

**Sécurité et sûreté de l'aviation civile
de Transports Canada**

Stratégie de transition relative aux avions ultra-légers

datée du

10 octobre 1996

approuvée par

**D. Spruston,
directeur général
de l'Aviation civile**

Le présent document remplace la **Politique relative aux avions ultra-légers** de Transports Canada Aviation et la ***Politique provisoire relative aux avions ultra-légers de type évolué de Transports Canada, datées toutes deux du 10 octobre 1991.***

Table des matières

1.0	Renseignements généraux
1.1	Introduction
1.2	Interprétation
1.3	Application
1.4	Définition
1.5	Terminologie
2.0	Avions ultra-légers de base
2.1	Définition
2.2	Immatriculation par le propriétaire
2.3	Responsabilité du constructeur ou du propriétaire d'avion ultra-léger de base
2.4	Limites d'utilisation
2.5	Utilisations des avions ultra-légers de base
2.6	Opérations transfrontalières
2.7	Importation d'un avion ultra-léger de base
3.0	Avions ultra-légers de type évolué
3.1	Définition
3.2	Immatriculation - Constructeur
3.3	Immatriculation - Propriétaire
3.4	Nouvelle immatriculation - Transfert à un nouveau propriétaire
3.5	Responsabilité du constructeur
3.6	Responsabilité du propriétaire
3.7	Limites d'utilisation
3.8	Utilisations des avions ultra-légers de type évolué
3.9	Opérations transfrontalières
3.10	Importation d'un avion ultra-léger de type évolué
4.0	Avantages des pilotes
4.1	Permis de pilote - avion ultra-léger
4.2	Transport de passagers par les pilotes d'avions ultra-légers
4.3	Qualification d'instructeur de vol - avion ultra-léger
Appendice A	- Formulaire de Déclaration de conformité (DOC)
Appendice B	- Formulaire de Déclaration de conformité (SOC)
Appendice C	- Formulaire d'attestation de bon état de vol
Appendice D	- Lettre de politique GA-97-15 relative à l'aviation générale

1.0 Renseignements généraux

1.1 Introduction

À la suite de la mise en oeuvre du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), les références réglementaires, les autorisations et les exemptions qui se trouvent dans la *Politique relative aux avions ultra-légers* et la *Politique provisoire relative aux avions ultra-légers de type évolué* ne sont plus applicables. À cause des travaux en cours sur le Projet d'examen de l'aviation de loisir, il était impossible d'inclure le contenu de la *Politique relative aux avions ultra-légers* dans la publication initiale du RAC.

La présente stratégie servira de trait d'union réglementaire pour assurer que les propriétaires et les utilisateurs d'avions ultra-légers et d'avions ultra-légers de type évolué conservent les avantages qui leur sont accordés par la politique initiale relative aux avions ultra-légers. La présente stratégie a pour objet de fournir une transition invisible entre le *Règlement de l'Air* et les *Ordonnances sur la navigation aérienne* d'une part et le *Règlement de l'aviation canadien* d'autre part.

1.2 Interprétation

Les mots et les expressions utilisés ici seront référencés aux paragraphes 1.4 et 1.5 de la présente stratégie et à la sous-partie I de la partie I, à la partie II, à la partie IV et à la partie VI du *Règlement de l'aviation canadien*.

1.3 Application

Les renseignements contenus dans la présente stratégie s'appliquent aux avions ultra-légers, aux avions ultra-légers de type évolué et aux avantages rattachés au permis de pilote - avion ultra-léger. Cette stratégie entrera en vigueur au moment où elle sera approuvée par le directeur général de l'Aviation Civile et demeurera en vigueur jusqu'à ce que le *Règlement de l'aviation canadien* soit modifié pour refléter ces changements.

1.4 Définition

En vertu de la sous-partie 101 du RAC, les avions ultra-légers de type évolué forment une sous-catégorie de la catégorie des avions ultra-légers. Aux fins de la présente stratégie, les avions ultra-légers de type évolué sont ceux décrits dans le RAC et les avions ultra-légers «de base» désignent des aéronefs conçus selon des critères de conception limitée et à bord desquels il est interdit de transporter des passagers.

1.5 Terminologie

Voici les termes utilisés dans la présente stratégie. Pour les termes qui ne sont pas définis ici, la définition du RAC s'applique.

«**Travail aérien**» Service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol.

«**Avion prêt à monter**» Avion conçu et construit, mais non complètement assemblé, vendu avec les instructions en vue d'être assemblé par une personne autre que le constructeur.

«**Déclaration de conformité (DOC)**» Présentation écrite à Transports Canada par le constructeur d'un avion ultra-léger de type évolué attestant que la *Définition de type* d'une marque et d'un modèle particuliers d'avion ultra-léger de type évolué est conforme aux normes de conception publiées dans le manuel *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué*.

«**Attestation de bon état de vol**» Document qui, une fois signé par l'ancien propriétaire et le nouveau propriétaire, constitue une preuve acceptable du transfert de la garde et de la responsabilité d'un avion ultra-léger à des fins d'immatriculation et sur lequel l'ancien propriétaire déclare et le nouveau propriétaire accepte que l'avion est en bon état de vol, qu'aucune modification non approuvée n'y a été apportée, que toutes les mesures obligatoires ont été exécutées et qu'il ne reste aucune mesure de maintenance non exécutée exigée par le *Programme de maintenance indiquée du constructeur*.

«**Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué**» Normes acceptées par le Ministre pour la conception des avions ultra-légers de type évolué.

«**Autorité de vol**» Certificat de navigabilité, certificat spécial de navigabilité, permis de vol ou validation d'un document étranger qui atteste qu'un aéronef est en bon état de vol, délivré en vertu de la partie 507 du *Règlement de l'aviation canadien*, ou certificat de navigabilité étranger qui est conforme aux exigences visées à l'article 31 de la Convention de l'OACI sur l'aviation civile.

«**Liste des avions ultra-légers de type évolué approuvés**» Liste dressée par Transports Canada de tous les avions pour lesquels une DOC a été fournie par un constructeur d'aéronef et qui atteste que la *Définition de type* d'un modèle d'avion ultra-léger de type évolué est conforme aux Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué, et pour lesquels un *Programme de maintenance indiquée du constructeur* a été fourni.

«**Masse maximale au décollage**» Poids total, reposant à la surface de la terre ou de l'eau, au moment où l'avion se met en marche afin de décoller et comprend le poids du pilote, du passager, du carburant, de tous les équipements et appareillages installés et, le cas échéant, des flotteurs et d'un dispositif de parachute balistique.

«**Mesures obligatoires**» Mesures prises concernant un avion ultra-léger de type évolué dont l'omission entraînerait, de l'avis du constructeur ou de Transports Canada, un état dangereux ou potentiellement dangereux.

«**Constructeur**» Personne ou société qui conçoit, construit ou fournit:

- a) des avions ultra-légers sous forme d'avions complètement assemblés,
- b) des avions prêts à monter partiellement assemblés qui nécessitent un assemblage final par une personne autre que le constructeur d'aéronefs, ou
- c) des pièces pour montage sur des avions ultra-légers.

«**Modification**» Toute déviation de la spécification de conception initiale d'avion ultra-léger qui a été soumise à Transports Canada.

«**Déclaration de conformité (SOC)**» Document sur lequel un constructeur atteste qu'un avion particulier construit et ayant fait l'objet d'un vol d'essai par ce constructeur, ou un avion prêt à monter particulier construit, vendu et assemblé par une personne autre que le constructeur, est conforme à la *Définition de type* tel que déclaré dans la *Déclaration de conformité* (DOC) pour cet avion.

«**Définition de type**» Spécifications et plans techniques, calculs, instructions d'assemblage et autres documents du constructeur concernant un modèle particulier d'avion ultra-léger de type évolué. Ces renseignements doivent être conservés par le constructeur et être mis à la disposition de Transports Canada sur demande.

2.0 Avions ultra-légers de base

2.1 Définition

Avion ultra-léger de base s'entend :

- a) d'un avion ultra-léger monoplace au sens de la sous-partie 101 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*;
- b) d'un avion ultra-léger biplace d'entraînement au sens de la sous-partie 1 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*; ou
- c) d'un avion d'au plus deux places, conçu et construit pour avoir une masse maximale au décollage de 544 kilogrammes et une vitesse de décrochage (V_{so}) en configuration d'atterrissage d'au plus 39 noeuds (45 mph) à la masse maximale au décollage.

Nota 1 : Pour les fins du calcul de la surface alaire en rapport avec l'option a) ou b) lorsqu'il s'agit d'un avion ultra-léger ayant une configuration canard, l'empennage canard peut être considéré comme faisant partie de la surface alaire à la condition que le centre de gravité se situe entre les cordes moyennes de la surface portante. On peut compter au plus la surface plane de l'empennage canard, soit la superficie réelle multipliée par le cosinus de l'angle dièdre, plus la superficie du fuselage entre les empennages canards.

Nota 2 : Certains avions ultra-légers prêts à monter ont un poids au départ maximal précisé inférieur à ceux précisés ci-dessus. Même s'ils n'y sont pas tenus par la loi, les propriétaires de ces aéronefs sont fortement encouragés à se conformer aux spécifications de conception, d'assemblage et de maintenance du constructeur.

Nota 3 : Pour immatriculer un avion ultra-léger de base selon l'option c), il faut calculer la charge utile minimale (Mu ou Wu) de la façon suivante :

cas d'un avion monoplace :

$$Mu = 80 + 0.3 P \text{ (kg); } P \text{ étant la puissance nominale du moteur en kilowatts}$$

$$(Wu) = 175 + 0.5 P \text{ (lb); } P \text{ étant la puissance nominale du moteur en puissance au frein}$$

ou

cas d'un avion biplace :

$Mu = 160 + 0.3 P$ (kg); P étant la puissance nominale du moteur en kilowatts

$(Wu) = 350 + 0.5 P$ (lb) ; P étant la puissance nominale du moteur en puissance au frein

2.2 Immatriculation par le propriétaire

Les avions ultra-légers de base doivent être immatriculés au Canada mais il ne leur est pas délivré d'autorité de vol.

Pour devenir propriétaire enregistré, le demandeur doit satisfaire aux exigences relatives à l'immatriculation figurant aux sous-parties 200 à 202 de la partie II du *Règlement de l'aviation canadien*. Il faut utiliser le formulaire n° 26-0522 de Transports Canada Aviation pour demander l'immatriculation initiale d'un avion ultra-léger. La demande (partie 2) du certificat d'immatriculation peut être utilisée par le nouveau propriétaire pour la demande de l'immatriculation d'un avion ultra-léger de base.

Les marques d'immatriculation qui seront délivrées à un avion ultra-léger de base commenceront par "C-I???".

2.3 Responsabilité du constructeur ou du propriétaire d'avion ultra-léger de base

Les avions ultra-légers de base peuvent être construits à partir d'une conception originale, achetés prêts à monter d'un constructeur d'avions ultra-légers prêts à monter ou une combinaison de ces deux possibilités. Peu importe comment l'aéronef est construit ou assemblé, la responsabilité de se conformer aux spécifications de conception et d'entretenir l'aéronef pour la sécurité continue du vol revient exclusivement au propriétaire de l'aéronef. Si l'avion immatriculé comme un avion ultra-léger, est modifié pour ne plus être un avion ultra-léger, le certificat d'immatriculation est annulé.

Même si le constructeur d'un avion ultra-léger de base n'est pas tenu de se conformer à quelques critères que ce soit concernant les normes des matériaux et d'exécution ou le «bon état de vol» continu de son produit, il est fortement recommandé, dans l'intérêt de la sécurité, que les constructeurs d'avions ultra-légers de base utilisent des critères de conception, des matériaux et des pratiques acceptés dans les milieux de l'aviation.

Les acheteurs éventuels d'avions ultra-légers de base prêts à monter doivent être conscients que les constructeurs d'avions prêts à monter et les fournisseurs de pièces ne sont liés par aucune exigence légale en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Il est fortement recommandé aux propriétaires et propriétaires éventuels d'avions ultra-légers de base de se prévaloir des renseignements et services fournis par l'industrie de l'aviation de loisir, les écoles de pilotage et les milieux de l'aviation des ultra-légers.

2.4 Limites d'utilisation

Les avions ultra-légers de base peuvent être utilisés au Canada conformément à l'article 602.29 du *Règlement de l'aviation canadien*. Il est interdit de transporter un passager.

2.5 Utilisations des avions ultra-légers de base

En plus de leur utilisation comme avion privé de loisir, les avions ultra-légers de base peuvent être utilisés contre rémunération aux fins de l'entraînement des pilotes conformément à l'article 406 de la partie IV du *Règlement de l'aviation canadien*.

IL EST INTERDIT d'utiliser un avion ultra-léger de base pour une autre opération commerciale ou un travail aérien.

2.6 Opérations transfrontalières

Les États contractants de l'OACI ont convenu d'honorer les autorités de vol les uns des autres à la condition que celles-ci soient basées sur les normes internationalement acceptées. Dans ce cas, un document intitulé Certificat de navigabilité est délivré conformément à l'article 31 de la Convention de l'OACI relative à l'aviation civile. Il n'est pas délivré de certificat de navigabilité aux avions ultra-légers au Canada. En fait, les avions ultra-légers sont utilisés au Canada sans autorité de vol.

Sans ce document, il peut être difficile d'obtenir une approbation pour voler dans un pays autre que le Canada. Il vous est recommandé de communiquer avec l'organisme de réglementation étranger pour demander l'approbation de voler dans un autre pays. Communiquez avec votre bureau régional le plus proche pour obtenir de l'aide pour entrer en contact avec l'organisme de réglementation étranger.

2.7 Importation d'un avion ultra-léger de base

Les autres pays ne réglementent pas les avions ultra-légers comme le fait le Canada. Pour cette raison, si vous prévoyez acheter un avion ultra-léger de base d'un constructeur ou d'un propriétaire hors du Canada, nous vous invitons à communiquer avec le bureau régional de Transports Canada le plus proche pour vous assurer d'être au fait de toutes les exigences administratives avant de vous engager financièrement.

3.0 Avions ultra-légers de type évolué

3.1 Définition

«Avion ultra-léger de type évolué» s'entend d'un avion dont la définition de type est conforme aux normes précisées dans le manuel intitulé *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué* (paragraphe 101.01, sous-partie 1 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*).

3.2 Immatriculation - Constructeur

Transports Canada tient à jour une *Liste des avions ultra-légers de type évolué approuvés*. Chaque modèle d'avion ultra-léger de type évolué qu'un constructeur met sur le marché doit figurer sur cette liste pour que le propriétaire puisse immatriculer l'aéronef à titre d'avion ultra-léger de type évolué.

Pour qu'un avion ultra-léger puisse être ajouté à cette liste, les renseignements ci-après doivent être fournis au Ministre :

1. une *Déclaration de conformité* (DOC); et
2. un exemplaire du *Programme de maintenance indiquée du constructeur*.

Ces renseignements doivent être présentés à :

Transports Canada
Aviation de loisir et opérations aériennes spéciales
Tour C, Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N8

Un exemplaire de la Déclaration de conformité (DOC) figure à l'appendice A de la présente stratégie.

Il est à signaler que le manuel *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué* n'est pas un programme de rechange pour permettre la construction d'avions de construction amateur en contournant les exigences visant les 51% de la construction qui se trouvent au chapitre 549 du Manuel de navigabilité. Les personnes qui décident de présenter une Déclaration de conformité (DOC) pour une conception «unique» qui sera utilisée à des fins de loisir doivent être au courant du fait qu'elles seront responsables d'assurer que leur conception continue d'être sécuritaire pour la durée de l'aéronef, même une fois que l'avion a été vendu à un nouveau propriétaire.

L'achat de «plans seulement» pour construire et assembler un avion ultra-léger n'est pas autorisé. Il n'existe pas de moyen d'assurer le contrôle de la qualité sur les pièces ou sur les matériaux utilisés pour la construction. La construction d'un aéronef selon cette méthode est visée par le chapitre 549 du Manuel de navigabilité.

3.3 Immatriculation - Propriétaire

Pour devenir propriétaire enregistré, le demandeur doit satisfaire aux exigences relatives à l'immatriculation figurant aux sous-parties 200 à 202 de la partie II du *Règlement de l'aviation canadien*. Il faut utiliser le formulaire n° 26-0522 de Transports Canada Aviation pour demander l'immatriculation initiale d'un avion ultra-léger de type évolué. La demande (partie 2) du certificat d'immatriculation peut être utilisée par le nouveau propriétaire pour l'application d'un avion ultra-léger de type évolué.

Pour demander l'immatriculation initiale d'un avion ultra-léger de type évolué, le demandeur doit présenter les documents suivants :

- a) une preuve de la garde et de la responsabilité de l'avion comme l'acte de vente, le contrat de location ou un autre document acceptable conformément à la partie II du RAC;
- b) une *Demande d'immatriculation d'avion ultra-léger* (formulaire n° 26-0298 de Transports Canada); et
- c) une *Déclaration de conformité* (SOC).

Un exemplaire de la *Déclaration de conformité* (SOC) figure à l'appendice B de la présente stratégie.

Les marques d'immatriculation qui seront délivrées à un avion ultra-léger de type évolué commenceront par «I », par exemple C-I.

3.4 Nouvelle immatriculation - Transfert à un nouveau propriétaire

Lorsqu'un avion ultra-léger de type évolué est vendu, le nouveau propriétaire doit présenter les renseignements suivants :

- a) la demande d'immatriculation continue qui est fournie avec le certificat d'immatriculation dans le cadre de la procédure d'immatriculation provisoire;
- b) le formulaire *d'attestation de bon état de vol* (un exemplaire figure à l'appendice C); et
- c) une preuve que le constructeur a été informé du changement de propriétaire de l'avion et que le nom du nouveau propriétaire a été ajouté à la liste des propriétaires dans les dossiers du constructeur.

Un exemplaire du *Document de changement de propriétaire* figure à l'appendice C de la présente stratégie.

3.5 Responsabilité du constructeur

Lorsqu'une personne construit un avion ultra-léger de type évolué, elle doit veiller à ce que le produit final soit conforme à la *Définition de type* de l'avion et le demeure pendant toute la durée de l'aéronef.

Lorsqu'un avion ultra-léger de type évolué est construit à titre d'avion complet et fait l'objet d'essais en vol par le constructeur, le constructeur doit fournir à l'acquéreur une *Déclaration de conformité* (SOC) certifiant que cet avion est conforme à la *Définition de type*.

Lorsqu'un avion ultra-léger de type évolué prêt à monter est vendu et assemblé par une personne autre que le constructeur, le constructeur doit fournir au propriétaire une SOC.

Le constructeur d'avions ultra-légers de type évolué est responsable de l'appui «après vente» pour entretenir ses avions «en bon état de vol». Le constructeur d'avions ultra-légers de type évolué doit préparer et fournir à tous les propriétaires de ses avions les renseignements ci-après :

- a) un programme de maintenance indiquée qui comprend un échéancier de maintenance et les procédures de maintenance pour entretenir l'avion en «bon état de vol»; et
- b) des renseignements sur les *Mesures obligatoires* publiées par le constructeur ou Transports Canada et les procédures correctives pour remédier aux conditions pouvant menacer la sécurité du vol;

Le constructeur d'avions ultra-légers de type évolué doit tenir un dossier à jour de toutes les *Mesures obligatoires* relatives à ses avions.

Le constructeur d'avions ultra-légers de type évolué doit tenir un dossier à jour des propriétaires de ses avions. Ce dossier doit être mis à la disposition de Transports Canada sur demande.

3.6 Responsabilité du propriétaire

Le propriétaire d'un avion ultra-léger de type évolué doit entretenir l'avion «en bon état de vol» en se conformant au *Programme de maintenance indiquée du constructeur*.

Le propriétaire d'un avion ultra-léger de type évolué doit exécuter les *Mesures obligatoires* publiées par le constructeur conformément aux instructions du constructeur et selon le calendrier prévu par celui-ci.

Le propriétaire d'un avion ultra-léger de type évolué doit tenir des dossiers appropriés concernant l'avion et portant sur la maintenance planifiée, les mesures obligatoires, les modifications et les réparations à la suite d'un accident.

Si vous avez assemblé un avion ultra-léger de type évolué à partir d'un avion prêt à monter, il vous est fortement recommandé d'utiliser l'aéronef pendant un certain temps sans transporter de passagers. Cette période correspond habituellement à cinq (5) heures et vous permet de mettre l'aéronef au point et de vous familiariser avec ses caractéristiques de performance et de manutention.

3.7 Limites d'utilisation

L'utilisation des avions ultra-légers de type évolué est régie par les mêmes dispositions réglementaires que les avions ultra-légers de base. Toutefois, un passager peut être transporté si le pilote est titulaire d'une licence ou d'un permis autorisant le transport d'un passager ET que l'avion ultra-léger de type évolué respecte les conditions suivantes :

1. L'aéronef est immatriculé à titre d'avion ultra-léger de type évolué.
2. L'avion ultra-léger de type évolué est entretenu conformément au *Programme de maintenance indiquée du constructeur*.
3. Le propriétaire d'un avion ultra-léger de type évolué s'est conformé aux *Mesures obligatoires* publiées par le constructeur.

4. L'avion ultra-léger de type évolué n'a pas été modifié sans l'approbation écrite du constructeur.
5. Une affiche est apposée à une surface qui est à la vue des deux occupants de l'aéronef indiquant :

**CET AÉRONEF EST UN AVION ULTRA-LÉGER DE TYPE ÉVOLUÉ QUI EST
UTILISÉ SANS CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ.**

Le défaut de se conformer à ces conditions cause à l'aéronef, où il rencontre les exigences de la catégorie d'avion ultra-léger de base, réduit l'avion ultra-léger de base interdisant le transport d'un passager. Dans le cas où l'aéronef ne rencontre pas les exigences de la catégorie d'avion ultra-léger de base, le certificat d'immatriculation est annulé conformément au RAC 202.59.

3.8 Utilisations des avions ultra-légers de type évolué

En plus de leur utilisation comme avions privés de loisir, les avions ultra-légers de type évolué peuvent être utilisés contre rémunération aux fins de l'entraînement des pilotes conformément à l'article 406 de la partie IV du *Règlement de l'aviation canadien*.

IL EST INTERDIT d'utiliser un avion ultra-léger de type évolué pour une autre opération aérienne commerciale ou pour un travail aérien

3.9 Opérations transfrontalières

Les États contractants de l'OACI ont convenu d'honorer les autorités de vol les uns des autres à la condition que celles-ci soient basées sur les normes internationalement acceptées. Dans ce cas, un document intitulé Certificat de navigabilité est délivré conformément à l'article 31 de la Convention de l'OACI relative à l'aviation civile. Il n'est pas délivré de certificat de navigabilité aux avions ultra-légers au Canada. En fait, les avions ultra-légers sont utilisés au Canada sans autorité de vol.

Sans ce document, il peut être difficile d'obtenir une approbation pour voler dans un pays autre que le Canada. Il vous est recommandé de communiquer avec l'organisme de réglementation étranger pour demander l'approbation de voler dans un autre pays. Communiquez avec votre bureau régional le plus proche pour obtenir de l'aide pour entrer en contact avec l'organisme de réglementation étranger.

3.10 Importation d'un avion ultra-léger de type évolué

La catégorie d'avion ultra-léger de type évolué n'existe nulle part ailleurs au monde. D'autres pays utilisent les normes figurant dans le manuel *Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué*, mais les exigences réglementaires sont uniques à chacun des pays. Pour cette raison, si vous prévoyez acheter un avion ultra-léger de type évolué d'un constructeur ou d'un propriétaire hors du Canada, nous vous invitons à communiquer avec le bureau régional de Transports Canada le plus proche pour vous assurer d'être au fait de toutes les exigences administratives avant de vous engager financièrement.

4.0 Avantages des pilotes

4.1 Permis de pilote - avion ultra-léger

Dans le cadre du nouveau RAC, ce document remplace la licence de pilote privé - avion ultra-léger. Le RAC n'a pas modifié les avantages du pilote d'avion ultra-léger pour intégrer les avantages plus vastes prévus par la Politique relative aux avions ultra-légers publiée en 1991.

À cette fin, les avantages modifiés rattachés au permis de pilote d'avion ultra-léger sont énoncés dans la Lettre de politique n° GA-97-15 relative à l'aviation générale, annexée à la présente stratégie en appendice D.

La Lettre de politique permet l'utilisation d'avions semblables aux avions ultra-légers en ce qui concerne la conception et la performance et permet le transport d'une autre personne si celle-ci est titulaire d'un document de pilote qui lui confère l'avantage de piloter un avion ultra-léger au Canada, c.-à-d. qu'un pilote d'avion ultra-léger peut transporter à titre de passager un autre pilote d'avion ultra-léger.

4.2 Transport de passagers par les pilotes d'avion ultra-léger

Le transport de passagers dans n'importe quel secteur de l'aviation est une équation à deux éléments. Le premier est que l'aéronef doit satisfaire à une norme reconnue de conception, de construction et de maintenance. Le second est que le pilote doit avoir la formation appropriée et avoir l'avantage de transporter un passager.

Par conséquent, la qualification minimale dont un pilote a besoin pour transporter un passager dans un avion monomoteur est un permis de pilote - avion de loisir. La catégorie minimale d'aéronef qui peut transporter un passager est un avion ultra-léger de type évolué.

La Lettre de politique se trouvant à l'appendice D de la présente stratégie semble en conflit avec le principe de permettre à deux pilotes de voler ensemble à bord d'un avion ultra-léger de base ou de type évolué. Le risque que comportent ces deux situations a été jugé acceptable et le raisonnement est expliqué dans les paragraphes ci-après.

Lorsqu'il s'agit d'un aéronef ultra-léger de type évolué, le fait de permettre à deux pilotes de voler ensemble est perçu comme un risque acceptable compte tenu du fait que l'aéronef est acceptable pour le transport des passagers et que chaque personne est considérée qualifiée pour piloter l'aéronef. Dans le cas d'un avion ultra-léger de base, malgré que l'aéronef ne soit pas pleinement acceptable pour transporter des passagers, la deuxième personne, qui est pilote, est jugée comme étant au courant des risques liés au vol à bord d'un aéronef de cette catégorie.

À la suite du Projet d'examen de l'aviation de loisir, il est convenu que les pilotes d'avion ultra-léger peuvent être autorisés à transporter un passager à la condition d'obtenir une formation supplémentaire équivalente à la formation pour le permis de pilote - aviation de loisir. Toutefois, les exigences pour l'obtention de cet avantage restent à déterminer.

4.3 Qualification d'instructeur de vol - avion ultra-léger

La licence de pilote professionnel - avion ultra-léger a été remplacée par une qualification d'instructeur de vol annotée sur le permis de pilote - avion ultra-léger. Il n'y a pas de changement dans les avantages. Les instructeurs d'avion ultra-léger peuvent dispenser l'entraînement en vol sur les avions ultra-légers (de base et de type évolué) en vue de l'obtention du permis de pilote - avion ultra-léger.

Appendice A

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ (DOC)

AVION ULTRA-LÉGER DE TYPE ÉVOLUÉ

Avion

Marque : _____

Modèle : _____

Constructeur

Nom : _____

Adresse : _____

Je déclare par les présentes que la Définition de type de l'avion ultra-léger de type évolué décrit dans le présent document est conforme à la modification numéro _____ du manuel Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué.

La Définition de type est en ma possession et est disponible pour inspection ou rétention par le Ministre.

Je comprends et accepte qu'en signant cette déclaration je me rends responsable d'assurer que la Définition de type de ce modèle d'avion demeure conforme aux Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué aussi longtemps qu'il continuera de figurer sur la Liste d'avions ultra-légers de type évolué approuvés de Transports Canada.

Signature du constructeur

Date

Appendice B

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ (SOC)
AVION ULTRA-LÉGER DE TYPE ÉVOLUÉ

Avion

Marque : _____ Constructeur : _____

Modèle : _____ Adresse : _____

N° de série : _____

Déclaration du constructeur :

«L'avion ultra-léger de type évolué assemblé décrit dans le présent document est conforme à la Définition de type tel que déclaré dans la Déclaration de conformité (DOC) relative au type et au modèle d'avion, il a été trouvé conforme aux Normes de conception pour avions ultra-légers de type évolué et il est en bon état de vol.»

Signature du constructeur_____
Date

Appendice C

ATTESTATION DE BON ÉTAT DE VOL
AVION ULTRA-LÉGER DE TYPE ÉVOLUÉ

Avion

Immatriculation : _____

Marque : _____

Modèle : _____

N° de série : _____

Constructeur : _____

Je déclare par les présentes que la garde et la responsabilité légales de l'avion ultra-léger décrit dans le présent document ont été transférées à (nom du nouveau propriétaire) _____.

L'avion a été entretenu conformément au Programme de maintenance indiquée du constructeur, toutes les mesures obligatoires ont été exécutées et aucune modification n'a été apportée à l'avion sans l'approbation écrite du constructeur.

Signature du propriétaire enregistré_____
Date

« J'accepte par les présentes la garde et la responsabilité de l'avion ultra-léger de type évolué décrit dans le présent document, j'ai inspecté l'avion et je l'ai trouvé tel que décrit par le propriétaire enregistré et en bon état de vol. »

Signature du nouveau propriétaire_____
Date

Appendice D



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

MEMORANDUM

NOTE DE SERVICE

TO [MAR NAR PAR
A [TAR RAR SAR
FROM [AARR - J.H. Scott
DE []

Security Classification - Classification de sécurité
Our File - Notre référence AARR2204-193
Your File - Votre référence
Date 1996-11-01

Subject
Objet

PILOT PERMIT-ULTRA-LIGHT AEROPLANE PRIVILEGES

General Aviation Policy Letter No. 576

REFERENCES

Canadian Aviation Regulations Part IV, Section 401.21 and Part VI, Section 602.29(5).
Pilot-Permit-Ultra-light Aeroplane - Privileges

DISCUSSION

Due to the evolving work of the Recreational Aviation Review Project, the changes to the privileges for ultra-light pilots provided for by the Transport Canada Ultra-light Aeroplane Policy were not included under the new CARs.

This policy modifies the privileges of the holder of a Pilot-Permit- Ultra-light Aeroplane to allow ultra-light pilots to continue to operate

PERMIS DE PILOTE D'UN AVION ULTRA- LÉGER - PRIVILÈGES

Lettre de politique de l'Aviation générale n° 576

RÉFÉRENCES

L'article 401.21 du *Règlement de l'aviation canadien et partie VI, article 602.29(5).*
Permis de pilote - Avion ultra-léger - Privilèges

DISCUSSION

Étant donné les progrès rapides du Projet de revue de l'aviation de loisir, le nouveau RAC n'a pas incorporé les modifications aux privilèges qu'accorde la politique sur les avions ultra-légers de Transports Canada aux pilotes d'ultra-légers.

Cette politique modifie les privilèges pour les détenteurs d'un permis de pilote - avions ultra-légers pour permettre aux pilotes d'ultra-légers de continuer à piloter des avions dont la

aeroplanes that are similar in design and performance to ultra-light aeroplanes. As well, this policy will allow for the carriage of another person if the other person is the holder of a pilot document that affords him or her the privilege to fly an ultra-light aeroplane in Canada.

ACTION

Effective on the date of the coming into force of the Canadian Aviation Regulations, the holder of a Pilot Permit-Ultra-light Aeroplane may:

(a) operate any aeroplane that has a maximum take-off weight not Exceeding 544 kg (1200 lbs) and has a stall speed in the landing configuration (V_{so}) of not more than 39 kts(45 mph); and

(b) operate an ultra-light aeroplane or an aeroplane as described in part (a) above with another person onboard provided this person is the holder of a valid pilot document that affords them the privilege to fly an ultra-light aeroplane in Canada.

EXPIRY

This policy will expire on the earliest of the date that the Canadian Aviation Regulations are amended to incorporate these changes or 1 October 1997.

conception et la performance sont semblables à celles des avions ultra-légers. Cette politique permet également le transport d'une autre personne si cette dernière détient un document d'aviation qui lui accorde le privilège de piloter un avion ultra-léger au Canada.

MESURE À PRENDRE

À compter de la date d'entrée en vigueur du *Règlement de l'aviation canadien*, le détenteur d'un permis d'avion ultra-léger peut :

(a) utiliser un avion dont la masse maximale homologuée pour le décollage ne dépasse pas 544 kg (1 200 lb) et dont la vitesse de décrochage dans la configuration d'atterrissage (V_{so}) n'est pas supérieure à 39 kt (45 MPH);

(b) utilise un avion ultra-léger ou un avion tel que le décrit la partie a) ci-dessus avec une autre personne à bord si cette personne détient un document d'aviation valide qui lui accorde le privilège de piloter un avion ultra-léger au Canada.

ÉCHÉANCE

Cette politique expire à la première des éventualités suivantes : à la date d'incorporation des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* ou le 1^{er} octobre 1997.

le Directeur intérimaire
Aviation générale

J.H. Scott
Acting Director
General Aviation