

AIR CADET FAMILIARIZATION FLYING IN PRIVATELY OWNED OR RENTED AIRCRAFT (AEROPLANE OR GLIDER)

GENERAL

1. Familiarization flying is intended to ensure that every air cadet receives at least one flight per year as part of the mandatory support training required at the LHQ. This is usually done in Air Cadet League (ACL) aircraft. The flights can be done in rented gliders or aeroplanes if the ACL aircraft are not available or it is not practical due to unserviceabilities, remote locations, distance etc. This CATO will outline the procedures to be used to apply and approve the activity as well as the proficiency, currency and experience requirements for pilots conducting the activity.

AUTHORITY

2. Familiarization flying for air cadets is a nationally authorized cadet program as indicated in the Course Training Plans issued on the authority of the CDS for air cadet training. Conduct of familiarization flights of all types is contained in the Contract for Goods and Service between DND and the ACL regarding the Air Cadet Gliding Program (ACGP).

DEFINITIONS

3. **Rented Aircraft:** An aircraft rented from a certificated flight training unit (FTU), as defined in the Canadian Aviation Regulations (CAR) 101.01

4. **Privately Owned Aircraft:** An aircraft which does not satisfy any of the following conditions:

VOLS DE FAMILIARISATION DES CADETS DE L'AIR DANS DES AVIONS APPARTENANT À DES PARTICULIERS OU LOUÉS (AVION OU PLANEUR)

GÉNÉRALITÉS

1. Les vols de familiarisation visent à ce que chaque cadet de l'Air effectue au moins un vol par année dans le cadre de l'instruction de soutien obligatoire exigée au QG local. Ces vols se déroulent normalement dans des aéronefs de la Ligue des cadets de l'Air (LCA). On peut recourir à des planeurs ou à des avions loués si aucun appareil de la LCA n'est disponible ou s'il est peu pratique de s'en servir en raison de défauts, de l'éloignement d'un emplacement, de la distance, etc. La présente OAIC décrit la procédure à utiliser pour l'application et l'approbation de l'activité ainsi que les exigences relatives à la compétence, à l'accréditation et à l'expérience du pilote qui la dirige.

AUTORITÉS

2. Les vols de familiarisation des cadets de l'Air constituent un programme des cadets autorisé à l'échelle nationale comme le précisent les plans de cours pour l'instruction des cadets de l'Air publiés sous l'autorité du CEMD. Tous les types de vols de familiarisation sont compris dans le contrat de biens et de services conclu entre le MDN et la LCA relativement au Programme de vol à voile des Cadets de l'Air (PVVCA).

DÉFINITIONS

3. **Avion loué:** Un avion loué d'une Unité de formation au pilotage (UFP), tel que décrit dans le Manuel de licences du personnel - Volume 1, de Transport Canada.

4. **Avion appartenant à un particulier:** Un avion qui ne satisfait à aucune des conditions suivantes:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a. a rented aircraft as defined in paragraph 3 above; b. an aircraft detailed in the Department of National Defence (DND)/Air Cadet League (ACL) Air Cadet Gliding Program (ACGP) Contract for Goods and Services; and c. a Canadian Forces (CF) aircraft duly authorized to conduct air cadet familiarization flying. | <ul style="list-style-type: none"> a. un avion loué, tel que défini ci-dessus au paragraphe 3; b. un avion défini dans le contrat pour biens et services écrite existante entre le Ministère de la défense nationale (MDN) et la Ligue des cadets de l'Air (LCA) et portant sur le Programme de Vol à Voile des Cadets (PVVC); et c. un avion des Forces canadiennes (FC) officiellement autorisé à effectuer des vols de familiarisation pour les cadets de l'aviation. |
|--|---|

APPROVAL PROCESS

5. Requests for air cadet familiarization flying in privately owned or rented aircraft shall follow the process outlined below:

- a. initiation: Squadron Commanding Officer (CO);
- b. recommendation: Area Cadet Officer (ACO) Air or the appropriate regional officer; and
- c. approval: Regional Cadet Air Operations Officer (RCA Ops O).

NOTE

The Civil Air Search And Rescue Association (CASARA) training is an optional training activity available to air cadets and includes flying training in private aircraft as well as ground training. Once the initial approval for CASARA training has been approved by the region, additional approvals will not be required for flight training. The pilot standards, insurance requirements and mission profiles requirements set by CASARA are equal to or exceed the requirements outlined in this CATO.

PROCESSUS D'AUTORISATION

5. Les demandes d'autorisation pour la conduite de vols de familiarisation à bord d'avions appartenant à des particuliers ou d'avions loués doit suivre le processus suivant:

- a. origine: le Commandant d'escadron;
- b. recommandation: l'Officier des cadets de Secteur (OCS-Air) ou l'officier régional approprié; et
- c. autorisation: l'Officier régional des opérations aériennes des cadets (OR Ops AC).

NOTE

L'Association civile de recherche et de sauvetage aérien (ACRSA) offre aux cadets de l'Air une activité de formation facultative qui comprend un entraînement en vol, dans des avions appartenant à des particuliers, ainsi qu'une instruction au sol. Lorsque la région aura donné son approbation initiale à la formation de l'ACRSA, aucune autre approbation ne sera nécessaire pour l'entraînement en vol. Les normes visant les pilotes ainsi que les exigences relatives à l'assurance et au profit de missions établies par l'ACRSA doivent équivaloir à celles énoncées dans la présente OAIC ou les dépasser.

REQUEST

6. The Squadron CO shall submit a request to the regional headquarters for the subject activity as follows using the appropriate Regional Cadet Support Unit (RCSU) document:

- a. justification for the request;
- b. date and location of the proposed familiarization flying;
- c. name of the designated Supervisory Officer and the number of air cadets participating;
- d. names of the pilots proposed to conduct the flying and, in the case of a privately owned aircraft, the written approval of the owner to use the aircraft and the owner's authority for pilots other than the owner scheduled to fly the aircraft act as Pilot in Command (PIC);
- e. pilot licence and Medical Certificate details;
- f. pilot proficiency, currency and experience details. In the case of a non ACGP staff pilot, a photocopy of the last page of the pilot's log book;
- g. proposed daily flying schedule detailing the number, length and the flight profile to be conducted on the familiarization flights i.e. altitudes, routing etc;
- h. the type of aircraft and, in the case of a privately owned aircraft, confirmation of aircraft airworthiness i.e. a photocopy of the Certificate of Airworthiness; and

DEMANDE D'AUTORISATION

6. Le cmdt d'escadron doit soumettre une demande d'autorisation de l'Unité Régional de Soutien aux Cadets (URSC) pour l'activité en question, de la façon suivante:

- a. décrire la justification de la demande;
- b. indiquer la date et l'emplacement suggéré pour le vol de familiarisation;
- c. indiquer le nom de l'officier superviseur attitré et le nombre de cadets participant;
- d. Le nom des pilotes proposés pour le vol et, pour les avions appartenant à des particuliers, l'autorisation écrite du propriétaire pour l'utilisation de l'avion en plus de l'autorisation du propriétaire s'il est prévu que des pilotes autres que lui-même assument le rôle de pilote commandant de bord (PIC).
- e. les renseignements détaillés concernant la licence de pilotage/le Certificat de validation de licence;
- f. Renseignements sur la compétence, l'accréditation et l'expérience du pilote. Dans le cas où le pilote n'est pas membre du personnel du PVVCA, une photocopie de la dernière page de son carnet de vol;
- g. un horaire de la journée détaillant le nombre de vols attendu et la durée des vols et le profil de chacun des vols familiarisation, c.-à-d. les altitudes, la direction, etc.;
- h. le type d'avion et, dans le cas d'un avion appartenant à particulier, la confirmation de sa navigabilité soit une photocopie du certificat de navigabilité; et

- i. a copy of the liability insurance document carried in the aircraft as required by CAR 606.02(9).

- i. une copie du document d'assurance responsabilité doit se trouver à bord de l'aéronef, conformément au RAC 606.02(9).

RECOMMENDATION

7. The ACO (Air) or the appropriate regional officer shall assess the request and forward the request together with an appropriate response to the RCA Ops O.

RECOMMANDATION

7. L'OCS (Air) ou l'officier régional approprié, doit procéder à l'évaluation de la requête et faire parvenir celle-ci avec une réponse, à l'OR Ops AC.

APPROVAL

8. The RCA Ops O shall assess the request with respect to the following:

APPROBATION

8. L'OR Ops AC doit procéder à l'évaluation de la requête en rapport avec les éléments suivants:

- a. the suitability of the aircraft type;
- b. the suitability of the location;
- c. pilot documentation, proficiency, currency and experience;
- d. the airworthiness of the aircraft; and
- e. compliance with insurance requirements.

- a. la convenance du type d'avion;
- b. la convenance de l'emplacement;
- c. la documentation quant à la compétence, l'accréditation et l'expérience du pilote;
- d. la navigabilité de l'avion; et
- e. le respect des exigences d'assurances.

9. If the RCA Ops O approves the request, a tasking order shall be prepared and shall accompany the return of the request form to the Squadron CO. The tasking order shall define:

9. Si l'OR Ops AC approuve la requête, un Ordre de mission devra être préparé et devra accompagner la requête lors de son retour au cmdt d'escadron. L'Ordre de mission devra définir:

- a. restricted manoeuvres (stalls, slow flight, aerobatics, low flying etc.);
- b. weather limits considering local topography and known local and seasonal climatic conditions; and
- c. the flying schedule;

- a. les manœuvres prohibées et restreintes (arrêts en vol, le vol à basse vitesse, les acrobaties, les vols à basse altitude, etc.);
- b. les limites météorologiques dictées par la topographie locale et les conditions climatiques locales et saisonnières connues; et
- c. l'horaire de vol;

SUPERVISORY RESPONSIBILITIES**RESPONSABILITÉS DE SUPERVISION**

10. The Squadron CO shall ensure that:

- a. the designated Supervisory Officer receives a complete briefing on the activity to be conducted and the details of the tasking order; and
- b. all necessary preparatory pilot proficiency, currency and experience requirements, liability requirements, and airworthiness requirements have been satisfied in accordance with the tasking order.

11. The designated Supervisory Officer shall ensure that:

- a. the pilot receives a complete briefing on the details of the tasking order;
- b. the pilot and the air cadets (and the FTU CFI or Manager if the aircraft is rented) completely understand the ground and air activities to be conducted, including all necessary considerations, and ground and air emergency procedures;
- c. continual on-site supervision is provided during the course of the familiarization flight activity; and
- d. all aspects of the familiarization flight are conducted in accordance with the tasking order.

12. The pilot shall ensure that:

- a. all regulatory and safety requirements are adhered to during the conduct of the familiarization flying activities; and
- b. all aspects of the familiarization flight are conducted in accordance with the tasking order.

10. Le cmdt d'escadron doit s'assurer que:

- a. l'officier superviseur attitré reçoit un exposé détaillé portant sur l'activité et les détails relatifs à l'Ordre de mission; et
- b. les critères préparatoires pour ce qui est de la compétence, l'accréditation et l'expérience du pilote, ainsi que la navigabilité de l'avion ont été respectés en accord avec l'Ordre de mission.

11. L'officier superviseur attitré doit s'assurer que:

- a. le pilote reçoit un exposé détaillé portant sur l'Ordre de mission;
- b. le pilote et les cadets (ainsi que le chef-instructeur de vol de l'UFP ou le gestionnaire de l'UFP) comprennent parfaitement les activités prévues, tant au sol que dans les airs, incluant toutes les considérations nécessaires et les procédures d'urgence au sol et dans les airs;
- c. une supervision continue du site se fasse durant l'activité de vol de familiarisation; et
- d. toutes les étapes du vol de familiarisation se déroulent selon l'Ordre de mission.

12. Le pilote doit s'assurer que:

- a. tous les critères de réglementation et de sécurité est respectée tout au long des activités de vol de familiarisation; et
- b. tous les aspects du vol de familiarisation sont respectés en accord avec l'Ordre de mission.

PILOT PROFICIENCY, CURRENCY AND EXPERIENCE REQUIREMENTS – AEROPLANE

13. The following requirements shall be met:

- a. **licence:** the pilot shall hold a Canadian Private Pilot Licence, or higher, appropriate for the aeroplane type to be used for the familiarization flying;
- b. **experience:** the pilot shall have flown a minimum of 30 hours as PIC on the class and type of aeroplane(s) designated in the Canadian Pilot Licence held by the Pilot;
- c. **currency:** the pilot shall have flown as PIC of an aeroplane within the previous 60 days including at least one hour on the aeroplane type to be used for the familiarization flying. If this currency has lapsed, the pilot must renew it by completing a flight check with the holder of a valid instructor rating for aeroplanes; and
- d. **proficiency:** annually, the pilot shall successfully complete on the aeroplane type to be used for the familiarization flying a proficiency check flight with the holder of a valid aeroplane instructor rating. The annual proficiency check shall encompass all normal and emergency operating procedures appropriate to the aircraft used for the proficiency check.

PILOT PROFICIENCY, CURRENCY AND EXPERIENCE REQUIREMENTS – GLIDERS

14. The following requirements shall be met:

EXIGENCES DE COMPÉTENCE, D'ACCREDITATION ET D'EXPERIENCE DES PILOTES – AVION

13. Les conditions suivantes doivent être respectées:

- a. **licence:** le pilote doit posséder une licence canadienne de pilotage privé ou mieux, appropriée à l'utilisation de l'avion prévu pour le vol de familiarisation;
3. **expérience:** Le pilote doit avoir piloté un minimum de 30 heures à titre de pilote commandant de bord (PIC) dans un(des) avion(s) de la même classe et du même type que ceux inscrits dans sa licence canadienne de pilotage.
 - b.
- c. **accréditation:** Le pilote doit avoir volé à titre de PIC d'un avion au cours des 60 derniers jours, dont au moins une heure à bord d'un avion du même type que celui utilisé au cours du vol de familiarisation. Si cette accréditation est périmée, le pilote doit la renouveler en passant un test en vol avec le titulaire d'une qualification valide d'instructeur de vol - avion;
- d. **compétence:** Chaque année, le pilote doit réussir un test de compétence en vol avec le titulaire d'une qualification valide d'instructeur de vol – avion, à bord d'un avion du même type que celui employé pour le vol de familiarisation. Le test de compétence annuel doit comprendre toutes les procédures de fonctionnement normales et d'urgence correspondant au type d'avion utilisé à cette occasion.

EXIGENCES DE COMPÉTENCE, D'ACCREDITATION ET D'EXPERIENCE DES PILOTES - PLANEUR

14. Les conditions suivantes doivent être

respectées:

- | | |
|---|--|
| <p>a. licence: the pilot shall hold a Canadian Glider Pilot Licence, or higher, appropriate for the glider type;</p> <p>b. experience: the pilot shall have flown 10 hours PIC on gliders;</p> <p>c. currency: the pilot shall have flown as PIC within the previous 60 days on the glider type to be used for the familiarization flight; and</p> <p>d. proficiency: annually, the pilot shall successfully complete a proficiency check flight with a qualified and current instructor on the glider type to be used for the familiarization flying. The annual proficiency check shall encompass all normal and emergency operating procedures appropriate to the aircraft used for the proficiency check.</p> | <p>a. licence : le pilote doit posséder un licence canadienne de pilotage de planeur valide, ou mieux, selon le type de planeur;</p> <p>b. expérience : le pilote doit avoir volé 10 heures à titre de PIC à bord d'un planeur;</p> <p>c. accréditation : le pilote doit avoir volé à titre de PIC à l'intérieur des 60 jours précédents, à bord d'un planeur de même type que celui qui sera utilisé pour le vol de familiarisation; et</p> <p>d. compétence: le pilote doit annuellement compléter avec succès un test de compétence en vol avec un instructeur accrédité et qualifié à bord d'un planeur du même type que celui utilisé pour le vol de familiarisation. Ce test annuel de compétence doit inclure toutes les procédures d'opérations normales et d'urgence correspondant au type d'avion utilisé à cette occasion</p> |
|---|--|

NOTE

The requirement detailed in paragraphs 13 and 14 above are minimum requirements. The RCA Ops O may apply stricter requirements as a function of the total flying experience and the currency of the pilot.

NOTA

Les critères décrits ci-dessus aux paras 13 et 14 sont minimums. L'OR Ops AC peut imposer des normes plus strictes après avoir considéré l'expérience totale de vol et l'accréditation du pilote.

AIRCRAFT INSURANCE REQUIREMENTS FOR PRIVATELY OWNED AIRCRAFT

15. The following requirements shall be met:
- a. the combined single limit of liability insurance for bodily injury and property damage carried for the owner and the

CRITÈRES D'ASSURANCE POUR LES AVIONS APPARTENANT À UN PARTICULIER

15. Les critères suivants doivent être respectés:
- a. le montant de la limite unique combinée d'assurance responsabilité, pour les blessures et les dommages à la propriété

owner's aircraft which will be used for the familiarization flights shall be at least the equivalent to that required in CAR 606.02(2) for a FTU; and

- b. if the pilot is one designated and approved in writing by the owner, then they as well as the ACL and DND must be added to the owner's insurance policy as an additional named insured with respect to liability.

subis par le propriétaire ou l'aéronef qui sera utilisé pour les vols de familiarisation, équivaldra au moins au montant stipulé dans le RAC 606.02(9) relativement à une UFP ; et

- b. le nom du pilote, s'il a été désigné et approuvé par écrit par le propriétaire, ainsi que ceux de la LCA et du MND, doivent être ajoutés à celui du propriétaire sur la liste des personnes couvertes par la police d'assurance pour la responsabilité.

AIRWORTHINESS REQUIREMENTS

16. The aeroplane/glider must have a Certificate of Airworthiness(C of A). A SPECIAL Certificate of Airworthiness is **NOT acceptable**.

LOCATION OF ACTIVITY

17. The designated aerodrome will normally be listed in the Canada Flight Supplement (CFS). For aerodromes not listed in the CFS, sufficient information must be available for the RCA Ops O to determine that it is suitable for safe operation of the aeroplane and/or glider type.

18. To maximize the training value of the familiarization flight, the following shall be accomplished:

- a. a pre-flight briefing, including an aircraft pre-flight inspection, covering the entire flight;
- b. a brief description of aircraft instruments;
- c. a demonstration of effects of aircraft controls (above 1,000 feet AGL);
- d. correlation of map and ground features; and

CRITÈRES DE NAVIGABILITÉ

16. L'avion/planeur doit posséder un certificat de navigabilité (C de N) pour son appareil. Un certificat de navigabilité SPÉCIAL **n'est pas acceptable**.

SITE DE L'ACTIVITÉ

17. Normalement, l'aérodrome désigné doit apparaître dans le Supplément de vol Canada. Dans le cas d'un aérodrome non répertorié dans cette publication, l'OR Ops AC doit disposer de suffisamment de renseignement pour établir s'il convient au déroulement sécuritaire des opérations de l'avion ou du planeur.

18. Les éléments suivants doivent être accomplis pour maximiser la valeur instructive du vol de familiarisation:

- a. un exposé avant-vol, incluant une inspection avant-vol de l'avion, couvrant le vol dans son entier;
- b. une brève description des instruments de vol;
- c. une démonstration de l'effet des contrôles de l'avion (à plus de 1 000 pieds ANS);
- d. la corrélation existant entre les reliefs sur les cartes et au sol; et

e. the aerodrome circuit. If the aircraft joins the circuit on the base or final leg, completing another full circuit is not required.

e. le circuit de l'aérodrome. Si l'avion intègre le circuit à l'étape de base ou à l'étape finale, il n'est pas nécessaire d'accomplir un autre circuit complet.

OPI: D Cdts 4
Date: October 06
Amendment: 2/06

BPR: D Cad 4
Date : octobre 06
Modificatif: 2/06