



# ANNEXE 7

## RESPONSABILITÉS TECHNIQUE DE XCALIBUR SUR LA CARTOGRAPHIE GÉOPHYSIQUE AÉROPORTÉE



---

## Table des Matières

<b>SECTION 1: RESPONSABILITÉS DE XCALIBUR SUR LE LEVÉ .....</b>	<b>3</b>
1.1 AÉRONEF.....	3
1.2 PERSONNEL QUALIFIÉ .....	3
1.3 AUTRES RESPONSABILITÉS .....	3
1.4 MAINTENANCE DES STANDARDS DE LEVÉ.....	4
1.4.1 <i>Inspection Technique:</i> .....	4
1.4.2 <i>Vérification sur terrain:</i> .....	4
1.4.3 <i>Vérification des données en vol:</i> .....	4
1.4.4 <i>Données de levé incomplètes:</i> .....	4
1.4.5 <i>Re-vols – Perte de données:</i> .....	5



## SECTION 1: RESPONSABILITÉS DE XCALIBUR SUR LE LEVÉ

Pour les opérations sur le terrain, l'entrepreneur sélectionné sera responsable des points suivants:

### 1.1 AÉRONEF

La fourniture, l'entretien et l'opération des aéronefs bien équipés et SA CAA approuvé pour réaliser ce type de levé, y compris la fourniture de carburant nécessaire et lubrifiants. La fourniture des aéronefs de secours, convenablement aménagés, SA CAA approuvé et disponible pour le levé. L'aéronef de secours doit être prêt pour la mobilisation dans les 30 jours de la réception d'une demande écrite de l'autorité technique. (Cette disposition peut être satisfaite par un accord documenté avec une autre société qui fournit ce service). Tous les équipements techniques et instruments, avec pièces de rechange nécessaires pour exécuter le levé géophysique aéroporté d'une manière expéditive (voir Spécifications techniques, Section 3).

### 1.2 PERSONNEL QUALIFIÉ

Le choix du personnel qualifié et des locaux requis pour exécuter les travaux de projet:

Directeur du projet (bureau ou terrain)

Ingénieur de maintenance (bureau ou terrain)

Gestionnaire sur terrain (peut aussi être un des suivants):

- Pilote (sur terrain)
- Contrôleur de qualité (sur terrain)
- Opérateur d'instrument ou Co-pilote (sur terrain)

Un minimum de 2 membres sur terrain, à l'exclusion du mécanicien de l'avion sont indispensables.

- a) Gestionnaire sur terrain: 2 ans d'expérience pertinente dans ce type de projet de levé géophysique.
- b) Pilotes: doivent être titulaires d'une licence de pilote professionnel valide, applicable au type d'aéronef approprié, émis par SA CAA et sera en mesure de fournir une preuve à la demande de l'autorité contractante. En outre, les pilotes auront au moins 300 heures de vol sur ce type de levés géophysiques à basse altitude et seront en mesure de fournir une preuve à la demande de l'autorité contractante.
- c) Contrôleur de qualité sur terrain: aura au moins 2 ans d'expérience sur ce type de projets de levé géophysique dans les 3 dernières années et sera en mesure de fournir une preuve, à la demande de l'autorité contractante.
- d) Opérateur de l'instrument : aura au moins 1 an d'expérience sur ce type de levé géophysique et sera en mesure de fournir une preuve, à la demande de l'autorité contractante.
- e) Ingénieur de maintenance : doit être en possession d'une licence valide de AME et être en mesure de fournir la preuve à la demande par l'autorité contractante.

### 1.3 AUTRES RESPONSABILITÉS

Xcalibur est responsable des transports, de mobilisation, de démobilisation et de subsistance, lors du transit, ainsi que de l'expédition entre le siège de la société et les points respectifs de l'arrivée et du départ de l'avion, personnel, équipements techniques, matériaux et fournitures nécessaires à l'exécution efficace du travail, y compris les carburants et lubrifiants. Conformité avec toutes les



dispositions de la Loi sur les transports nationaux et directives, ordonnances et règlements en vertu de ces lois.

Xcalibur n'admettra pas l'utilisation de l'aéronef proposé, ou systèmes spécifiés pour ce projet à un autre projet jusqu'à l'achèvement de la phase d'acquisition de données sans l'approbation de l'autorité technique.

Xcalibur est chargé d'organiser et de payer pour son hébergement, les repas et les frais accessoires tels que des redevances aéroportuaires.

#### 1.4 MAINTENANCE DES STANDARDS DE LEVÉ

##### 1.4.1 Inspection Technique:

Tout le travail s'effectuera à la satisfaction et sous réserve de l'acceptation de l'autorité technique. Les autorités techniques déléguées feront des voyages périodiques sur le site de sondage pour surveiller les opérations sur le terrain, afin d'observer si les opérations sont menées conformément aux spécifications du contrat. Les copies de la portée des travaux doivent être en possession du gestionnaire des opérations au cours des opérations sur le terrain et du chef de projet au cours de la phase de compilation.

Les responsables technique seront disponibles pour consultation sur des problèmes techniques qui peuvent survenir au cours du travail sur le terrain et ont le pouvoir d'approuver, par écrit, des changements des spécifications techniques qui n'affecteront pas la portée générale des travaux à effectuer. Tout changement qui pourrait entraîner des réductions ou des frais supplémentaires doit être confié à l'autorité contractante avec une copie à l'autorité technique.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, l'entrepreneur est seul responsable de la qualité du travail. Le Directeur du projet doit s'assurer que les procédures de contrôle de qualité adéquates sont en place et sont strictement appliquées, afin de garantir la qualité de travail. Il doit signer à son tour chaque rapport et chaque produit soumis à l'inspection, attestant ainsi que les travaux ont été réalisés selon les spécifications techniques à la Section 3.

##### 1.4.2 Vérification sur terrain:

La récupération de la trajectoire de vol initiale et une inspection complète de toutes les données se feront par l'entrepreneur sur terrain. À la fin des opérations sur le terrain, une copie sur papier de (1) la carte préliminaire des contours des anomalies magnétiques, (2) la carte des contours différentiellement corrigée de modèle numérique d'élévation (altitude GPS moins radar), (3) la carte différentiellement corrigée de la trajectoire de vol, seront produites à une échelle appropriée dans sur le terrain. Ces produits seront utilisés dans la vérification finale des données sur terrain.

##### 1.4.3 Vérification des données en vol:

Toutes les données numériques seront vérifiées par l'entrepreneur après chaque vol par un processus approprié à l'aide de matériel disponible à la base des opérations de vol (voir Spécifications techniques, Section 3).

##### 1.4.4 Données de levé incomplètes:



---

L'entrepreneur refera le levé, non-payant, des lignes ou tronçons de lignes pour lesquelles les données numériques nécessaires sont manquantes ou ne sont pas conformes aux spécifications techniques (article 3). Les erreurs isolées ou les pointes, les lacunes et gaps non-séquentiels consistant en quelques points qui peuvent être corrigés par interpolation sont acceptables.

#### 1.4.5 Re-vols – Perte de données:

Des données numériques qui sont perdues en transit ou en traitement (si les copies numériques n'ont pas été faites) ou sont rejetées par le responsable technique doivent être réacquises dans les mêmes conditions énoncées dans les spécifications techniques y compris les services de pilotage. Tout re-vol pour remplacer la perte de données numériques sera au frais de l'entrepreneur.