



Instruction visant le personnel

Sujet : Conversion d'aéronefs commerciaux et utilisation de pièces commerciales dans des projets d'aéronef de construction amateur

Bureau émetteur : Aviation civile

Secteur d'activités : Surveillance

Dossier n° : Z 5015-11-2

SGDDI n° : 4402013

IP n° : 549 - 001

Édition n° : 01

Date d'entrée en vigueur : 2008-10-23

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	2
2.1	Documents de référence	2
2.2	Documents annulés	2
2.3	Définitions et abréviations	2
3.0	CONTEXTE	3
4.0	INTERPRÉTATION	3
5.0	TRANSITION.....	4
6.0	BUREAU RESPONSABLE	4

1.0 INTRODUCTION

1.1 Objet

La présente Instruction visant le personnel (IP) a pour objet de clarifier la politique portant sur la conversion d'aéronefs commerciaux en aéronefs de construction amateur, et l'utilisation de pièces d'aéronefs commerciaux au cours de la construction d'aéronefs de construction amateur.

1.2 Applicabilité

Le présent document s'applique à tous les employés de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), aux personnes et aux organisations lorsqu'elles exercent les avantages qui leur sont accordés en vertu d'une délégation d'autorité ministérielle externe, et aux personnes qui demandent un certificat spécial de navigabilité dans la catégorie construction amateur. La présente Instruction visant le personnel est également accessible à l'industrie de l'aviation pour information.

1.3 Description des changements

Sans objet

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

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

- (a) Partie V, sous-partie 7 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique*;
- (b) Norme 507 du RAC — *Autorité de vol et certificat de conformité acoustique*;
- (c) Article 549.01 du *Règlement de l'aviation canadien* et chapitre 549 du *Manuel de navigabilité – Normes de navigabilité aérienne – Aéronefs de construction amateur*;
- (d) Exemption de l'application de l'article 549.01 du *Règlement de l'aviation canadien* et chapitre 549 du *Manuel de navigabilité – Normes de navigabilité aérienne – Aéronefs de construction amateur*.

2.2 Documents annulés

Sans objet

2.3 Définitions et abréviations

Les définitions et abréviations suivantes sont utilisées dans le présent document :

- (a) « **Aéronef de construction amateur** » signifie un aéronef non certifié dont la majeure partie est construite ou assemblée à un seul exemplaire dans le cadre d'un projet particulier non commercial à partir de matériaux bruts ou d'un ensemble préfabriqué.
- (b) « **Assembler** » signifie fixer ensemble des pièces ou des ensembles au moyen d'un moyen de fixation réversible, comme des vis, des boulons, des écrous ou d'autres attaches mécaniques.
- (c) « **Constructeur** » signifie la personne ou le groupe de personnes qui construit ou assemble un aéronef de construction amateur ou supervise la construction ou l'assemblage par d'autres personnes d'un aéronef de construction amateur.
- (d) « **Fabriquer** » signifie faire à partir de matériaux bruts ou construire à partir d'autres pièces au moyen de méthodes de fixation permanente, comme le soudage, le soudage

tendre, le rivetage, le collage, la liaison, le sertissage ou l'emboutissage. La fabrication comprend des opérations comme la coupe, le perçage, le cintrage, le formage, l'enduction et la peinture.

- (e) « **Majeure partie** » signifie plus de 50 % du nombre total d'articles qui composent le projet, calculé conformément à une liste de vérification acceptable à Transports Canada.

3.0 CONTEXTE

- (1) Il y a eu des cas où des aéronefs commerciaux ont été utilisés comme bases d'un projet d'assemblage d'aéronef de construction amateur. Dans certains cas, l'aéronef fini peut ne différer que très peu de l'aéronef d'origine dont le type a été certifié. Plus couramment, des pièces d'aéronefs ayant un certificat de type sont souvent intégrées à la construction d'un aéronef de construction amateur.
- (2) Le degré de difficulté et l'importance relative des diverses tâches qui composent la construction d'un aéronef de construction amateur varient grandement. L'évaluation du critère « majeure partie » est par conséquent essentiellement subjective, et la norme de plus de 50 % est simplement une tentative d'appliquer une certaine objectivité et une certaine uniformisation à cette activité. Il convient de se rappeler que l'esprit de l'exigence « majeure partie » vise à prévenir tout abus de la catégorie aéronef de construction amateur par une fausse représentation comme étant de construction amateur des aéronefs construits à des fins commerciales. Par conséquent, il faut interpréter les principes suivants dans l'esprit de cette exigence.

4.0 INTERPRÉTATION

- (1) La conversion d'un aéronef commercial en aéronef de construction amateur à la suite d'un désassemblage et d'un réassemblage ne constitue pas une construction d'aéronef de construction amateur, et l'aéronef ainsi construit n'est pas admissible à un certificat spécial de navigabilité – construction amateur.
- (2) L'ouverture de composants commerciaux pour inspection interne, et leur fermeture subséquente, ne comptent pas dans l'exigence « majeure partie ».
- (3) La reconstruction, la restauration ou tout autre travail exécuté antérieurement sur les composants de la cellule d'un aéronef commercial sont considérés comme de la maintenance et ils ne comptent pas dans l'exigence « majeure partie ». Un constructeur ne peut se voir reconnaître pour un travail de maintenance effectué par le passé.
- (4) Des pièces d'un aéronef dont le type est certifié peuvent être intégrées à la construction d'un aéronef de construction amateur, mais ces pièces ne peuvent être considérées comme ayant été construites ou assemblées par le constructeur amateur dans le calcul de l'exigence « majeure partie », à moins qu'une modification significative du travail de fabrication ait été introduite pendant la retouche des pièces, comme il est décrit en (5).
- (5) La reconstruction, la restauration ou tout autre travail effectué aux composants de cellule d'un aéronef commercial pendant le déroulement de la construction d'un aéronef de construction amateur peut compter dans le calcul de l'exigence « majeure partie », pourvu que le travail de fabrication représente une part importante du travail. Par exemple, la fabrication d'un nouveau revêtement pour une gouverne endommagée, à partir de l'original utilisé comme gabarit, peut être créditée au constructeur.

5.0 TRANSITION

- (1) Pour éviter toute situation difficile aux constructeurs d'aéronefs de construction amateur dont les projets ont commencé sous les interprétations précédentes des exigences, les normes suivantes s'appliquent.
- (2) Quel que soit le contenu provenant d'un aéronef commercial, les aéronefs de construction amateur qui, au moment de la publication de la présente IP, ont déjà été acceptés en vertu des politiques en vigueur au moment de l'acceptation, continueront d'être considérés comme des aéronefs de construction amateur et d'être admissibles à un certificat spécial de navigabilité – construction amateur.
- (3) Les projets de construction d'aéronefs de construction amateur qui, au moment de la publication de la présente IP, sont actuellement en cours et en vertu desquels (a) une lettre d'intention a été soumise, (b) les droits pertinents ont été acquittés aux Services d'inspection MD-RA, (c) une évaluation de la majeure partie du projet a été effectuée, (d) les résultats de l'évaluation de la majeure partie ont été confirmés par l'examen d'un comité des pairs MD-RA, et (e) le constructeur en a été informé, peuvent continuer à être considérés comme des aéronefs de construction amateur et à être admissibles à un certificat spécial de navigabilité – construction amateur.

6.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Coordonnateur des normes de politique (AARTM)

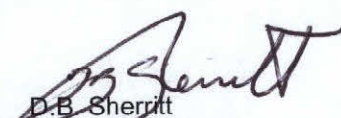
Téléphone : 613-952-4372
Télécopieur : 613-952-3298
Courriel : CAIRS_NCR@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document doit être soumise au moyen du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC) de Transports Canada à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/CAIRS>

ou par courrier électronique à : CAIRS_NCR@tc.gc.ca

Le Directeur, Normes


D.B. Sherritt
Aviation civile