

Rôle et responsabilités du propriétaire d'aéronef

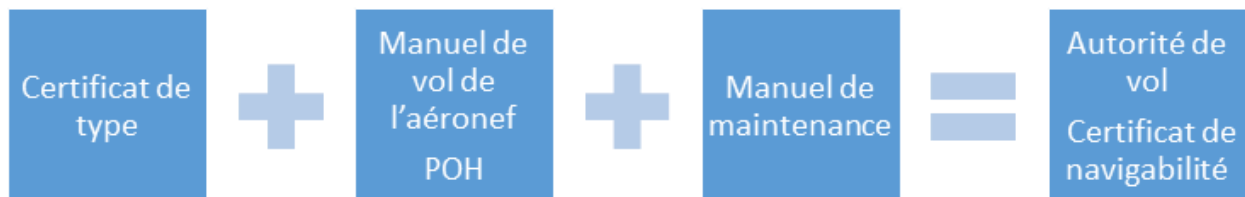
Ce document se veut une discussion du rôle et des responsabilités des propriétaires d'aéronefs privés dans l'aviation générale. Il semblerait que les propriétaires d'avions ne comprennent pas tous leur rôle et leurs responsabilités sur ces questions. La maintenance des appareils est un secteur où l'attitude des propriétaires devient particulièrement évidente. Pourtant, la maintenance constitue une composante importante dans l'ensemble des responsabilités d'un propriétaire. Le rôle et les responsabilités du propriétaire sont aussi des éléments d'importance. La méconnaissance de ces aspects et leurs implications entraîne généralement de fâcheux malentendus lorsque le technicien d'entretien présente sa facture, à la suite de l'inspection annuelle de l'appareil. Pourtant, le propriétaire reste le premier responsable de l'entretien de son appareil, en ce qui concerne notamment de la nature des travaux, du moment de leur mise en œuvre, de l'intensité de l'intervention etc. Le technicien, lui, est responsable de la qualité du travail effectué sur l'aéronef.

Maintenance et navigabilité

Il existe un lien très étroit entre la maintenance et la navigabilité d'un appareil. En fait, le but premier de la maintenance d'un aéronef, qu'accomplie selon les termes du programme d'entretien défini par le fabricant, est de s'assurer que l'appareil conserve sa navigabilité conformément à la définition de type. En conformité avec le RAC 101, la navigabilité signifie que l'appareil peut voler en toute sécurité et en conformité avec sa définition de type. L'autorité de vol est par ailleurs la disposition qui permet à un aéronef de voler légalement. Cette autorité de vol peut revêtir plusieurs formes, tout d'abord sous forme de certificat de navigabilité ou comme certificat spécial de navigabilité. Les deux formes d'autorisation seront discutées ailleurs dans ce document.

Certificat de navigabilité

Le diagramme suivant illustre la relation entre la maintenance et la navigabilité et les implications qui s'en dégagent pour le propriétaire d'un aéronef.



Un aéronef certifié est d'abord construit selon une conception de type approuvée originale. Par la suite, au terme d'essais en vols coûteux et approfondis, l'appareil est certifié et on délivre alors un certificat de type. Les appareils construits en conformité avec ce certificat reçoivent alors une autorisation de vol également connue sous l'appellation de « certificat de navigabilité ». Il faut bien prendre note, ici, que le propriétaire de l'appareil demeure alors le premier responsable du maintien de la validité de ce certificat. Il existe par ailleurs des circonstances où le certificat pourrait devenir invalide. Il est illégal, faut-il le souligner, de faire voler un avion certifié dont le certificat est toutefois périmé. Pour simplifier la tâche de maintien de la validité du certificat, le fabricant fournit un manuel de vol aussi appelé manuel du pilote. Ce manuel guide le pilote dans les opérations de l'aéronef et permet ainsi de s'assurer que le pilote opère toujours l'avion en respectant les limites posées par le design, aussi connues comme d'enveloppe de vol d'un aéronef. Même lorsque piloté selon les règles, l'usure normale finit par dégrader la performance ou la fiabilité de l'appareil, au point où le certificat de navigabilité deviendrait invalide. Un entretien approprié devient donc nécessaire pour être en mesure de continuer à voler légalement. Là encore, le fabricant fournit la documentation appropriée, soit le « Manuel de maintenance ». Ce manuel est régulièrement mis à jour et complété par la publication de circulaires d'information ou d'autres documents fournissant des précisions sur la façon d'opérer les travaux de maintenance. A l'exception de quelques points mineurs évoqués dans le Règlement aéronautique, la maintenance d'un aéronef certifié appartient au domaine exclusif d'un spécialiste qualifié, soit un Technicien d'entretien d'aéronef (TEA). Le manuel de maintenance contient également tous les renseignements nécessaires permettant à un individu qualifié d'effectuer les travaux de routine de l'entretien comme les petites réparations ponctuelles, l'inspection annuelle, les inspections épisodiques en fonction de l'utilisation de l'appareil, et d'autres interventions diverses. Ces exigences plutôt strictes font en sorte qu'un appareil certifié entretenu régulièrement reste « comme neuf », comme à sa sortie d'usine, à toute fin pratique, et résiste victorieusement à l'usure du temps, ce qui est loin d'être le cas pour nos coûteux véhicules routiers !

En plus de l'entretien de routine dont il est question plus haut, il existe également des entretiens périodiques. L'inspection annuelle constitue d'ailleurs l'un de ces épisodes de maintenance obligée et nous nous en tiendrons à cet exemple dans notre discussion. L'annuelle, comme on surnomme cette inspection particulière, est beaucoup plus qu'un simple prétexte de verser un beau gros chèque à notre TEA favori ! Peu importe le nombre d'heures de vol effectuées par notre aéronef au cours de l'année, qu'on parle de zéro heure ou de quelques douzaines d'heures, et ce, même si aucun pépin n'a été signalé ni aucune réparation n'est devenue nécessaire à l'issue d'une inspection ponctuelle, l'inspection annuelle est toujours obligatoire. Toute maintenance effectuée au cours de l'année concerne des situations surgies inopinément et requérant une intervention à ce moment. Mais un bon nombre d'autres problèmes peuvent se manifester, ou surgissent effectivement, en raison de l'usure normale. Et les inspections obligées pourraient facilement passer à côté de la solution. Le fabricant définit ce que l'inspection annuelle doit examiner ou considérer comme approprié. Voyons ce qui peut se passer lorsqu'un propriétaire d'aéronef présente son appareil à l'inspection annuelle. La responsabilité du technicien consiste à effectuer la démarche telle que décrite dans les directives du fabricant de l'appareil pour ensuite apposer sa signature au bas d'un

document spécifique décrit dans le RAC. La signature signifie tout simplement que l'inspection a été effectuée suivant les instructions du constructeur et que l'appareil est en état de voler en ce qui concerne la réglementation sur l'inspection annuelle. Le TEA n'a pas à examiner l'aéronef au-delà des prescriptions du constructeur ou des règlements aéronautiques. Il appartient au propriétaire d'informer le technicien de la nécessité de toute vérification additionnelle au-delà des exigences officielles de l'inspection annuelle. Dans le mode pratico-pratique, si un technicien constate que des travaux additionnels sont nécessaires, il en informera le propriétaire, et il reviendra à ce dernier de décider ou non de régler la question, parce qu'en définitive, cette responsabilité lui incombe. Un TEA compétent prendra soin d'attirer l'attention du propriétaire de l'aéronef sur toute situation anormale exigeant une intervention immédiate, ainsi que sur les consignes de navigabilité applicables en l'instance et/ou de tout autre élément susceptible de provoquer l'invalidation du certificat de navigabilité de l'appareil, même si l'inspection annuelle a été complétée avec succès et validée par la signature du technicien. Ce qu'il faut retenir de ce qui précède : un propriétaire pourrait être en possession d'un appareil parfaitement en règle pour ce qui est de l'inspection annuelle, mais dont le certificat de navigabilité est pourtant invalide. À cause d'un problème non couvert par cette inspection et qui n'a pas été résolu.

Hormis l'utilisation normale de l'aéronef, divers événements peuvent entraîner l'invalidation du certificat de navigabilité. La première possibilité qui nous vient ici à l'esprit est l'utilisation anormale de l'appareil, en dehors des normes fixées par le Manuel du pilote ou le manuel de vol de l'aéronef. Lorsqu'un pilote ne respecte pas les indications du manuel, il opère l'aéronef en dehors des normes admises pour ce type d'appareil, en se livrant à des manœuvres pour lesquelles l'avion n'a pas été vérifié ou certifié, selon ce qu'on désigne comme l'enveloppe de vol. Bref, le pilote s'improvise pilote d'essai aux commandes d'un appareil non certifié et s'engage ainsi en territoire inconnu au plan de la sécurité. Bien sûr, son excursion dans le domaine risqué pourrait être de courte durée, en volant par exemple au-delà de la masse maximale autorisée, en excédant la vitesse limite pour le déploiement des volets ou du train d'atterrissage, en effectuant une vrille si le manuel énonce qu'une telle manœuvre intentionnelle est interdite, ou en d'autres situations semblables. Naturellement, lorsque le pilote revient aux conditions de vol autorisées, le certificat de navigabilité redevient valide, si l'on peut dire. Mais toutes ces manœuvres pourraient, malgré tout, laisser leur marque sur l'aéronef. Si les limites de vitesse ont été transgressées ou si une vrille a été effectuée, l'avion peut avoir été soumis à des efforts excessifs, à des tensions structurelles ou d'autres effets susceptibles d'affecter sa condition. Dans les cas extrêmes, les surfaces même pourraient être déformées. Lorsqu'un appareil ainsi soumis à des conditions inhabituelles est examiné par les techniciens d'entretien, il faut être particulièrement attentifs aux indices de dommages possibles, comme les déformations du revêtement, les rivets sautés, les distorsions des surfaces et autres signes typiques. Le TEA chargé d'inspecter cet appareil s'appuiera alors sur les indications appropriées du Manuel de maintenance publié par le constructeur. Ce manuel explique comment on évalue les dommages subis par un appareil et comment on le répare pour rétablir ou préserver sa conformité au certificat de navigabilité. On peut imaginer que si nos voitures étaient soumises aux mêmes exigences, elles dureraient certainement plus longtemps, même si leur design évoluerait alors proportionnellement plus lentement. Et leur

prix serait forcément à la hauteur. L'argument ultime: pour qu'un avion certifié puisse voler légalement, il lui faut une autorité de vol valide habituellement connue sous l'appellation de certificat de navigabilité.

Consignes de navigabilité, bulletins de service et circulaires d'information

Au-delà des responsabilités du propriétaire, en ce qui a trait à la maintenance de l'aéronef et de sa navigabilité, tel que discuté plus haut, il faut tenir en compte d'autres éventualités susceptibles surgir au cours de l'utilisation régulière de l'appareil et qui pourrait affecter la navigabilité de l'avion et donc de son certificat. Un exemple typique: une composante de l'appareil est considérée comme insatisfaisante, du point de vue de la « définition de type approuvée ». Peut-être cette composante ne fonctionne-t-elle pas comme prévu ou a fait prématurément défaut, en compromettant la sécurité de l'appareil de façon inacceptable, ou bien s'avère défectueuse par suite d'une erreur de conception, ou encore, pour toute une série d'autres motifs. L'émergence de pareille situation pose un risque au plan de la sécurité auquel il faut remédier, soit par révision de la conception de la composante fautive, soit par la modification du processus de manufacture ou l'atténuation des risques par l'accroissement de la fréquence des inspections ou des procédures de maintenance de la composante fautive. Dans les archives, des exemples existent où des avions étaient aux prises avec la défektivité d'une composante structurale comme le longeron principal.

Une **consigne de navigabilité** prend habituellement soin de ce genre de situation. L'autorité aéronautique nationale du pays où le constructeur est établi, ou TCAC, dans le cas du Canada, émettra une telle consigne afin de corriger la situation. La directive identifiera l'aéronef, le moteur, les hélices et/ou les composantes impliquées. La source du problème sera alors indiquée et les moyens de remédier à la situation pour préserver la validité du certificat seront présentés. Les consignes de navigabilité commandent parfois des inspections plus fréquentes, la mise en œuvre de modifications approuvées ou le remplacement d'une composante défectueuse par une pièce mieux conçue ou mieux manufacturée. Le propriétaire de l'appareil, et non pas le TEA, reste responsable de l'exécution des consignes sur l'aéronef. Évidemment, un technicien compétent sera au courant de toute consigne publiée relativement à l'aéronef et de ses implications. Il verra à en informer le propriétaire de l'appareil au moment de l'inspection annuelle pour lui demander s'il souhaite appliquer la consigne. Ce choix appartient au propriétaire parce qu'il peut décider de faire exécuter l'inspection annuelle par un premier technicien, pour confier ensuite toute autre mission à un autre spécialiste. Et ceci n'empêche aucunement le TEA d'entreprendre l'inspection annuelle et de contresigner ensuite le livre de bord à cet effet. Le TEA n'appliquera une consigne de navigabilité que si le propriétaire lui en fait la demande.

Les propriétaires prendront bien garde de saisir ces subtilités administratives: l'inspection annuelle est une démarche accomplie en vertu des dispositions du manuel de maintenance de l'appareil. Les consignes de navigabilité constituent des items supplémentaires distincts. Si l'application d'une consigne tombant dans cette catégorie devenait nécessaire, le rapport d'inspection annuelle peut toujours être contresigné et l'appareil remis en service, mais si la

consigne additionnelle n'est pas respectée, *le certificat de navigabilité n'est pas valide*. Il est illégal, faut-il le rappeler, de voler avec cet appareil tant que les exigences de la consigne n'auront pas été satisfaites et contresignées par le personnel compétent. Un technicien consciencieux informera le propriétaire de l'avion de la situation, mais la décision finale appartient à ce dernier et à personne d'autre.

Un **bulletin de service** ressemble, jusqu'à un certain point, à une consigne de navigabilité sauf que son exécution n'est pas obligatoire. Lorsque surgit une situation requérant l'attention se présente, sans toutefois comporter d'implication pour la sécurité, on optera pour cette forme de communication. Le bulletin de service porte une situation à l'attention du propriétaire, fournit des précisions et explique les implications. Le bulletin proposera également une ou plusieurs solutions à la situation, y compris l'option de remplacer une ou plusieurs pièces. Le propriétaire n'est aucunement obligé de se conformer aux recommandations du bulletin, mais il est généralement préférable de le faire. Une **lettre de service** ressemble à un bulletin, mais se borne à fournir des renseignements.

Une **circulaire d'information** vise par ailleurs à clarifier un aspect ou l'autre de la réglementation et à offrir des conseils sur la façon d'interpréter correctement les dispositions. Les circulaires sont publiées par TCAC et vise à informer les propriétaires d'aéronef autant que les inspecteurs de la navigabilité.

Modifications majeures ou mineures, certificats de type supplémentaire

TCAC a prévu la possibilité de modifier un aéronef tout en conservant la validité de son certificat de navigabilité par la mise en œuvre d'une modification majeure ou d'une modification mineure. La différence notable entre les deux types de modification repose essentiellement sur le niveau de détails nécessaires permettant la modification. Une **modification majeure** requiert un ensemble de « données approuvées » connu sous l'appellation de **certificat de type supplémentaire (CTS)**. Un CTS constitue ipso facto une réelle modification du modèle type agréé de l'appareil. Une telle modification peut avoir un impact sur les exigences au chapitre de la navigabilité, de même que sur les directives connexes du manuel de maintenance. Dans la plupart des cas un TEA peut installer un CTS. Par ailleurs, une **modification mineure** ne nécessite qu'un jeu de « données acceptables ». Un schéma fourni par le constructeur ou un mode d'installation constituent des « données acceptables ». S'il doit s'agir de travail spécialisé, il faudra le confier à un organisme de maintenance acceptable (OMA). TCAC délègue au TEA l'autorité lui permettant de statuer si la modification est d'ordre majeur ou mineur. L'appendice A de RAC 571 fournit des informations détaillées permettant à un TEA d'expérience de décider si une modification est majeure ou mineure. Cet appendice comprend une liste de questions appropriées. Si une de ces questions requiert un « oui » comme réponse, la modification sera majeure. Sinon, il doit s'agir d'une modification mineure. Voici donc une procédure en principe simple et efficace. Malheureusement, elle ne fonctionne pas trop bien. Certains TEA, ne comprendraient pas, semble-t-il, l'existence même de ce questionnaire. Il est dès lors important qu'un propriétaire d'aéronef soit au courant, lui, du

contenu de l'Appendice A du RAC 571, avant de pouvoir discuter de ses besoins et de ses attentes avec le personnel de maintenance.

Limitations de navigabilité, instructions pour le maintien de la navigabilité

Une limitation de navigabilité est généralement une contrainte sous forme d'une limite à la vie utile ou prend la forme d'une opération d'entretien dont l'exécution demeure obligatoire pour le maintien du certificat de navigabilité. Cette limitation peut constituer une portion intégrale du Certificat de navigabilité ou faire partie comme telle d'une directive de navigabilité.

Les **instructions pour le maintien de la navigabilité (IMN)** sont généralement liées au CTS) dont elles font partie intégrante. Ces IMN sont aussi importantes que si elles avaient été publiées par le constructeur de l'avion au bénéfice du premier propriétaire de l'appareil et doivent être incorporées au programme de maintenance de l'avion. L'ajout de plusieurs CTS au cours de l'exploitation risque d'accroître substantiellement le fardeau de l'entretien de l'aéronef relativement aux exigences du programme de maintenance initialement prévu par le constructeur.

Certificat spécial de navigabilité

Le Règlement aéronautique canadien prévoit certaines circonstances où un aéronef pourrait opérer sans certificat de navigabilité, si l'appareil ne rencontre pas la totalité des exigences décrites plus haut. Normalement, ces appareils volent sous l'autorité d'un **certificat spécial de navigabilité**. Dans le contexte qui précède, ces avions n'ont pas été fabriqués suivant une conception de type approuvé et ne possèdent donc aucun certificat de type tel que défini par le RAC. Le certificat spécial de navigabilité comporte quatre catégories distinctes. La plus commune de ces catégories est vraisemblablement « **l'aéronef de construction amateur** ». Une autre catégorie connaît une popularité croissante, celle des « aéronefs maintenus par leur propriétaire ». Et, finalement, nous connaissons les catégories « **restreinte** » et « **limitée** ».

Il faudra noter que même si ces appareils ne sont pas tous d'une conception de type approuvée, ni ne possèdent un certificat de type tel que prévu dans le RAC, ils ne s'en conforment pas moins au processus illustré par le diagramme au début de cet article. Dans le cas de ces appareils, toutefois, il existe des variantes. Ces variantes dans la documentation ou les composantes associées seront discutées un peu plus loin dans le présent document, en fonction des catégories impliquées.

Construction amateur

La RAC a prévu l'existence d'aéronefs construits par leur propriétaire. Cette catégorie aéronautique comprend des types d'appareil fort diversifiés, de l'avion en bois et toile à cockpit ouvert, à l'appareil IFR haute performance mu par une hélice à vitesse constante, avec train d'atterrissage rétractable et circuit d'alimentation en oxygène. Évidemment, le coût des appareils variera en conséquence. Bien que les appareils de construction amateur ne possèdent

ni définition de type approuvée, ni certificat de type, ils sont malgré tout construits suivant un plan. Puisque ces aéronefs sont construits en très petit nombre, souvent en exemplaire unique par des aviateurs enthousiastes, la complexité et le coût de la démarche de certification suivant le Règlement aéronautique canadien sont prohibitifs. Ceci dit, l'appareil doit malgré tout pouvoir opérer en toute sécurité, pour obtenir une autorisation de vol, et cette démarche s'applique dès l'étape de la conception.

Néanmoins, ces aéronefs construits par des amateurs possèdent un Manuel de pilotage, même sous une forme minimale, pour fournir au pilote des directives raisonnables sur l'opération de l'appareil et de ses systèmes, de même que sur les procédures d'urgence. Les appareils de cette catégorie disposent également d'une documentation, bien que parfois minime, au chapitre des exigences et des procédures de maintenance. Le degré de sophistication des informations contenues dans le manuel de pilotage et la précision de la documentation de maintenance sont tributaires de la complexité de l'appareil et de ses systèmes autant que du professionnalisme et de la détermination du constructeur.

Puisque les aéronefs de construction amateur ne détiennent aucun certificat de navigabilité proprement dit, ils ne sont astreints ni aux directives de navigabilité, ni aux bulletins ou aux lettres de service, ni, non plus, aux certificats de type supplémentaire etc. Qui plus est, comme indiqué précédemment, chaque aéronef de construction amateur est considéré comme unique, même s'il est d'un modèle déjà existant. Ce qui se dégage ici, c'est que la gestion de la documentation d'un avion de cette catégorie deviendrait un véritable cauchemar de logistique au bord de l'impossibilité, s'il fallait suivre les procédures en vigueur pour les aéronefs certifiés. Malgré tout, les propriétaires ou les opérateurs d'aéronefs de construction amateur doivent opérer et maintenir leurs appareils selon les meilleures pratiques et procédures reconnues dans le monde de l'aéronautique. Même si la gestion sécuritaire d'un appareil de construction amateur de modèle unique peut être assurée avec un minimum de documentation par le concepteur / constructeur / propriétaire, il existe aussi un autre extrême tel la flotte globale des RV par exemple, là où la documentation, les conseils, et le suivi technique approchent par leur rigueur la qualité du soutien offert aux aéronefs certifiés.

Malgré les différences au niveau des détails de la documentation et du soutien, les aéronefs de construction amateur suivent essentiellement la procédure illustrée dans le diagramme présenté au tout début de cet article et applicable aux avions certifiés. Et le propriétaire reste le premier responsable d'assurer l'exploitation sécuritaire d'un aéronef de cette catégorie.

Maintenance par le propriétaire

Cette catégorie a été créée au cours des récentes années pour permettre aux propriétaires consciencieux d'appareils plus anciens, pour lesquels les pièces de remplacement sont devenues difficiles à dénicher, sinon carrément introuvables, de pouvoir continuer à faire voler leur avion sans que le coût ne devienne prohibitif. Ces aéronefs ont tous été construits suivant une conception de type approuvé, possédaient un certificat de type, un manuel de pilotage, un manuel de maintenance et un certificat de navigabilité. A titre d'aéronefs certifiés, leur

maintenance était assurée par un TEA conformément au RAC. Comme l'indique l'appellation de leur catégorie, ces appareils sont désormais maintenus par leur propriétaire et ne peuvent posséder un certificat de navigabilité. Ces appareils doivent toutefois pouvoir continuer à voler en toute sécurité et la meilleure façon de s'en assurer réside dans la continuité, dans la mesure où le propriétaire opère et entretient son avion en conformité avec la documentation et les instructions produites à l'origine par le constructeur, amendées systématiquement et méticuleusement appliquées en conséquence au cours de la vie opérationnelle de l'appareil. Puisque ces aéronefs opèrent désormais en vertu d'un certificat spécial de navigabilité, ils ne sont astreints ni aux directives de navigabilité, ni aux bulletins ou aux lettres de service, ni, non plus, aux certificats de type supplémentaire etc. Il serait d'ailleurs étonnant que de la nouvelle documentation soit tout à coup disponible ! Toutefois, les propriétaires sont invités à respecter, dans la mesure du possible, les pratiques ou procédures en vigueur à l'origine.

TCAC a dressé une liste d'aéronefs admissibles dans la catégorie « Maintenance par le propriétaire ». Seuls les avions peu complexes sont admissibles: on parle ici d'hélice à pas fixe, de train d'atterrissage fixe et de monomoteurs. Et aussitôt qu'un aéronef a été opéré dans la catégorie « Maintenance par le propriétaire », il deviendrait extrêmement complexe de revenir à la situation initiale d'appareil certifié. Essentiellement, cet aéronef s'est éloigné de sa définition première, de son certificat de type, et seule l'ampleur de ce déplacement permettrait de déterminer ce qu'il faut entreprendre pour rétablir l'appareil dans sa catégorie initiale. Les avions maintenus par leur propriétaire ne sont pas autorisés à voler aux États-Unis.

Catégorie restreinte

Un certificat spécial de navigabilité est généralement émis pour un aéronef qui détient un certificat de type dans la catégorie restreinte, ou un appareil qui a été modifié au point où il n'est plus conforme avec l'essentiel de son certificat de type d'origine. Ces appareils incluent: les avions engagés dans la publicité aérienne autre que le remorquage de bannières, les appareils servant à combattre les incendies, les avions engagés dans la photo aérienne ou l'arpentage, l'arrosage aérien et d'autres activités similaires.

Puisque ces appareils ont amorcé leur activité en vertu d'un certificat de type, ils suivent le processus prévu en ce qui concerne les aéronefs certifiés, détenant un certificat de navigabilité normal ou standard. Comme ces avions appartiennent au domaine des activités spécialisés ou des missions généralement hors de portée pour le pilote/propriétaire d'aviation générale, ils débordent des frontières de l'actuelle discussion. Le lecteur qui souhaite en savoir davantage sur ces questions est invité à consulter un TEA compétent ou un inspecteur de TCAC.

Catégorie limitée

Un exemple classique, sans être nécessairement exclusif, d'un certificat spécial de navigabilité, est celui d'un ex-avion militaire, généralement surnommé « Warbirds ». Ces aéronefs suivent le processus décrit au début de cet article, en prenant soin minutieusement des détails comme pour tout autre appareil certifié. La principale différence est que les « Warbirds » ne détiennent

aucun certificat de type et ne posséderont donc jamais de certificat de navigabilité. En tenant compte de ce que le rôle d'un avion de chasse est de s'engager dans des combats aériens, au risque de ne plus jamais rentrer à la base, le coût et les efforts nécessaires à l'obtention d'un certificat de type ont toujours été considéré comme superflus, autant par le concepteur/constructeur que par son client, en l'occurrence, l'aviation militaire. Les autorités civiles n'ont donc rien à voir dans tout ceci, faut-il le dire. Mais tous les partis concernés sont authentiquement intéressés à prendre les moyens requis pour s'assurer que ces appareils puissent voler et opérer en toute sécurité.

Lorsqu'un ex-avion militaire est inscrit au registre civil et devient un « Warbird », un certificat limité de navigabilité est émis si, à la satisfaction du Ministre, l'appareil a été maintenu selon les normes acceptables. Il s'agit de conditions d'entretien qui peuvent assurer des niveaux de sécurité au moins équivalents aux dispositions du Chapitre 572 du RAC, et lorsque l'appareil a été soumis à une évaluation menant à son acceptation par le Ministre. À ce moment, le propriétaire / opérateur devient le premier responsable du maintien de la sécurité de l'aéronef tel que décrit dans ce document. Des informations additionnelles peuvent être obtenues auprès d'un inspecteur de TCAC.

Carnet de route de l'aéronef et livret technique

Indépendamment du type d'autorité de vol émis à tout avion, le propriétaire de l'appareil reste responsable de conserver des dossiers précis sur l'utilisation et la maintenance de l'aéronef. À cet égard, le carnet de route de l'aéronef constitue le document principal. Le livret technique constitue la version de sauvegarde, en cas de perte du carnet de route. Les informations techniques doivent couvrir jusqu'à une période de deux ans ou jusqu'à la reprise de la dernière inspection. La plupart des propriétaires conservent la totalité des données disponibles. Le propriétaire de l'aéronef est responsable de la conservation des livrets techniques et de l'exactitude de leurs contenus. La plupart des propriétaires confient leurs archives techniques à la garde de leur TEA ou d'un organisme de maintenance agréé (OMA), habituellement en échange d'une redevance. Ces archives aéronautiques devraient être conservées dans un endroit sec et sécuritaire. Les archives sur support électroniques devront par ailleurs être sauvegardés régulièrement.

Le dossier d'un aéronef détenu par TCAC contient une information minimale telle que le registre des inspections annuelles dans le rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne ou, dans le passé, sur le renouvellement annuel du certificat de navigabilité si reçu du propriétaire. Le dossier contient également un registre des modifications, un registre des frais d'application des autorisations de vol, de l'émission des certificats de navigabilité, des inspections par TC, ainsi que des documents d'immatriculation et autres renseignements fournis par le propriétaire. Le dossier d'un aéronef est fermé aussitôt que l'appareil est retiré du registre des immatriculations civiles. Les informations sont archivées à Ottawa ou sur d'autres sites, pour aboutir éventuellement sur une microfiche. Il est alors possible d'obtenir les informations contenues dans ce dossier en invoquant la Loi d'accès à l'information.