

Pour comprendre l'évaluation de la majeure partie de l'aéronef (51 %) ?

Les paragraphes suivants servent à expliquer les exigences relatives à l'évaluation de la majeure partie (51 %) d'un aéronef au Canada.

Il y a trois situations dans lesquelles il faut effectuer une évaluation de la majeure partie (51 %) d'un aéronef.

- (a) Lorsqu'un fabricant d'aéronefs commerciaux prêts à monter cherche à faire approuver les critères d'évaluation de la majeure partie d'un aéronef dans le but de le voir inscrit sur la liste d'acceptabilité canadienne d'aéronefs prêts à monter.
- (b) Lorsqu'un aéronef prêt à monter d'un fabricant ne figure pas sur la liste d'acceptabilité de Transports Canada ou de la FAA concernant la majeure partie (51 %) de ces aéronefs.
- (c) Lorsque les composants préfabriqués d'un autre aéronef doivent être utilisés dans l'assemblage et la construction d'un aéronef de construction amateur.

Un grand nombre de nouveaux aéronefs de construction amateur prêts à être assemblés, issus de tous les coins du monde, parviennent à entrer au Canada. Les distributeurs canadiens d'aéronefs prêts à monter de construction amateur demandent qu'une évaluation de la majeure partie de leurs aéronefs soit effectuée, mais seulement pour les produits qui visent les acheteurs canadiens. Au total, douze aéronefs figurent présentement sur cette liste alors que d'autres en sont encore au processus d'évaluation. Transports Canada publiera la liste officielle en 2012, mais on peut se la procurer au bureau des DM-AL.

De temps en temps, nous découvrons un aéronef prêt à monter qui ne figure pas sur la liste de la FAA ou de TC concernant l'approbation de la majeure partie d'un aéronef. Lorsqu'on fait face à cette situation, il est nécessaire de procéder à une évaluation de 51 % de la majeure partie d'un aéronef.

Au Canada, on a recours à une méthode populaire de construction qui consiste à incorporer de petits ensembles préfabriqués d'aéronef dans le corps d'un aéronef. L'Instruction visant le personnel (IP) XXX a été introduite par Transports Canada en octobre 2008 dans le but de définir clairement les limites d'un fabricant concernant cette procédure.

Le concept de reconstruction ou de réparation d'un aéronef déjà homologué, invoqué pour faire classer l'appareil dans la catégorie d'aéronefs de construction amateur, a été éliminé dans cette instruction (IP). On trouve dans cette IP des explications claires sur la latitude dont dispose le fabricant dans cette circonstance. C'est aussi dans cette IP que sont définies les limites et les exigences concernant l'utilisation des composants d'aéronef déjà homologués; on y mentionne toutefois que le constructeur doit obligatoirement voir à 51 % de la fabrication de l'aéronef.

L'apport d'"aide professionnelle" à la construction d'un aéronef de construction amateur est particulière au constructeur canadien. Lorsqu'il bénéficie d'une "aide professionnelle", le constructeur doit contrôler tous les aspects de la construction et être présent à toutes les inspections requises par le Ministre. Au Canada, l'"aide professionnelle" apportée au constructeur n'a aucune incidence sur l'évaluation du 51 %.

NOTA : La FAA peut contester le recours à l'assistance professionnelle en ce qui concerne l'importation d'un appareil de construction amateur canadien dans le cas suivant : lorsqu'on fait la demande d'un certificat de navigabilité auprès des autorités américaines pour un aéronef expérimental, de construction amateur.

Allan Mahon

Service d'inspection du RM-AL

Consultez notre site à l'adresse www.md-ra.com