



Circulaire d'information

Objet : Certificat spécial de navigabilité — limité

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des normes	Numéro de document :	CI 507-001
Dossier de classification n° :	Z 5000-34	Édition n° :	02
SGDDI n° :	16139664 v 3	Date d'entrée en vigueur :	2020-06-30

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION.....	2
1.1	Objet	2
1.2	Applicabilité.....	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES.....	3
2.1	Documents annulés	3
2.2	Définitions et abréviations	4
3.0	CONTEXTE.....	5
4.0	DEMANDE.....	5
5.0	ÉVALUATION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE DÉLIVRANCE.....	6
5.1	Évaluation de l'admissibilité du modèle d'aéronef	6
5.2	Raisons pour l'évaluation.....	7
5.3	Évaluation de l'éligibilité d'un aéronef particulier – Conditions de la demande	8
5.4	Évaluation des caractéristiques inhabituelles	12
6.0	RAC 507.09 : CONDITIONS D'EXPLOITATION.....	13
7.0	MAINTENANCE.....	14
7.1	Exécution de la maintenance.....	14
7.2	Certification après maintenance.....	14
7.3	Modifications et réparations.....	15
7.4	Données relatives aux modifications et aux réparations.....	16
7.5	Contenu des rapports de réparation ou de modification	16
7.6	Pièces pour un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — classification limitée.....	17
8.0	GESTION DE L'INFORMATION.....	18
9.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT.....	18
10.0	BUREAU RESPONSABLE.....	19
APPENDICE A	CONDITIONS D'EXPLOITATION POUR UN AÉRONEF TITULAIRE D'UN CERTIFICAT SPÉCIAL DE NAVIGABILITÉ — LIMITÉ.....	20
APPENDICE B	INSTALLATION DE PIÈCES EN VERTU DE L'EXEMPTION RCN-021-2017.....	22

1.0 INTRODUCTION

- (1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un exemple de moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et les normes. Cette CI ne peut en elle-même modifier, créer, amender ou ni peut-elle autoriser des changements ou des dérogations aux exigences réglementaires, ni établir des normes minimales.

1.1 Objet

- (1) La présente CI a pour objet de fournir une orientation pour les personnes qui soumettent une demande de certificat spécial de navigabilité — limité, et qui plus tard maintiennent ou utilisent un aéronef en vertu de ce certificat, conformément à l'exemption de l'application du paragraphe 507.06(2) et de l'alinéa (3)b du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) du 2017-04-27. Cette orientation est également pertinente à la maintenance et à l'exploitation en vertu du certificat spécial de navigabilité — limité délivré conformément à des exemptions précédentes et à des dispositions réglementaires.
- (2) Ce document donne des précisions et complète le contenu de l'exemption de l'application du paragraphe 507.06(2) et de l'alinéa (3)b du RAC et aborde certaines considérations pour une demande de certificat spécial de navigabilité — limité, ainsi que certaines considérations pour l'exploitation, le maintien de la navigabilité et la maintenance de l'aéronef. Il devrait être lu conjointement avec les conditions rattachées à l'exemption, et l'exemption connexe de l'article 507.03 du RAC, qui autorise l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) à délivrer une autorité de vol.

1.2 Applicabilité

- (1) Le présent document s'applique au personnel de TCAC, aux délégués ainsi qu'à l'industrie aéronautique.

1.3 Description des changements

- (1) La section 1.1 — Objet, a été modifiée pour indiquer que l'orientation dans la présente CI est applicable à tout aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (2) La section 5.3 — Évaluation de l'éligibilité d'un aéronef particulier — Condition de la demande : le sous paragraphe (iii) du paragraphe (h) a été modifié et les sous-paragraphes (iv) à (viii) ont été ajoutés, et ce, afin de clarifier les critères d'acceptation et d'examen du calendrier de maintenance, notamment les limites d'utilisation des parties I ou II de l'appendice B et l'appendice C de la norme 625 du RAC.
- (3) La section 5.3 — Évaluation de l'éligibilité d'un aéronef particulier — Condition de la demande : les sous paragraphes (ii) et (iii) du paragraphe (j) ont été ajoutés afin de clarifier les exigences pour la revue du manuel de vol.
- (4) La section 7.6 — Pièces pour un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — classification limitée, est modifiée pour introduire et décrire le numéro de référence de l'exemption RCN-021-2017, ce qui s'applique à l'installation des pièces sur un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (5) L'appendice B est nouveau et comprend un extrait de l'exemption RCN-021-2017.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

(1) Documents de référence

Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document:

- (a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C. (1985), ch. A-2);
- (b) Exemption des paragraphes 507.06(2) et 507.06(3)b du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). (RCN 099-2016 signé le 2017-04-27) – ou une version ultérieure;
- (c) Exemption des paragraphes 507.03 du RAC (RCN 114-2016 signé le 2017-04-27) – ou une version ultérieure;
- (d) Exemption du paragraphe 700.02(2)a du RAC (RCN-021-2016 signé le 2016-05-12);
- (e) Exemption de l'application du paragraphe 571.07(1), des alinéas 571.08(1)(b) et 571.08(1)(c) et de l'article 571.13 du RAC 571 et des articles 571.07, 571.08 et 571.13 de la norme 571– maintenance du Manuel de navigabilité. (RCN-021-2017 signé le 2017-12-22);
- (f) Partie I, sous-partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – *Définitions*;
- (g) Partie II, sous-partie 1 du RAC – *Identification des aéronefs et autres produits aéronautiques*;
- (h) Partie IV, sous-partie 3 du RAC – *Licences et qualifications de technicien d'entretien d'aéronefs*;
- (i) Partie V, sous-partie 7 du RAC – *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique*;
- (j) Partie V, sous-partie 71 du RAC – *Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*;
- (k) Partie V, sous-partie 73 du RAC – *Organismes de maintenance agréés*;
- (l) Partie VI, sous-partie 2 du RAC – *Règles d'utilisation et de vol*;
- (m) Partie VI, sous-partie 5 du RAC – *Exigences relatives aux aéronefs*;
- (n) Partie VII, sous-partie 0 du RAC – *Généralités*;
- (o) Partie VII, sous-partie 2 du RAC – *Opérations de travail aérien*;
- (p) Norme 507 du RAC, Appendice D – *Conditions spéciales et limites d'utilisation*;
- (q) Chapitre 566 du *Manuel de navigabilité – Licences et formation des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA)*;
- (r) Circulaire d'information (CI) 571- 024, Édition 01, 2015-02-20 – *Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada*;
- (s) Publication de Transports Canada, TP 13094, Révision 3, 2006-06 – *Approbaton des calendriers de maintenance Manuel de politiques et procédures*;
- (t) Annexe 8 de l'OACI - *Navigabilité des aéronefs*.

2.1 Documents annulés

- (1) Ce document remplace Directive visant le personnel de la Maintenance et de la construction des aéronefs (DPM) 52 Révision 1, émis le 31-03-2006, *Délivrance d'un Certificat spécial de navigabilité — limité*.
- (2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.2 Définitions et abréviations

(1) **Les définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :

- (a) **Aéronef léger de catégorie sport** : classe d'aéronefs définie par la Federal Aviation Administration des États-Unis avec des normes de certification moins rigoureuses, similaires à celles de la spécification de certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour les avions très légers **CS-VLA**.
- (b) **Certificat de type** : en plus de la définition qui en est donnée dans le RAC 101.01, un certificat de type est :
 - (i) un document délivré par le ministre certifiant que la définition de type d'un aéronef est conforme aux normes applicables;
 - (ii) un certificat qui est l'équivalent local d'un document qui est visé au paragraphe (i), et qui est délivré par l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type de l'aéronef; et
 - (iii) un document qui indique ou suggère que la conception d'un aéronef est conforme aux normes reconnues à l'échelle internationale, c'est-à-dire les normes de l'annexe 8 de l'OACI.
- (c) **Construit commercialement** : la construction et l'assemblage ont été effectués par une organisation commerciale ou ayant des activités commerciales; sont inclus les aéronefs démilitarisés et les aéronefs construits par les anciens bureaux de conception soviétiques et les usines chinoises.
- (d) **Convention, La convention de l'OACI** : convention relative à l'aviation civile internationale, aussi connue sous le nom de Convention de Chicago, jetant les bases de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (e) **Demandeur** : demandeur d'un Certificat spécial de navigabilité — limité peut être le propriétaire inscrit de l'aéronef ou un représentant du propriétaire inscrit.
- (f) **Description de type** : caractéristiques déterminantes de conception et spécifications d'un type d'aéronef ou d'un modèle particulier.
- (g) **Exemption relative au personnel** : exemption des paragraphes 507.03 du RAC.
- (h) **Exemption relative au demandeur** : exemptions des paragraphes 507.06(2) et 507.06(3)b) du RAC.
- (i) **Ministre, le ministre** : ministre des Transports; dans ce contexte, le terme fait généralement référence à un délégué officiel du ministre; un inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile; un bureau ou un centre régional de l'Aviation civile de Transports Canada.
- (j) **Modèle d'aéronef** : sous-ensemble distinct ou une variante d'un type d'aéronef. (par exemple : Spitfire Mark V : Type = Spitfire, modèle = Mark V)
- (k) **Négligeable** : adjectif; qui ne vaut pas la peine d'être pris en considération; insignifiant. Se dit d'une chose, d'une quantité, etc., qui peut être négligée ou dont on peut faire abstraction ou qui ne mérite pas qu'on s'y attarde.
- (l) **Remettre en état** : remettre en opération un aéronef substantiellement complet ou presque complet en suivant un processus de maintenance, après que cet aéronef ait été retiré définitivement du service, déclaré endommagé sans espoir de réparation ou détruit.
- (m) **Réplique, reproduction** : une copie, un double ou une imitation d'un modèle d'aéronef.
- (n) **Type d'aéronefs** : aéronefs qui ont une conception similaire; une famille d'aéronefs qui ont des caractéristiques générales en commun.

- (2) **Les abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **AC** : Administration centrale;
 - (b) **CdN** : Certificat de navigabilité;
 - (c) **DAC** : Document d'aviation canadien;
 - (d) **EM** : Expert en la matière;
 - (e) **ISAC** : Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (Navigabilité ou Opérations);
 - (f) **OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale;
 - (g) **OMA** : Organisme de maintenance agréé;
 - (h) **RAC** : Règlement de l'aviation canadien;
 - (i) **PCR** : Pouvoir de certification – restreint;
 - (j) **TEA** : Technicien d'entretien d'aéronef;
 - (k) **TCAC** : Transports Canada Aviation Civile

3.0 CONTEXTE

- (1) À l'exception des aéronefs ultra-légers, tous les aéronefs immatriculés au Canada doivent avoir une autorité de vol avant de pouvoir voler. Il existe plusieurs types d'autorités de vol, chacune d'entre elles pouvant délivrer un document d'aviation canadien (DAC) particulier. **Cette CI porte uniquement sur le certificat spécial de navigabilité de catégorie limitée** (certificat spécial de navigabilité — limité).
- (2) Depuis 2002, plusieurs exemptions de l'application de l'article 507.03 du RAC ont été accordées. Même s'il y avait de légères variations dans la formulation des exemptions et de leurs dispositions, toutes les exemptions visaient à permettre aux personnes de faire la demande d'un certificat spécial de navigabilité — limité et d'exploiter des aéronefs non-certifiés (y compris des aéronefs démilitarisés), sous réserve d'une évaluation de l'aéronef par Transports Canada, et de l'assortiment de l'autorité de vol de conditions d'exploitation et de maintenance.
- (3) En date de cette circulaire d'information, seulement deux exemptions s'appliquent. L'exemption relative au demandeur (voir les définitions) décrit l'admissibilité des aéronefs et les conditions pour faire une demande. L'exemption relative au personnel établit les conditions de délivrance du certificat spécial de navigabilité — limité.
- (4) En vertu du paragraphe 700.05(3)a) du RAC, le ministre peut autoriser l'exploitation d'un aéronef pour l'exécution d'un travail aérien en vertu de la sous-partie 702 si un certificat spécial de navigabilité dans la catégorie restreinte ou limitée a été délivré à l'égard de l'aéronef. La délivrance d'un certificat spécial de navigabilité — limité, en vertu du paragraphe 507.03 du RAC ne représente pas une autorisation du ministre, en vertu du paragraphe 700.05 du RAC.
- (5) À moins d'indication contraire spécifique, les aéronefs exploités avec un certificat spécial de navigabilité sont sujets aux mêmes règles d'opération et de maintenance que les aéronefs ayant un certificat de navigabilité « normal », conformément au paragraphe 507.02 du RAC.

4.0 DEMANDE

- (1) Une demande pour un certificat spécial de navigabilité — limité devrait respecter les exigences de l'exemption relative au demandeur et devrait être soumise à un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile – Navigabilité (ISAC - Navigabilité) au centre ou au bureau régional de Transports Canada approprié, selon le lieu. L'ISAC – Navigabilité évaluera la demande par rapport aux

exigences de l'exemption relative au demandeur, et par rapport à l'aéronef lui-même, principalement en lien avec les documents fournis par le demandeur.

- (2) Lorsque les documents justificatifs accompagnant la demande sont soumis dans une langue autre que le français ou l'anglais, une traduction dans l'une ou l'autre de ces langues doit accompagner les documents.
- (3) La délivrance sera retardée si les documents requis, y compris ceux nécessaires à la vérification, n'ont pas été reçus. Toute documentation qui est soumise à l'appui d'une demande doit être techniquement exacte, complète et conforme aux exigences réglementaires pertinentes par rapport à la demande soumise. Il est au-delà / du périmètre de service de TCAC de fournir des services d'assurance de la qualité à l'industrie.

5.0 ÉVALUATION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

- (1) Afin de permettre une évaluation exacte de l'aéronef, les demandeurs d'un certificat spécial de navigabilité — limité doivent fournir toutes les informations demandées prévues dans les conditions de l'exemption relative au demandeur et dans les paragraphes 507.06 et 507.07 du RAC.

5.1 Évaluation de l'admissibilité du modèle d'aéronef

- (1) Un aéronef admissible pour un certificat spécial de navigabilité — limité est un aéronef :
 - (a) **qui a été construit en série et à des fins commerciales selon une description de type distincte et définissable;**
 - (i) L'aéronef doit initialement avoir été construit parmi plusieurs aéronefs essentiellement identiques, dans un processus de production en série industriel contrôlé.
 - (ii) Les répliques ou les reproductions d'aéronefs ne sont pas admissibles.
 - (iii) Un aéronef remis en état qui ne possède pas de certificat de type peut être admissible, à condition que le fuselage, les ailes et l'empennage originels soient encore présents et que l'aéronef puisse être rendu apte à voler en toute sécurité par des techniques de révision ou de remise en état conformes aux instructions de maintenance du constructeur.
 - (iv) Les aéronefs de construction amateur ne sont pas admissibles. Un aéronef dont l'objectif initial était de répondre aux conditions de délivrance d'un certificat spécial de navigabilité — Construction amateur, mais qui ne satisfait pas à l'exigence « majeure partie » pourrait être admissible, si cet aéronef a été construit en série et commercialement, suivant une description de type distincte et définissable.
 - (v) Les aéronefs qui répondent aux définitions pour les avions ultra-légers de base ou de type évolué peuvent être admissibles si l'aéronef a été construit dans un processus de production en série industriel contrôlé, tel que déterminé par TCAC. L'exploitation et la maintenance de l'aéronef devront être exécutées selon les exigences du certificat spécial de navigabilité — limité et du RAC.
 - (b) **qui n'est pas un modèle d'aéronef pour lequel un certificat de type a été délivré ou accepté par le ministre;**
 - (i) Les aéronefs ayant reçu un certificat de type, particulièrement ceux qui n'ont pas été maintenus ou modifiés adéquatement, ne sont pas admissibles.
 - (ii) Si le modèle d'aéronef apparaît dans une liste prévu dans un certificat de type ou si le modèle d'aéronef est accepté par le ministre en vertu de la sous-partie 521

du RAC, alors l'aéronef doit nécessairement rencontrer les conditions d'émission applicables, soit celles relatives au certificat de navigabilité prévus à l'article 507.02 du RAC ou celles relatives au certificat de navigabilité — restreint prévus à l'article 507.03 du RAC. Peu importe lequel des deux cas, un certificat spécial de navigabilité — limité en vertu de l'article 507.03 ou un certificat spécial de navigabilité — limité en vertu des exemptions ne sera pas considéré puisque l'aéronef ne constitue pas un aéronef admissible. Une demande pour un certificat spécial de navigabilité — limité n'est pas possible.

- (iii) Un modèle est une sous-catégorie d'un type; souvent, certains modèles d'un type sont inscrits sur un certificat de type alors que d'autres ne le sont pas. Les certificats de type délivrés par le ministre se rapportent toujours à des modèles précis, et pourraient être associés à une gamme de numéros de série spécifique. Si le certificat n'inclut pas le modèle ou le numéro de série de l'aéronef en question, le ministre n'a pas délivré de certificat de type qui vise cet aéronef, et il peut être admissible pour un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (iv) Le système national d'approbation de produits aéronautiques (NAPA) de Transports Canada tient à jour une liste de certificats appelée « CELN » (Certificats émis en ligne). CELN donne accès aux informations les plus à jour concernant les fiches de données de certificat de type (FDCT) canadiennes.

(c) qui n'est pas un modèle d'aéronef qui est en production et pour lequel une autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type de l'aéronef a délivré un document étranger équivalent à un certificat de type.

- (i) Si le modèle d'aéronef a un certificat de type étranger **et** le modèle est en production (c.-à-d., qu'un nouvel aéronef de ce modèle peut être commandé auprès du constructeur ou d'un vendeur), le constructeur doit faire une demande auprès de l'autorité de certification de type étrangère pour avoir un certificat de type canadien.
- (ii) Lorsque l'aéronef est de construction étrangère, il est nécessaire de déterminer si ce modèle particulier est couvert ou non par un certificat de type, conformément aux normes de l'annexe 8 de l'OACI, et s'il est en production ou non conformément aux termes de ce certificat de type.

5.2 Raisons pour l'évaluation

- (1) Le processus relatif au certificat de type évalue la conception d'un aéronef par rapport aux normes internationales de navigabilité aérienne civile convenues. Un modèle d'aéronef pour lequel un certificat de type a été délivré a fait l'objet d'un processus complexe pour démontrer qu'il se conformait aux exigences des RAC et aux exigences de navigabilité complètes et détaillées de l'annexe 8 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (2) Dans le cadre du processus relatif au certificat de type, les limites d'utilisation et les conditions de maintenance relatives au type sont établies par le concepteur et le constructeur de l'aéronef, de concert avec Aviation civile de Transports Canada, Certification nationale des aéronefs. Un certificat de type est délivré lorsque le concepteur du type a satisfait le ministre que l'aéronef répond aux normes exigées et que l'aéronef peut être maintenu et exploité de façon à répondre aux exigences de navigabilité. Tous les autres pays membres de l'OACI ont adopté des processus similaires, mais leurs normes de navigabilité ne sont pas exactement les mêmes que celles en vigueur au Canada.
- (3) Un aéronef de type ou de modèle ne correspondant pas à un certificat de type n'a pas été soumis à un processus de certification de type, de sorte que sa conformité aux normes de navigabilité ne peut être certaine. Avant que le ministre ne puisse permettre à l'aéronef de voler, le demandeur doit l'avoir convaincu que l'aéronef peut être maintenu adéquatement et exploité de façon

sécuritaire. Le ministre a une responsabilité envers les occupants de l'aéronef, mais aussi envers les autres aéronefs et les personnes et les propriétés au sol.

- (4) Tout au long du processus d'application, il incombe au demandeur de fournir des preuves pour satisfaire le ministre que, sous réserve des conditions d'exploitation et des limites appropriées, l'aéronef peut être maintenu et exploité conformément aux normes applicables, sans présenter de risque inconsidéré pour ses occupants, d'autres aéronefs, d'autres personnes, d'animaux ou de biens.
- (5) Le ministre peut inspecter ou faire inspecter tout aéronef faisant l'objet d'une demande d'autorité de vol.

5.3 Évaluation de l'éligibilité d'un aéronef particulier – Conditions de la demande

- (1) En plus de soumettre des documents démontrant que l'aéronef est admissible, le demandeur doit également soumettre des documents contenant les informations suivantes, à la satisfaction du ministre, traduits en français ou en anglais si nécessaire.
 - (a) **Un historique général de l'aéronef et une description du type et du modèle de l'aéronef et l'usage de l'aéronef prévu au moment de la conception du type et du modèle.**
 - (i) L'historique fourni en réponse à cette exigence devrait contenir des informations générales pour « présenter » l'aéronef et le type à TCAC. Cet historique n'a pas besoin d'être trop complexe ou détaillé.
 - (b) **L'usage pour lequel l'aéronef sera utilisé.**
 - (i) L'usage prévu de l'aéronef devrait être décrit, pour que les conditions d'exploitation appropriées puissent être assorties au certificat spécial de navigabilité — limité et que la pertinence du calendrier de maintenance puisse être évaluée.
 - (c) **Tous les renseignements techniques, historiques ou opérationnels qui pourraient être pertinents pour la révision de la demande par le ministre, y compris, mais sans s'y limiter, les éléments suivants:**
 - (i) des documents concernant la description de type du modèle tel qu'originellement construit et, concernant l'aéronef faisant l'objet de la demande, tout élément de non-conformité par rapport à cette description de type;
 - (A) Les documents concernant les points de non-conformité (comme les réparations de dommages, les améliorations aux moteurs et les modifications) devraient être aussi complets que possible, en mentionnant notamment les raisons justifiant les points de non-conformité, le moment et le lieu où les travaux ont été faits, les personnes qui ont exécuté ces travaux et les données qui ont été utilisées à cet effet.
 - (ii) les informations sur toute limite de vie établie par le constructeur de l'aéronef ou par tout autre organisme faisant autorité, ainsi que le temps restant avant qu'une telle limite soit atteinte; et
 - (A) les limites de viabilité visant l'équipement installé devraient également être indiquées;
 - (iii) toute limite de vol ou d'utilisation applicable.
 - (d) **Une preuve de la date approximative de construction de l'aéronef et le nom du constructeur et, si le constructeur est une entité, son nom légal, ainsi que la désignation de modèle du constructeur ainsi que le numéro de série de l'aéronef.**

- (i) S'il n'est pas possible de déterminer la journée précise de construction, la période de construction devrait être établie aussi précisément que possible. L'exigence porte sur la détermination des modifications et de la description de type au moment de la construction.
 - (ii) Conformément à la sous-partie 201 du RAC, tous les aéronefs doivent être munis d'une plaque d'identification. Si un aéronef n'a pas de plaque d'identification, la demande doit inclure des preuves qui établissent l'identité de l'aéronef, et une demande d'autorisation d'apposer une plaque d'identification à l'aéronef.
 - (iii) Une plaque d'identification ne signifie pas nécessairement que l'aéronef sur lequel la plaque est apposée est bel et bien l'aéronef décrit sur la plaque. Plus particulièrement, l'apposition d'une plaque d'identification du constructeur sur une réplique ou une reproduction ne rend pas l'aéronef admissible pour un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (e) **Les données sur le type et le modèle, y compris les plans et les données techniques nécessaires à l'inspection visée au point (k) ci-dessous et qui établit la description de type par rapport à laquelle la conformité de l'aéronef sera attestée.**
- (i) Si aucune description de type applicable à l'aéronef ne peut être déterminée, l'aéronef n'est pas admissible pour un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (f) **Le carnet de route et les autres dossiers techniques attribués à l'aéronef, conformément à l'article 605.92 du RAC, ou, dans le cas d'une demande faite à l'égard d'un aéronef étranger importé, les documents équivalents.**
- (i) Si l'historique technique de l'aéronef est incomplet ou inadéquat, une inspection approfondie sera requise pour évaluer la condition de l'aéronef et pour vérifier sa conformité avec la description de type. Cette inspection peut nécessiter le recours à divers procédés d'essais non destructifs, au démontage d'éléments structuraux et à diverses autres méthodes d'inspection en profondeur.
 - (ii) Si l'évaluation révèle que l'historique technique des moteurs, des hélices ou d'autres éléments critiques est incomplet ou insuffisant, ces derniers doivent faire l'objet d'une révision complète ou être remplacés par des éléments dotés d'un dossier technique satisfaisant.
 - (iii) Chaque partie à vie limitée doit être accompagnée d'un dossier technique contenant les détails de toute réparation ou modification effectuée durant sa durée de vie, ainsi qu'un dossier de son temps accumulé en heures ou en cycles de vol, si applicable, et le temps restant.
- (g) **Un devis de masse et centrage à jour, de même qu'une liste d'équipement qui comprend les bras de levier de toutes les pièces d'équipement ne faisant pas partie de la description de type.**
- (i) Le rapport doit satisfaire aux exigences de l'appendice C de la *Norme 571*.
- (h) **Un calendrier de maintenance approuvé contre lequel l'aéronef doit être maintenu conformément à l'article 605.86 du RAC.**
- (i) Si l'aéronef est un aéronef pressurisé à turbomoteur, un dirigeable ou un gros aéronef, ou s'il est exploité contre rémunération, l'aéronef doit être maintenu conformément au calendrier de maintenance soumis et approuvé formellement par Transports Canada, en vertu des procédures du manuel de politiques et procédures de l'approbation des calendriers de maintenance, TP 13094.
 - (ii) Les calendriers de maintenance sont approuvés de la même façon que pour tout autre aéronef, conformément aux dispositions de l'article 605.86 du RAC et l'article 625.86 de la *Norme 625*. Ils pourront être basés sur le programme

recommandé par le constructeur, sur le programme approuvé par un autre exploitant ou sur un calendrier militaire pour le type d'aéronef, et ajusté au besoin en fonction des circonstances d'exploitation et des équipements installés.

- (iii) Les propriétaires de petits aéronefs et de ballons n'étant pas exploités contre rémunération, qui décident de se conformer aux parties I et II de l'appendice B de la norme 625 du RAC et à l'appendice C de la norme 625 du RAC n'ont pas à soumettre de documents au ministre pour faire approuver officiellement leur calendrier de maintenance. Le calendrier constitué dans les appendices B et C est considéré comme approuvé d'office par le ministre pour leur utilisation. À condition que le calendrier de maintenance de l'aéronef se conforme aux exigences de l'article 625.86 de la norme 625 du RAC, les propriétaires n'ont qu'à préciser dans les dossiers techniques de l'aéronef que la maintenance sera effectuée en vertu des appendices B et C de la norme 625 du RAC, et à faire cette déclaration dans le cadre de leur demande.
 - (iv) Toutefois, le propriétaire aura encore la responsabilité de s'assurer que le calendrier couvre l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef et son équipement. Les listes de vérification des appendices B et C de la norme 625 du RAC sont des références pour le développement de listes de vérification spécifiques pour les aéronefs, et ne représentent pas des listes de vérification complètes en soi.
 - (v) Conformément au paragraphe 625.86(10) de la norme 625 du RAC, le ministre peut demander au propriétaire d'inclure dans son calendrier de maintenance des exigences supplémentaires s'appliquant à l'aéronef.
 - (vi) La formulation dans les articles 605.86 du RAC et 625.86 de la norme limite l'approbation d'un calendrier constitué conformément aux appendices B et C de la norme 625 au fait d'être « applicable au type d'aéronef ». L'aéronef d'un type admissible au certificat spécial de navigabilité — limité peut être trop complexe ou spécifique pour permettre l'adaptation des appendices B et C de la norme 625 du RAC.
 - (vii) Si l'aéronef est jugé, conformément à la section 5.2 de la présente CI, complexe ou ayant des éléments inusités, ou si les exigences de maintenance ne sont pas totalement claires et définies, le propriétaire devra soumettre une demande d'approbation d'une proposition de calendrier de maintenance, même si l'aéronef est « petit » et ne doit pas être utilisé à des fins commerciales.
 - (viii) La condition n° 1 des conditions d'exploitation énumérées à l'appendice A de l'exemption stipule que « l'aéronef doit être apte à voler en toute sécurité, c'est-à-dire qu'il doit être maintenu dans une condition sécuritaire qui permet son exploitation sans présenter de risque indu à la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux ou de biens ». Si le ministre est d'avis qu'un calendrier constitué conformément aux appendices B et C est peu probable d'assurer adéquatement l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité, le demandeur devra soumettre une demande d'approbation d'une proposition de calendrier de maintenance conformément à l'appendice D de la norme 625.
- (i) **Des preuves démontrant que l'information, l'équipement, les approvisionnements et pièces de rechange disponibles sont suffisants pour permettre une maintenance appropriée de l'aéronef et des preuves indiquant que des personnes possédant la formation, les connaissances, l'expérience et les habiletés requises sont disponibles pour effectuer la maintenance sur l'aéronef.**
- (i) Certains aéronefs ayant un certificat spécial de navigabilité — limité sont relativement complexes ou ont des exigences inhabituelles par rapport à l'exploitation, à la maintenance ou aux pièces. Plus particulièrement, la

connaissance, l'expérience et la capacité à maintenir certaines techniques de construction plus anciennes et certains moteurs complexes peuvent être essentielles, mais difficiles à trouver.

- (ii) Le demandeur doit démontrer que le programme de maintenance est soutenable.
- (j) **Un manuel de vol de l'aéronef, ou un document équivalent, qui comprend suffisamment d'information pour permettre l'exploitation sécuritaire de l'aéronef, et toutes limites de vol ou limites opérationnelles applicables.**
- (i) Le manuel de vol, le manuel d'utilisation ou le document équivalent doit être approprié à l'aéronef et à l'utilisation prévue de l'aéronef; il devra être suffisamment détaillé, complet et compréhensible pour permettre l'exploitation sécuritaire de l'aéronef.
 - (ii) Le demandeur doit vérifier que les procédures d'utilisation du manuel de vol ou d'un document équivalent ne transgresse aucunes des exigences du RAC.
 - (iii) Au besoin, TCAC peut examiner le manuel de vol ou son équivalent, et exiger que des procédures ou des limitations supplémentaires y soient ajoutées.
 - (iv) Toute évaluation du manuel de vol ou du document équivalent (ou d'un ensemble de documents) pour vérifier la conformité aux exigences sera effectuée par des experts en la matière des opérations aériennes.
 - (v) Lorsque nécessaire, le ministre peut exiger que des procédures ou des limites additionnelles soient incluses en complément au document.
 - (vi) Le manuel original et toute révision subséquente devront comprendre une table des matières et une liste des pages en vigueur ou un système équivalent.
 - (vii) Les manuels de vol applicables et faisant autorité, surtout dans le cas des aéronefs étrangers, vieux ou rares, sont occasionnellement difficiles à obtenir du constructeur ou de l'exploitant original. Il pourrait alors être nécessaire de développer un document équivalent à un manuel de vol à partir d'autres sources.
 - (viii) Le document sera nommément cité comme condition de validité de l'autorité de vol afin de s'assurer que tous les vols se déroulent bien en conformité avec les procédures et les limites qui y sont indiquées.
- (k) **Un rapport écrit au ministre, rédigé et signé par une personne qui a l'autorité de signer une certification après maintenance, tel que décrit au paragraphe 571.11 de la Norme 571 - Maintenance (c.-à-d., une personne qualifiée) qui décrit:**
- (i) les résultats d'une inspection annuelle de façon détaillée dans un calendrier de maintenance approuvé, ou une inspection équivalente décrite dans le manuel de maintenance de l'aéronef, supervisée par la personne qualifiée et incluant un démontage, lorsque nécessaire;
 - (ii) en détail toute maintenance effectuée dans le cadre de l'inspection; et;
 - (iii) toute réparation ou modification qui était nécessaire et qui a été effectuée pour que l'aéronef soit conforme à la définition de type certifiée et pour qu'il puisse être utilisé en toute sécurité, y compris les données acceptables utilisées pour effectuer la réparation ou la modification.
- (A) Cette exigence est requise pour un rapport d'inspection signé par un technicien d'entretien d'aéronef (TEA) qualifié pour signer une certification après maintenance pour ce modèle d'aéronef. Les rapports d'inspection devraient montrer :

- (I) que l'aéronef, les moteurs, les hélices et les appareillages sont conformes aux données du type et du modèle;
 - (II) que tous les systèmes de l'aéronef, ses moteurs, ses hélices, ses appareillages et ses commandes fonctionnent correctement;
 - (III) quelles modifications ont été incorporées après la construction, conformément à quelles données acceptables et sous quelle autorité;
 - (IV) quelles modifications affectant la navigabilité ou la sécurité, élaborées et jugées nécessaires par une autorité compétente ou par le constructeur, qui ont ou non été incorporées;
 - (V) l'étendue de la corrosion ou des dommages, et la méthode employée pour effectuer les réparations;
- (2) En plus de (1), (a) à (k), **le demandeur doit fournir tout document supplémentaire exigé par le ministre, et toute autre information qu'il possède ou qui peut être pertinente pour le ministre, dans l'évaluation de la délivrance d'un certificat spécial de navigabilité de la classification limitée pour l'aéronef, dans la détermination des conditions d'exploitation à inclure dans le certificat de navigabilité de la classification limitée, si délivré, et dans la formation d'un avis sur le fait que l'aéronef est apte à voler en toute sécurité et qu'il peut être maintenu dans une condition sécuritaire et utilisé sans risque inconsidéré à la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux ou de biens.**
- (a) Le demandeur a l'obligation de fournir toutes les informations pertinentes, qu'elles nuisent à sa demande ou qu'elles y soient favorables.
- (3) **Le demandeur doit soumettre une demande qu'il aura signée.**
- (4) **Le demandeur doit fournir une attestation de l'état de l'aéronef, de sa conformité à sa description de type déclarée et de son aptitude à voler en toute sécurité, qui sera signée par une personne dûment autorisée à le faire, conformément au paragraphe 507.10 du RAC.**
- (a) Seul le détenteur d'une licence TEA canadienne peut signer l'attestation de la condition et de la conformité de l'aéronef.
 - (b) Le formulaire 24-0043 (dernière version) peut être utilisé pour faire une demande et pour fournir l'attestation. Si la version 1510-05 du formulaire 24-0043 est utilisée, le TEA qui signe le formulaire devra raturer la mention « définition de type approuvée » et la remplacer par « description de type ».

5.4 Évaluation des caractéristiques inhabituelles

- (1) Plusieurs aéronefs ayant un certificat spécial de navigabilité — limité sont des aéronefs démilitarisés ou des aéronefs conçus pour un usage très précis (comme la lutte contre les incendies ou la voltige aérienne) et pourraient avoir des caractéristiques ou de l'équipement qui ne sont pas normaux dans le monde du transport civil ou aérien.
- (2) Dans l'évaluation des caractéristiques inhabituelles, l'ISAC - Navigabilité portera une attention particulière aux caractéristiques qui pourraient affecter l'utilisation sécuritaire de l'aéronef. Certains équipements inhabituels pourraient être essentiels à l'utilisation sécuritaire ou à l'usage prévu de l'aéronef. De tels équipements ou les caractéristiques peuvent être admissibles lorsque ces derniers font l'objet d'une évaluation et que par la suite des conditions d'exploitation appropriées sont imposées. Sauf dans des circonstances exceptionnelles, l'armement offensif devra être démonté.
- (3) D'une perspective de navigabilité, des éléments comme des portes ou des verrières largables, des sièges éjectables ou des dispositifs de postcombustion sont des systèmes et des

appareillages auxquels sont associées des exigences de maintenances quantifiables et des limites d'utilisation.

- (4) Si l'équipement n'est pas démonté ou neutralisé, le demandeur devra justifier le maintien de l'utilisation de cet équipement, en expliquant comment l'aéronef ayant cet équipement installé peut être utilisé en toute sécurité et comment l'équipement peut être maintenu en suivant les instructions du constructeur ou l'équivalent, ou en suivant les pratiques reconnues de l'industrie (dans le cas où le constructeur n'aurait pas émis de recommandations).
- (5) Le ministre des Transports peut coopérer et collaborer avec le ministère de la Défense nationale lorsque l'usage prévu de l'aéronef est d'effectuer du travail aérien pour le militaire et que la caractéristique inhabituelle est nécessaire pour accomplir ce travail.

6.0 RAC 507.09 : CONDITIONS D'EXPLOITATION

- (1) À moins d'indication spécifique contraire, les aéronefs exploités avec un certificat spécial de navigabilité — limité sont sujets aux mêmes règles d'opération et de maintenance que les aéronefs ayant un certificat de navigabilité « normal », conformément au paragraphe 507.02 du RAC. Les conditions d'exploitation mentionnées dans les exemptions et les conditions d'exploitation associées à un certificat spécial de navigabilité — limité sont en sus des exigences du RAC.
- (2) Le paragraphe 507.09 du RAC stipule que lorsqu'un aéronef ne satisfait pas aux exigences pour la délivrance d'une autorité de vol, conformément à l'article 31 de la Convention (c.-à-d., un certificat de navigabilité conformément au paragraphe 507.02 du RAC), le ministre doit subordonner l'autorité de vol à une ou plusieurs conditions d'exploitation qu'il juge appropriées pour assurer la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, d'autres personnes, d'animaux ou de biens.
- (3) Tous les certificats spéciaux de navigabilité (Formulaire 24-0074) ont une page de conditions d'exploitation (formulaire 24-0090) qui devient une partie du certificat auquel elle est attachée et sur lequel elle est mentionnée. Les conditions d'exploitation peuvent établir des conditions pour la maintenance autant que pour les opérations aériennes.
- (4) Le paragraphe 605.03 du RAC exige qu'un aéronef soit exploité conformément aux conditions établies dans l'autorité de vol.
- (5) La configuration et la condition de l'aéronef, ainsi que l'utilisation future probable de l'aéronef sont prises en considération au moment d'établir les conditions pour la maintenance et celles pour les opérations aériennes liées à l'autorité de vol.
- (6) L'aéronef doit être maintenu et exploité conformément aux conditions d'exploitation liées au certificat spécial de navigabilité — limité, aux procédures et limites du manuel de vol de l'aéronef ou d'un document équivalent, et au RAC. L'exploitant doit être conscient de toutes les conditions et limites applicables.
- (7) L'appendice A dresse la liste des conditions d'exploitation qui seront attachées à chaque certificat spécial de navigabilité — limité délivré conformément aux exemptions. Au besoin, des conditions d'exploitation supplémentaires peuvent être appliquées, comme celles mentionnées dans l'appendice D de la *Norme 507*, « *Matrice des conditions d'exploitation des aéronefs* » ou d'autres conditions rendues nécessaires en raison des caractéristiques ou de l'environnement d'exploitation de l'aéronef.
- (8) Les conditions d'exploitation ne peuvent permettre de déroger aux règles d'exploitation et de vol du RAC.
- (9) Si les conditions d'exploitation sont changées, le certificat spécial de navigabilité — limité qui est associé doit être délivré de nouveau pour corriger la date indiquée à la ligne 10 du certificat spécial de navigabilité.

7.0 MAINTENANCE

- (1) La maintenance doit être effectuée conformément aux parties V et VI du RAC, à moins que le texte d'un règlement ou d'une norme précise n'exclue spécifiquement un aéronef exploité avec un certificat spécial de navigabilité — limité.

7.1 Exécution de la maintenance

- (1) Tous les travaux de maintenance non spécialisés doivent être certifiés par un TEA aux qualifications appropriées, par un organisme de maintenance agréé (OMA) canadien ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
- (2) Si l'aéronef est exploité contre rémunération, y compris en vertu de la partie VII du RAC, la maintenance devrait être exécutée et certifiée par un OMA canadien de qualification appropriée ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
- (3) Lorsque les travaux de maintenance sont définis comme spécialisés aux termes des dispositions de l'annexe II de l'article 571.04 du RAC, ces travaux doivent être exécutés par un OMA approprié.
- (4) L'ajout d'un type d'aéronef ayant un certificat spécial de navigabilité — limité à l'importance des travaux d'un organisme de maintenance agréé (OMA) est approuvé de la même manière que pour tout autre aéronef. L'OMA doit avoir les installations, l'équipement et les informations techniques nécessaires pour satisfaire aux exigences de maintenance de l'aéronef, y compris l'expertise et l'équipement requis pour accomplir des travaux inhabituels (comme la maintenance d'un siège éjectable). L'OMA doit également avoir un programme de formation approprié (et approuvé si nécessaire) et des critères de sélection pour les titulaires d'un Pouvoir de certification – restreint (PCR).

7.2 Certification après maintenance

- (1) Les TEA qui signent des certifications après maintenance pour ces aéronefs doivent avoir la connaissance, l'expérience, les compétences et la formation appropriées pour ce faire.
- (2) Afin de déterminer quels TEA titulaires d'une qualification M peuvent signer une certification après maintenance pour des travaux exécutés sur un aéronef enregistré au Canada et disposant d'un certificat spécial de navigabilité — limité, le type d'aéronef et les données sur le modèle devraient être examinés pour déterminer si la norme de construction de l'aéronef est globalement comparable à l'une de celles inscrites dans la portée des avantages de la qualification M1 ou M2. La portée des avantages décrite dans le paragraphe 566.03(8) du *Manuel de navigabilité* s'applique et doit être consultée pour déterminer quelle qualification M est appropriée pour le produit aéronautique qui doit être maintenu. Par exemple, si l'aéronef est un petit aéronef à piston avec une limite de masse maximale au décollage de moins de 5 700 kg, et que la norme de conception est comparable à celles du chapitre 523 du *Manuel de navigabilité*, alors la qualification M1 serait appropriée, en vertu de l'expression « et des normes équivalentes » de l'article 566.03 du *Manuel de navigabilité*.
- (3) Les titulaires des qualifications E et S peuvent signer une certification après maintenance si le travail effectué s'inscrit dans la portée de leurs avantages.
- (4) Les TEA qui signent une certification après maintenance pour des hélicoptères à turbomoteurs et pour des avions de catégorie transport doivent avoir suivi avec succès un cours portant sur une formation de maintenance approuvé par TCAC. Si aucun cours approuvé par TCAC n'est disponible, un PCR pourrait être exigé.
- (5) Au besoin seulement, PCR peut être demandé et émis, conformément au paragraphe 571.11(8) du RAC. Un PCR peut être émis si le demandeur prouve que sa formation, ses connaissances et

son expérience sont équivalents à ceux d'un TEA titulaire d'une qualification associée au produit aéronautique visé.

- (6) Si l'expertise nécessaire pour maintenir l'aéronef est particulièrement spécialisée, la personne ou l'organisme qualifié pour exécuter et certifier la maintenance de l'aéronef pourra être identifié spécifiquement dans les conditions d'exploitation. Si la personne ou l'organisme identifié n'est plus disponible pour s'acquitter de la maintenance ou pour la certifier, l'autorité de vol sera invalidée au moment où la maintenance est nécessaire.

7.3 Modifications et réparations

- (1) Les modifications et les réparations qui affectent, qui pourraient raisonnablement affecter ou qui sont susceptibles d'affecter les conditions d'exploitation associées au certificat spécial de navigabilité — limité doivent être révisées par le ministre **avant le prochain vol**. L'exploitant de l'aéronef a l'obligation de rapporter de tels changements à TCAC.
- (2) Lorsqu'une personne effectue une modification ou une réparation qui a plus qu'un effet négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales, la personne effectuant la modification ou la réparation **doit fournir** un rapport au ministre, conformément aux procédures et spécifications précisées dans l'appendice L- Rapport de réparation majeure ou de modification majeure de la *Norme 571*.
- (3) Les critères mentionnés dans la Partie V – *Norme 571*, Appendice A, critères pour la classification de modifications et réparations peuvent être utilisées pour déterminer si la modification ou la réparation doit être signalée ou non. En cas de doute, un rapport devrait être fourni.
- (4) Des altérations ou des amendements au manuel de vol ou à un document équivalent affectent inévitablement les conditions d'exploitation, puisque le manuel de vol est identifié dans les conditions d'exploitation. Les changements au manuel de vol doivent donc être révisés par le ministre **avant le prochain vol**.
- (5) Les changements routiniers ou saisonniers aux systèmes ou aux d'équipements pour un rôle particulier. précédemment évalués sont exempts de l'exigence de déclaration, mais comme à l'habitude les déposes et les installations doivent être enregistrées, et les contenus applicables du manuel de vol doivent être identifiés (comme l'installation et la dépose de flotteurs, de skis ou de roues; l'installation et la dépose de rampes de pulvérisation ou d'équipements de relevés).
- (6) La révision du ministre sera effectuée par un ISAC – Navigabilité ou par un ISAC - Opérations, ou par les deux, selon les besoins, avec l'objet premier de s'assurer que l'aéronef soit apte à voler en toute sécurité. Si des changements aux conditions d'exploitation sont nécessaires, le certificat spécial de navigabilité — limité doit être rendu pour qu'un certificat spécial de navigabilité — limité mis à jour et les conditions d'exploitation puissent être amendées.
- (7) Dans la mesure du possible, les propriétaires d'aéronefs devraient aviser le ministre d'une modification ou d'une réparation prévue, pour que les difficultés prévisibles relatives à l'acceptation des changements puissent être traitées avant l'étape de la révision après modification par TCAC.

7.4 Données relatives aux modifications et aux réparations

- (1) Les modifications et les réparations à un aéronef disposant d'un certificat spécial de navigabilité — limité doivent être exécutées selon les données acceptables, conformément à l'article 571.06 du RAC.
- (2) Les données acceptables sont des données qui satisfont à la description des données acceptables prévues à l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*. Les données acceptables doivent être pertinentes et appropriées pour tout écart ou toute restauration affectant la description du modèle d'aéronef.
- (3) Il revient au demandeur ou au titulaire d'un certificat de démontrer clairement à TCAC que les données sont pertinentes et appropriées, y compris, le cas échéant, l'identité et les compétences de la personne ou de l'organisation responsable de quelconques analyses d'ingénierie.
- (4) Les sources de données acceptables comprennent :
 - (a) Les dessins et les méthodes recommandés par le constructeur de l'aéronef, des pièces ou de l'appareillage;
 - (b) Les documents consultatifs de Transports Canada;
 - (c) Les documents consultatifs publiés par les autorités étrangères chargées de la navigabilité avec lesquelles le Canada a conclu des accords de navigabilité ou ententes, comme les publications en vigueur des circulaires consultatives 43.13-1 et -2 de la FAA, les publications d'information de l'aviation civile publiées par les autorités de l'aviation civile du Royaume-Uni (CAA), les circulaires d'information conjointes publiées par les autorités aéronautiques conjointes (JAA), ou les moyens acceptables de conformité publiés par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA).
 - (d) dessins et méthodes pertinents et appropriés développés par un ingénieur compétent.
- (5) Les instructions de réparation ou de modifications peuvent être développées par le propriétaire ou en son nom, et peuvent être acceptables si elles ont été soumises à un niveau approprié de révision ou d'analyse, et s'il est démontré qu'elles sont conformes aux normes reconnues par l'industrie.

7.5 Contenu des rapports de réparation ou de modification

- (1) Les EM de TCAC peuvent évaluer un rapport principalement afin d'en vérifier l'exhaustivité, la validité et la pertinence. Un rapport adressé au ministre décrivant une modification ou une réparation doit inclure ou aborder les éléments suivants, lorsqu'ils sont pertinents aux travaux effectués :
 - (a) Les dessins et les diagrammes.
 - (b) Les instructions d'installations, incluant une détermination que la modification ou réparation peut être installée dans le produit aéronautique conformément aux dessins et aux instructions.
 - (c) Les suppléments du manuel de maintenance et de réparation ou des documents équivalents.
 - (d) Des rapports d'ingénierie, comme une analyse structurale, une analyse des défaillances, un rapport d'épreuve de Qualification d'équipement, une analyse fonctionnelle des dangers, une analyse de la sécurité du système, etc.
 - (e) Des documents démontrant que la source d'énergie électrique alimentant l'ensemble de l'équipement électrique et radio est suffisante.
 - (f) Mise à jour du devis de masse et centrage et une liste de l'équipement.

- (g) Les instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité ou des instructions de maintenance équivalentes, y compris la détermination que les instructions de maintenance fournissent des informations adéquates pour le maintien de la navigabilité des appareillages et de l'aéronef.
 - (h) Les suppléments au manuel de vol de l'aéronef, ou documents équivalents, y compris la détermination que les instructions d'exploitation fournissent les informations adéquates pour l'exploitation sécuritaire des appareillages et de l'aéronef.
 - (i) Des copies du carnet de route, si le travail a été accompli.
 - (j) Si la modification ou la réparation peut raisonnablement entraîner un changement aux conditions d'exploitation, cet élément devrait être souligné dans le rapport.
- (2) Lorsque cela est pertinent, les points suivants devraient être mentionnés dans les données fournies :
- (a) Résistance structurale (statique, résistance, dureté, flexibilité)
 - (b) Résistance à la fatigue
 - (c) Tolérance aux avaries
 - (d) Protection contre la corrosion
 - (e) Atténuation du bruit
 - (f) Conductivité thermique
 - (g) Accessibilité pour la maintenance
 - (h) Vibrations
 - (i) Couleur et réflectance (p. ex., absorption d'ultraviolet, radiation thermique)
 - (j) Spécifications du processus (nitruration, etc.)
 - (k) État de surface, satinage aérodynamique
 - (l) Facteurs liés à l'environnement (chaleur, froid, pression réduite en altitude, etc.)
 - (m) Conductivité électrique (foudroiement)
 - (n) Protection contre les interférences électromagnétiques
 - (o) Protection contre l'inflammabilité
 - (p) Modes de défaillance et analyse des effets
 - (q) Effet sur les conditions d'exploitation existantes, avec recommandations.

7.6 Pièces pour un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — classification limitée

- (1) Les pièces qui répondent aux exigences des articles 571.07, 571.08, 571.09 et 571.13 du RAC peuvent être installées sur un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité.
- (2) Si les pièces répondant aux exigences du RAC ne sont pas disponibles, des pièces peuvent être admissibles à l'installation si elles remplissent les conditions indiquées dans l'exemption RCN-021-2017. Cette exemption définit les conditions pour autoriser l'installation sur un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité des pièces pour lesquelles les documents d'accompagnement ne sont pas conformes aux exigences du RAC.
- (3) Que les pièces répondent aux exigences du RAC ou de l'exemption, l'installateur a la responsabilité de s'assurer que la pièce nouvelle, usagée ou à vie limitée est admissible à

l'installation sur un aéronef utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité applicable ou sur un produit aéronautique connexe.

- (4) Les termes « certification » et « approbation » exigés par la sous-partie 571 du RAC ne sont pas souvent mentionnés dans la documentation reçue avec les pièces spécifiques aux militaires ou des pièces spécialisées.
- (5) Les pièces installées en vertu de l'exemption doivent respecter les exigences applicables de navigabilité, elles doivent être en état de navigabilité. En revanche, les pièces peuvent ne pas être nécessairement approuvées ou certifiées par un organisme agréé ou reconnu conformément au RAC. Le langage particulier et familier à la certification et à l'approbation donnée par un organisme peuvent ne pas nécessairement être utilisés dans la documentation d'accompagnement de la pièce.
- (6) L'installateur doit inspecter la pièce et examiner sa documentation avant installation. Voici les éléments principaux à examiner pour déterminer l'admissibilité à l'installation :
 - (a) La pièce doit être la bonne pour l'application.
 - (b) La pièce doit être manifestement en mesure d'être utilisée en vol en toute sécurité, correctement configurée et exempte de tout dommage, de toute corrosion ou détérioration.
 - (c) La documentation de la pièce doit :
 - i. être conforme à l'état physique de la pièce;
 - ii. comprendre des preuves de maintenance ou de construction correctement effectuée par une personne ou un organisme qualifiée à cette fin; et
 - iii. démontrer que le travail effectué était conforme aux données techniques de la pièce.
- (7) L'exemption ne permet pas l'installation d'une pièce non documentée, qui n'a pas de documentation d'accompagnement.
- (8) L'installation d'une pièce en vertu de l'exemption doit être consignée de manière claire dans les dossiers techniques de l'aéronef.
- (9) Lorsque l'installation des pièces ne se conforme pas aux exigences de la certification de la sous-partie 571 du RAC pour les aéronefs utilisés en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité, veuillez vous référer aux conditions spécifiques de l'exemption RCN-021-2017 qui est partiellement reproduite à l'appendice B de la présente CI.

8.0 GESTION DE L'INFORMATION

- (1) Sans objet.

9.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- (1) CI 507-001, Édition 01, SGDDI n° 12787374 (français) (12560095 anglais), en date du 2017-05-31, — *Certificat spécial de navigabilité — limité*.

10.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le :
Chef, Navigabilité opérationnelle, Normes (AARTM)

Téléphone : 613-952-4386
Télécopieur : 613-952-3298
Courriel : jeff.phipps@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être envoyée à l'adresse de courriel suivante :

AARTinfodoc@tc.gc.ca

[original signé par]

Le directeur des Normes
Transports Canada Aviation civile

Robert Sincennes

APPENDICE A CONDITIONS D'EXPLOITATION POUR UN AÉRONEF TITULAIRE D'UN CERTIFICAT SPÉCIAL DE NAVIGABILITÉ — LIMITÉ

Ces conditions d'exploitation s'appliquent normalement à tous les aéronefs qui détiennent un certificat spécial de navigabilité - limité. Bien que ces conditions peuvent être adaptées au minimum à une situation particulière, elles seront retenues sur le formulaire des Conditions d'exploitation 24-0090 avec la plus grande fidélité que possible.

Ces conditions peuvent être augmentées par des conditions supplémentaires au besoin afin d'assurer la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux et de biens.

- (1) L'aéronef doit être apte à voler en toute sécurité, c'est-à-dire qu'il doit être maintenu dans une condition sécuritaire qui permet son exploitation sans présenter de risque inconsidéré à la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux ou de biens.
- (2) L'aéronef doit être maintenu conformément aux exigences de maintenance établies dans les parties V et VI du RAC.
- (3) Toutes les certifications après maintenance doivent être signées par :
 - a) un technicien d'entretien d'aéronef (TEA) possédant les qualifications appropriées;
 - b) le titulaire d'un pouvoir de certification restreint pour le type d'aéronef, délivré conformément à l'article 571.11 du RAC; ou
 - c) le titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronef qui a été autorisé à signer par le titulaire d'un certificat d'un organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 du RAC et possédant une qualification appropriée pour les travaux effectués; ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
- (4) Tous les travaux de maintenance spécialisés doivent être effectués par un organisme de maintenance agréé (OMA) canadien ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
- (5) Si l'aéronef est exploité contre rémunération, la maintenance doit être exécutée par un organisme de maintenance agréé (OMA) canadien de qualification appropriée ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
- (6) Si l'aéronef est exploité contre rémunération, il doit être maintenu conformément au calendrier de maintenance soumis et approuvé formellement par le ministre.
- (7) Toute modification ou réparation doit être effectuée conformément aux données acceptables, telles qu'elles sont définies dans l'article 571.06 du *Manuel de navigabilité*.
- (8) Lorsqu'une personne effectue une modification ou une réparation qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales, cette personne doit le signaler au ministre conformément aux procédures précisées à l'article 571.12 du *Manuel de navigabilité*.
- (9) Lorsque l'aéronef est modifié ou réparé de façon à pouvoir raisonnablement entraîner un changement aux conditions d'exploitation qui font partie du certificat spécial de navigabilité de la classification limitée, le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer qu'un rapport de modification ou de réparation est soumis et révisé par le ministre avant le prochain vol de l'aéronef.
- (10) L'aéronef doit être exploité conformément aux règles d'exploitation stipulées dans le *Règlement de l'aviation canadien* et conformément aux procédures et aux limites spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef ou tout document équivalent indiqué dans les conditions d'exploitation

attachées au certificat spécial de navigabilité — limité, ainsi qu'avec toutes procédures et limites indiquées dans les conditions d'exploitation.

- (11) Lorsque des altérations ou des amendements sont apportés au manuel de vol ou à un document équivalent mentionné dans les conditions d'exploitation, qui font partie du certificat spécial de navigabilité de la classification limitée, le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer que ces modifications sont soumises et révisées par le ministre avant le prochain vol de l'aéronef.
- (12) Si l'aéronef a été autorisé par le ministre à transporter des passagers, les conditions suivantes doivent être remplies, selon le cas :
- (a) l'aéronef doit être pourvu d'une affiche, placée à un endroit bien visible, soit de toutes les places pouvant être occupées par les passagers, ou sur le côté du fuselage, indiquant en anglais et en français que les passagers volent à bord de cet aéronef à leurs propres risques et que cet aéronef n'est pas conforme aux normes reconnues à l'échelle internationale;
 - (b) si l'affiche est placée sur le côté du fuselage, celle-ci doit être bien visible pour les personnes montant à bord de l'aéronef, en lettres d'une hauteur minimale de 10 mm (3/8 po) et d'une couleur contrastant avec le fond;
 - (c) tous les passagers doivent être informés avant chaque vol :
 - (i) de la signification et des implications de l'affiche;
 - (ii) le cas échéant, des renseignements relatifs à tout siège ne devant pas être occupé par ces derniers durant le décollage et l'atterrissage;
 - (iii) des procédures d'urgence et, notamment, du fonctionnement des sièges, des ceintures de sécurité et des portes de sortie.

Remarque : En plus de l'exposé général donné aux passagers, exigé au paragraphe 602.89 du RAC, les passagers doivent être informés de la signification de l'affichette. Les passagers peuvent ne pas faire partie de la communauté aéronautique et doivent savoir quels risques ils acceptent de prendre en volant dans l'aéronef. Ils doivent être informés qu'un avion ayant un certificat spécial de navigabilité — limité peut ne pas avoir été conçu ou construit conformément aux normes reconnues et établies à l'échelle internationale, contrairement à un aéronef de transport de passagers normal. Cet exposé devrait également aborder toute caractéristique inhabituelle de l'aéronef et indiquer comment fonctionnent les sièges, les ceintures de sécurité et les portes de sortie. Une telle affichette pourra également être requise et visible par le pilote d'un aéronef à un seul siège, si l'utilisation prévue de l'aéronef comprend l'exploitation par un groupe de pilotes, par exemple, les membres d'un club vélivole.

APPENDICE B INSTALLATION DE PIÈCES EN VERTU DE L'EXEMPTION RCN-021-2017

- (1) Pour consulter la version intégrale et le texte actuel de l'exemption RCN-021-2017, visiter la page de recherche des exemptions de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) http://wwwapps2.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/exemptions/e_s.aspx?lang=eng.
- (2) Le texte suivant est un extrait de l'exemption RCN-021-2017 :

EXEMPTION DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 571.07(1), DES ALINÉAS 571.08(1)b) ET 571.08(1)c) ET DE L'ARTICLE 571.13 DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN ET DES ARTICLES 571.07, 571.08 ET 571.13 DE LA NORME 571 - MAINTENANCE DU MANUEL DE NAVIGABILITÉ

CONDITIONS

La présente exemption s'applique sous réserve des conditions suivantes :

1. Aucune pièce ne doit être montée autre que :
 - a) soit celle qui est spécifiée dans la définition de type de l'aéronef ou du produit aéronautique sur lequel elle sera installé, ou
 - b) soit celle qui est identifiée comme pièce alternative, selon des données acceptables telles que définies à l'article 571.06 du RAC.
2. Si une pièce est décrite par son constructeur, ou par le constructeur de l'aéronef sur lequel la pièce sera montée, comme ayant une durée de vie en service ne devant pas être dépassée, la pièce doit également avoir un historique technique disponible qui peut démontrer que le temps en service établi pour la pièce n'a pas été dépassé avant son montage.
3. La personne autorisée à signer une certification après maintenance doit inspecter la pièce et vérifier les documents d'accompagnement afin d'assurer que les conditions suivantes soient réunies:
 - a) la pièce constitue la pièce exacte pour l'application,
 - b) la pièce correspond à ces documents,
 - c) la pièce ne présente aucun signe apparent de dommage, de corrosion ni de détérioration,
 - d) la pièce est dans un état permettant son utilisation en toute sécurité.
4. Il est interdit à toute personne autorisée à signer une certification après maintenance de monter une nouvelle pièce, à moins que les documents d'accompagnement incluent une déclaration du constructeur de la pièce, ou du constructeur de l'aéronef, selon laquelle la pièce est conforme à la définition de type qui s'y applique.

5. Il est interdit à toute personne autorisée à signer une certification après maintenance de monter une pièce usagée à moins que les documents d'accompagnement n'incluent une déclaration par laquelle la pièce a fait l'objet d'une maintenance par une organisation qualifiée ayant fait recours à des méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équipement et appareils d'essai les plus récents qui sont :
 - a) soit indiqués pour la pièce dans la plus récente version du manuel de maintenance ou dans la plus récente version des instructions de maintenance telles qu'élaborées par le constructeur de l'aéronef sur lequel la pièce sera installée ou, dans le cas où les instructions plus récentes ne sont pas disponibles, spécifiés par le constructeur de cette pièce;
 - b) soit équivalents à ceux indiqués par le constructeur de la pièce ou le constructeur de l'aéronef sur lequel la pièce sera installée.

6. Il est interdit à toute personne autorisée à signer une certification après maintenance de monter une pièce composant un produit aéronautique qui a été endommagé ou définitivement mis hors service, à moins qu'à la fois :
 - a) il soit possible, pour la pièce, d'être tracée juste au constructeur;
 - b) la pièce est inspectée conformément au manuel de la maintenance ou aux instructions de maintenance applicables et, si la pièce a été réparée ou modifiée, la personne autorisée à signer une certification après maintenance peut déterminer que les travaux ont été effectués conformément à des données acceptables telles qu'elles sont définies à l'article 571.06 du RAC.

7. L'installation ou le démontage d'une pièce doit être enregistré dans les dossiers techniques de l'aéronef en faisant référence à la présente exemption.