de l'entente et les renouvellements le ou avant la fin d'une telle assurance. À la demande du gouvernement de l'Ontario, un exemplaire de chaque police d'assurance doit lui être remis. L'exploitant doit veiller à ce que chacun de ses sous-traitants se conforme aux exigences de l'assurance définies dans l'entente en obtenant des assurances semblables et en fournissant à l'exploitant une preuve de l'achat et du maintien d'une telle assurance. L'exploitant doit à son tour fournir au gouvernement une preuve de l'assurance du sous-traitant lorsque le gouvernement en fait la demande.

5.1.4 Conformité avec la norme sur la santé et sécurité et la couverture de la C.S.P.A.A.T.

L'exploitant convient de se conformer complètement à toutes les normes sur la santé et la sécurité et à être protégé adéquatement en vertu de la Loi sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail pour l'endroit où réside l'exploitant.

5.1.5 Participation de l'exploitant à une action en justice

L'exploitant doit, à ses frais, dans la mesure exigée par le gouvernement de l'Ontario, participer et assumer la défense de toute instance, action, cause d'action, poursuite ou autre action en justice de toute sorte (l'« action en justice ») contre Sa Majesté la reine aux droits de l'Ontario, ses ministres, personnes désignées ou employés, et toutes les négociations de leur règlement. Le gouvernement de l'Ontario peut décider de participer dans ou d'accepter la défense de toute action en justice en informant l'exploitant par écrit d'un tel choix sans qu'il ne soit porté atteinte à tout autre droit ou recours du gouvernement de l'Ontario en vertu de l'entente, en droit et équité. Chaque partie participant à la défense doit le faire de façon active avec l'avocat de l'autre partie. Aucune entente ne doit être prise par l'exploitant à moins d'avoir obtenu l'approbation écrite du gouvernement de l'Ontario. Si l'exploitant, à la demande du gouvernement de l'Ontario, doit participer ou assumer la défense de toute action en justice, le gouvernement de l'Ontario consent à collaborer avec le gouvernement de l'Ontario et à l'assister dans la plus grande mesure permise dans l'action en justice et toutes négociations de règlements y afférant. Si le gouvernement de l'Ontario participe ou assume la défense d'une telle action en justice, l'exploitant consent à collaborer avec l'exploitant et à l'assister dans la plus grande mesure permise dans l'action en justice et toutes négociations de règlements y afférant.

6.0 NORMES LIÉES AUX AÉRONEFS

6.1 COMMANDE DOUBLES

- 6.1.1 La commande double des aéronefs VFR transportant des passagers au poste du copilote doit être enlevée sauf dans les cas où l'aéronef est également utilisé pour les vols IFR ou le retrait exigerait de débrancher les câbles de commande de vol et de reprendre le réglage des systèmes de commande. Un tel retrait doit être fait strictement selon les spécifications, les lignes directrices et les procédures du fabricant tel qu'approuvé par le fabricant de l'aéronef et Transports Canada.
- 6.1.2 Tout passager occupant le poste de copilote dont la commande double est en place recevra des instructions du commandant de bord. La séance d'information détaillera le fonctionnement sécuritaire et indiquera de ne pas toucher aux commandes de l'aéronef.

6.2 RETENUES DES ÉPAULES

- 6.2.1 Les retenues des épaules sont obligatoires pour tous les postes de pilote et de copilote dans tous les aéronefs fournissant un service au gouvernement de l'Ontario. En outre, l'aéronef à voilure tournante doit avoir des retenues d'épaule pour tous les sièges normalement occupés pendant le transport des passagers qui sont embauchés par le gouvernement.

6.3 ÉQUIPEMENT DE SURVIE

- 6.3.1 De l'équipement de survie doit être transporté à bord de tous les aéronefs conformément aux RAC et à toute entente avec le gouvernement de l'Ontario. En plus de ce qui est mentionné ci-dessus, l'équipement de survie suivant sera transporté à bord de tout aéronef monomoteur :

- une couverture de survie pour chaque personne à bord;
- une lampe de poche;
- une hache ou une scie;
- des moyens d'allumer un feu;
- un insectifuge pendant les mois d'été.

6.4 AÉRONEF IFR

- 6.4.1 Seuls les aéronefs approuvés par l'article sur la sécurité aérienne du MRNO seront considérés pour location pour les vols IFR.

6.5 RADIO MA VHF

6.5.1 Dès le 1er janvier 2009, tous les aéronefs offrant des services au gouvernement de l'Ontario doivent être équipés d'un émetteur-récepteur double de communication MA à haute fréquence (VHF) d'une capacité de 720 bandes de fréquence (2 radios ou une unité double).

7.0 NORMES À L'INTENTION DES PILOTES

7.1 COMPÉTENCES MINIMALES DE L'ÉQUIPAGE

7.1.1 Voilure fixe — Multimoteur

a) Vol IFR — Voilure fixe — Multimoteur

i) Commandant de bord

Licence de pilote de ligne valide (ATPL)

Au total, 2 000 heures de vol

500 heures à titre de commandant de bord d'un aéronef multimoteur

100 heures selon l'aéronef

2 années d'expérience dans le fonctionnement du vol aux instruments

Contrôle de la compétence du pilote valide (CCP) en respect des normes du commandant de bord selon l'aéronef

Qualification de vol aux instruments de groupe 1 valide

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

ii) Copilote :

Licence de pilote professionnel valide

Au total, 500 heures de vol

Connaissances actuelles et compétence selon l'aéronef et détient les licences requises

Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef

ou Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef

Qualification de vol aux instruments de groupe 1 valide

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

b) Vol VFR — Voilure fixe — Multimoteur

Licence de pilote professionnel valide

Au total, 1 000 heures de vol

100 heures à titre de commandant de bord d'un multimoteur

50 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable

(tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent

être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et ce

dernier doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP)

valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.1.2 Voilure fixe — Monomoteur

a) Vol IFR — Voilure fixe — Monomoteur

i) Commandant de bord

Licence de pilote de ligne (ATPL) valide (les pilotes dont l'ATPL a été suspendue en raison des instruments du groupe 3 selon l'aéronef seront admissibles)

Au total, 2 000 heures de vol

500 heures à titre de commandant de bord

100 heures selon l'aéronef

2 années d'expérience dans le fonctionnement du vol aux instruments

Contrôle de la compétence du pilote valide (CCP) en respect des normes du commandant de bord selon l'aéronef

Qualification de vol aux instruments valide

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

ii) Copilote

Licence de pilote professionnel valide

Au total, 500 heures de vol

Connaissances actuelles et compétence selon l'aéronef et détient les licences requises

Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef

Qualification de vol aux instruments valide

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

b) Vol VFR — Voilure fixe — Monomoteur

Licence de pilote professionnel valide

Au total, 1 000 heures de vol

50 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et ce dernier doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef

Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

c) Vol sur un hydravion — Voilure fixe

Licence de pilote professionnel valide

Au total, 1 000 heures de vol

100 heures d'expérience en fonction d'une flotte

50 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et ce

dernier doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP)
valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote
(VCP) valide selon l'aéronef
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.1.3 Aéronef à voilure tournante — Multimoteur

a) VOL IFR — Aéronef à voilure tournante — Multimoteur

i) Commandant de bord

Licence de pilote de ligne valide (ATPL)
2 000 heures de vol sur un aéronef à voilure tournante
500 heures à titre de commandant de bord d'un aéronef multimoteur
100 heures selon l'aéronef
2 années d'expérience dans le fonctionnement du vol aux instruments
Contrôle de la compétence du pilote valide (CCP) en respect des normes du commandant de bord selon l'aéronef
Qualification de vol aux instruments de groupe IV valide
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

ii) Copilote

Licence de pilote professionnel valide
500 heures de vol sur un aéronef à voilure tournante
Connaissances actuelles et compétence selon l'aéronef et détient les licences requises
Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef
Qualification de vol aux instruments de groupe IV valide
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

b) VOL VFR — Aéronef à voilure tournante — Multimoteur

Licence de pilote professionnel valide
1 000 heures de vol sur un aéronef à voilure tournante
200 heures à titre de commandant de bord possédant une expérience acquise dans les milieux non préparés et les zones confinées
100 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et ce dernier doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.1.4 Aéronef à voilure tournante — Monomoteur

a) Vol VFR — Monomoteur

Licence de pilote professionnel valide
1 000 heures de vol sur un aéronef à voilure tournante

200 heures à titre de commandant de bord possédant une expérience acquise dans les milieux non préparés et les zones confinées

100 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et le pilote doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

b) Vol en hydravion — Voilure fixe

Licence de pilote professionnel valide
1 000 heures de vol sur un aéronef à voilure tournante
25 heures d'expérience sur aéronef avec voilure fixe et tournante
Formation annuelle périodique sur aéronef avec voilure fixe et tournante
50 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et le pilote doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.2 VOLS SPÉCIAUX

7.2.1 Repérage à bord d'un aéronef monomoteur à voilure fixe ou un vol dans l'espace aérien inférieur à 500 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL)

Licence de pilote professionnel valide
Au total, 1 000 heures de vol
200 heures à titre de commandant de bord
50 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) parmi lesquelles 25 heures doivent être actuelles en tant que commandant de bord selon l'aéronef et le pilote doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef ou une Vérification de la compétence du pilote (VCP) valide selon l'aéronef
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.2.2 Pilotes d'avion de pointage

Licence de pilote professionnel valide
Qualification de vol aux instruments valide
Au total, 2 000 heures de vol
300 heures à titre de commandant de bord d'un multimoteur
100 heures à titre de commandant de bord sur un aéronef semblable (tel qu'approuvé par le MRNO) dont 50 heures doivent être actuelles

en tant que commandant de bord selon l'aéronef et le pilote doit détenir un Contrôle de la compétence du pilote (CCP) valide selon l'aéronef et une Vérification de la compétence du pilote (VCP)
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.2.3 Application aérienne

Licence de pilote professionnel valide
50 heures selon l'aéronef ou un aéronef semblable
Licence d'exterminateur actuelle du ministère de l'Environnement de l'Ontario
Temps de vol selon l'aéronef dans les 60 jours antérieurs

7.3 PILOTE — INGÉNIEUR

7.3.1 Le double rôle d'un pilote et d'un ingénieur pour les programmes d'aviation du gouvernement de l'Ontario sous des conditions normales n'est pas permis. Des exceptions peuvent être faites pour accommoder les programmes là où les tâches du T.E.A. (technicien d'entretien d'aéronef) n'auront aucune répercussion sur les heures de service de vol du pilote. Une autorisation préalable doit être obtenue conformément à la section sur la sécurité aérienne du MRNO.

7.4 DIMINUTION DES HEURES MINIMALES DU PILOTE

- 7.4.1 L'exploitant peut demander une diminution des heures minimales permettant à un membre de l'équipage d'être admissible à l'embauche, pourvu que :
- a) l'exploitant précise le nombre d'heures voulu. Les heures à titre de pilote sur un aéronef semblable peuvent être considérées ou celles liées à un programme de formation précis conçu à la satisfaction du gouvernement de l'Ontario pour démontrer qu'une telle réduction d'heures n'aura aucun impact sur la sécurité et que les tâches seront pleinement accomplies par tous les membres d'équipage de l'exploitant à la satisfaction du gouvernement avant la mise en œuvre.
 - b) La formation peut inclure une école de formation au sol, la formation sur un simulateur et un vol de vérification des compétences lié au programme et au programme de vérification interne de l'exploitant. Pour aider le gouvernement à évaluer tout programme de formation, l'exploitant doit fournir au gouvernement toutes les particularités d'un tel programme y compris, mais non exclusivement, les noms ainsi que les antécédents et les compétences liés au vol des instructeurs proposés ainsi que tous les renseignements sur la réduction des heures réelles demandée par l'exploitant.
 - c) L'exploitant doit maintenir des registres de formation pour le personnel navigant et le personnel de l'entretien ainsi que leurs antécédents au moyen de registres certifiés ou de photocopies pour les fonctions de vérification du gouvernement.

- d) L'exploitant doit permettre au gouvernement de vérifier tout programme de formation et les dossiers de l'exploitant doivent être maintenus de la même façon, en tout temps, sans avis, et ce dernier accepte que de temps à autre le gouvernement puisse demander des modifications à tout programme de formation approuvé ou puisse en tout temps annuler un tel programme ainsi que toute réduction d'heures autorisée auparavant pour l'équipage de l'exploitant, pourvu que l'exploitant accepte de dûment mettre en œuvre de telles modifications exigées par le gouvernement dès que possible et de s'y conformer.

7.5 FORMATION DU PERSONNEL

7.5.1 Aéronef avec un seul pilote

Une formation sur la prise de décision du pilote (PDM) est obligatoire pour tous les pilotes fournissant un service au gouvernement de l'Ontario.

7.5.2 Aéronef avec plusieurs pilotes

Une formation en gestion des ressources en équipe (CRM) est obligatoire pour tous les pilotes fournissant un service au gouvernement.

7.5.3 Voilure tournante

Lorsque des possibilités de vol stationnaire ou de long câble de remorque sont mentionnées dans les ententes ou requises pour des programmes en particulier, l'exploitant recevra l'autorisation préalable de Transports Canada pour effectuer ces opérations. Le manuel d'exploitation de l'exploitant indiquera le programme de formation initial et périodique pour toutes les procédures décrites dans ce dernier. La formation périodique sera effectuée sur une base annuelle.

Si la formation est obligatoire pour certains, la formation initiale et périodique inclura :

- a) sortie sur un vol stationnaire — au moyen d'un hélicoptère effectuant un vol stationnaire à faible vitesse permettant de s'assurer que la personne peut entrer directement ou aborder directement sur la surface de soutien ce qui permettra à la personne d'embarquer ou de débarquer en toute sécurité et inclura des procédures d'information du personnel; en outre, l'exploitant doit accepter et inclure le Guide de formation sur l'entrée et la sortie d'un hélicoptère en vol stationnaire du ministère des Richesses naturelles à son manuel d'exploitation tel que défini par Transports Canada; les guides de formation sont disponibles sur la section sur la sécurité aérienne du MRNO à la demande de l'exploitant;
- b) référence verticale — long câble — câble de remorque jusqu'à 33 m (100 pi) et inclura des procédures d'information du personnel

- c) réservoirs d'air portés en couronne — le pilote aura reçu la formation initiale sur l'utilisation des réservoirs d'air portés en couronne.

Seuls les membres de l'équipage possédant une preuve de formation récente participeront aux programmes exigeant l'utilisation des procédures susmentionnées.

7.5.4 Aéronef MU-2

- a) Tous les exploitants d'un aéronef MU-2 veilleront à ce que leur pilote en chef ou pilote en chef désigné soit au courant des nouvelles procédures introduites par SimCom et se rende tous les ans aux installations de SimCom pour une formation périodique.
- b) Tous les exploitants d'un aéronef MU-2 veilleront à ce que les pilotes dirigeant l'aéronef en tant que commandants aient réussi la formation initiale et certifiée de l'école de vol et au sol de SimCom. En outre, tous les commandants et tous les copilotes recevront une formation annuelle sur place dispensée par le pilote en chef ou le pilote en chef désigné afin de connaître les nouvelles procédures introduites par SimCom. Tous les commandants doivent suivre des cours de formation périodiques au moins tous les trois ans.

8.0 VOLS NORMAUX

8.1 VOLS IFR

- 8.1.1 L'aéronef doit être certifié par Transports Canada pour les vols IFR et tous les vols de passagers seront effectués avec une configuration minimale comprenant un commandant de bord et un copilote satisfaisant aux compétences des **NORMES** en tant qu'exigence minimale.
- 8.1.2 Les vols IFR doivent être effectués conformément au Manuel d'exploitation de l'exploitant pour le positionnement de l'aéronef et de la cargaison uniquement s'il n'y a aucun passager du gouvernement de l'Ontario à bord.

8.2 VOLS VFR

- 8.2.1 Les vols VFR de nuit avec passagers seront permis uniquement pour les aéronefs et les équipages conformes à l'article vols IFR (8.1.1) des NORMES.
- 8.2.2 Les vols VFR de nuit pour le positionnement de l'aéronef et de la cargaison seront permis uniquement si l'exploitant, l'équipage et l'aéronef sont certifiés par Transports Canada pour le vol VFR de nuit et qu'aucun passager du gouvernement de l'Ontario n'est à bord.
- 8.2.3 Le vol VFR au-dessus des nuages lorsque des passagers sont à bord n'est pas autorisé. Le vol VFR au-dessus des nuages pour le positionnement de l'aéronef et la cargaison sera permis uniquement si l'exploitant, l'équipage et l'aéronef sont certifiés par Transports Canada pour le vol VFR au-dessus des nuages et qu'aucun passager du gouvernement de l'Ontario n'est à bord.

9.0 VOLS SPÉCIAUX

9.1 EXIGENCES LIÉES AU TRAVAIL LORSQUE LA PORTE EST OUVERTE

9.1.1 Lorsque la nature du travail exige que les membres du personnel travaillent lorsque la porte est ouverte et qu'ils se déplacent dans la cabine, l'exploitant doit fournir un harnais réglable à quatre points d'ancrage dont le câble d'arrimage est fixé à l'aéronef. Le câble d'arrimage sera suffisamment long pour permettre la liberté de mouvement à l'intérieur de la cabine, mais empêchera la personne de sortir de l'aéronef.

9.2 HÉLICOPTÈRE LOUÉ POUR LA SUPPRESSION DES INCENDIES

9.2.1 En plus des exigences de Transports Canada et des NORMES, tous les hélicoptères loués par le gouvernement de l'Ontario pour les tâches de suppression des incendies en Ontario devront être équipés de la façon suivante :

- a) un phare stroboscopique rotatif blanc ou rouge visible du dessus;
- b) un crochet de charge à verrouillage automatique et autoactivé à déclenchement électrique et manuel; au minimum trois filets et longues de cargaison;
- c) un miroir convexe pour le pilote lui permettant de voir l'élingue;
- d) un atterrisseur à patins à patte d'ours souhaitable; préférablement un train surélevé;
- e) un émetteur-récepteur double de communication MA à très haute fréquence d'une capacité de 720 bandes de fréquence (2 radios ou une unité double) en vigueur le 1^{er} janvier 2009;
- f) une interface pilote et copilote pour tous les radios;
- g) un minimum de 2 sorties arrière pour casque dotées d'un bouton de microphone;
- h) un réservoir de largage d'eau BAMBI pour tous les GROS et MOYENS hélicoptères;
- i) des retenues pour cargaison conformément aux RAC 602.86;
- j) commandes doubles enlevées;
- k) peinture de haute visibilité sur le rotor principal et celui de queue;
- l) long câble de remorque avec crochet éloigné;
- m) une pompe d'approvisionnement en combustible électrique ou manuelle;

- n) une élingue cylindrique;
- o) un harnais réglable à quatre points d'ancrage muni d'un câble d'arrimage pour effectuer du travail lorsque la porte est ouverte;
- p) un système mondial de localisation (GPS) à MTU;
- q) un altimètre pouvant être réglé en pouces de mercure;
- r) une unité de suivi automatique de vol qui satisfait ou dépasse les spécifications de transfert et de données du suivi automatique de vol qui sont indiquées par le Centre interservices de feux de forêt du Canada avec toutes les modifications successives;
- s) un émetteur-récepteur FM à bande basse et un système d'antennes appropriés, dont la fonctionnalité est équivalente à un émetteur-récepteur Technisonic TFM 30 ou TFM 530 et à l'antenne Comant CI-166, dotés des caractéristiques suivantes (date d'entrée en vigueur le 1er avril 2009) :
 - i) un minimum de 128 bandes FM préprogrammées sur le programme de bandes du MRNO;
 - ii) un système d'antennes syntonisé à 46,74 MHz;
 - iii) capacité de suivi d'une bande de rappel par récepteur de veille ou balayage;
 - iv) une puissance de transmission de dix (10) watts.

9.2.2 En plus du point 9.2.1, tous les hélicoptères MOYENS loués par le gouvernement pour les tâches de suppression des incendies en Ontario doivent être équipés de la façon suivante :

- a) un atterrisseur à patins à patte d'ours;
- b) un réservoir de largage d'eau BAMBI — 1 590 litres (350 gallons impériaux 420 gallons américains);
- c) trois (3) filets pour cargaison de 6,09 x 6,09 m (20 pi x 20 pi) avec longes;
- d) un (1) long câble de remorque de 30,48 m (100 pi).

9.2.3 En plus du point 9.2.1, tous les hélicoptères LÉGERS loués par le gouvernement pour les tâches de suppression des incendies en Ontario doivent être équipés de la façon suivante :

- a) un atterrisseur à patins à patte d'ours;
- b) un réservoir de largage d'eau BAMBI — 545 litres (120 gallons impériaux, 144 gallons américains);
- c) trois (3) filets pour cargaison de 4,9 x 4,9 m (16 pi x 16 pi) avec longes;

- d) un (1) câble de remorque de 30,48 m (100 pi).
- e) tous les autres hélicoptères LÉGERS qui ne peuvent utiliser le matériel indiqué ci-dessus doivent être équipés de trois (3) filets pour cargaison avec longes et d'un réservoir de largage d'eau Bambi certifié pour l'aéronef.

9.3 DISPOSITIFS D'ALLUMAGE AÉRIENS

- 9.3.1 Toutes les activités d'allumage aérien devraient être effectuées en conformité avec les documents approuvés ci-dessous :
 - a) le dispositif d'allumage aérien de l'Ontario (OAID) et le dispositif d'allumage aérien Premo doivent suivre l'approbation type additionnelle;
 - b) le Northern Torch doit suivre le manuel d'installation et d'exploitation du Northern Torch.

9.4 VOILURE FIXE CHARGEMENTS EXTERNES

- 9.4.1 Le transport d'embarcations, de canoës ou de charges externes sera effectué uniquement sur des porte-embarcations ou porte-canoës approuvés par Transports Canada ou en conformité avec le Manuel d'exploitation de l'exploitant approuvé par Transports Canada.

9.5 ÉLINGAGE DE LA VOILURE TOURNANTE

- 9.5.1 Le transport du personnel essentiel à une opération avec charge externe sera effectué à la discrétion de l'exploitant et assujéti à la conformité avec toutes les restrictions applicables du Manuel d'exploitation de l'exploitant et du Manuel de vol du fabricant tel qu'approuvé par Transports Canada.

9.6 VOLS À DISTANCE

- 9.6.1 L'exploitant veillera en tout temps et pour toutes les opérations, y compris, mais non exclusivement, à ce que les vols à distance, que les membres du personnel qualifiés et détenteurs d'une licence soient prêts à se conformer aux exigences de sa politique d'entretien et de ses manuels de commande approuvés par Transports Canada et veillera à ce que la disponibilité et la fonctionnalité de l'aéronef satisfassent aux exigences des **NORMES** et de toutes les ententes liées aux opérations aériennes.
- 9.6.2 L'exploitant réservera, à ses frais, les services d'un technicien d'entretien d'aéronef, sur appel, pleinement qualifié et autorisé par Transports Canada et qui aura réussi un programme de familiarisation avec l'aéronef quant à l'aéronef fourni en vertu de l'entente applicable pendant toutes les périodes et dans

chaque endroit où l'aéronef est disponible et fonctionnel pour la prestation de toutes urgences ou de réparations d'urgence, de réparations et d'entretien.

9.6.3 L'exploitant fournira à tous les techniciens d'entretien d'aéronef un programme d'inspection actualisé et exigera que des mesures soient prises pour toutes les déficiences nuisant au fonctionnement de l'aéronef.

9.6.4 L'exploitant donnera des instructions précises à son équipage quant au programme d'entretien.

9.7 INSTALLATIONS POUR LE TRANSPORT DES BLESSÉS ET ARRIMAGE

9.7.1 Seules les civières et les installations pour le transport approuvées par Transports Canada doivent être utilisées pour la protection du patient pendant le vol.

10.0 SURVEILLANCE DE VOLS

10.1 CONFORMITÉ

10.1.1 La surveillance du vol s'effectuera en conformité avec le Manuel d'exploitation de l'exploitant tel qu'approuvé par Transports Canada et compte tenu des besoins du programme précisés par le gouvernement de l'Ontario.

10.2 EXIGENCES MATÉRIELLES

10.2.1 Lorsque les exigences du programme nécessitent la surveillance de vols du MRNO, l'exploitant doit veiller à ce que son aéronef soit équipé d'une antenne installée capable de transmettre et de recevoir des fréquences entre 30 MHz et 50 MHz, à une puissance nominale de 10 watts. L'aéronef doit être équipé d'une douille, MS3102E16-115 et d'un connecteur amphiéonol 126-222 pour l'intégration des antennes VHF.

10.3 PROCÉDURES

10.3.1 Les exploitants utilisant la surveillance de vols du MRNO se serviront des procédures comprises dans le Manuel d'exploitation de la voilure tournante ou fixe du ministère des Richesses naturelles. Des exemplaires de ces procédures sont disponibles sur demande.

11.0 PROCÉDURES D'URGENCE

11.1 RAPPORT SUR LES FAITS AÉRONAUTIQUES

- 11.1.1 L'exploitant doit informer immédiatement le gouvernement de tous les « événements » (tels qu'ils sont définis dans l'article GEN 3.3 du Manuel d'information aéronautique), indépendamment du poids maximum certifié au décollage, qui se produisent au moment de la prestation de service de l'exploitant en tout temps pour le gouvernement et doit remplir et remettre au gouvernement un rapport écrit exhaustif sur le sujet dès que possible, mais dans tous les cas au plus tard deux (2) jours après l'événement. Les rapports peuvent être soumis tous les jours 24 heures sur 24 :

Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario
Service de la sécurité aérienne
70 Foster Drive, bureau 400
Sault Ste. Marie (Ontario)
P6A 6V5

Téléphone : 705 945-5906
Télec. : 705 945-5908

À l'attention de : Agent de la sécurité aérienne