

**EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 700.02(2)a DU  
RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN  
Pour les avions de guerre à turboréacteurs ou turbopropulseurs**

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, et après avoir déterminé que la présente exemption est dans l'intérêt public et qu'elle ne risque pas de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne, j'exempte par la présente les **personnes exploitant un ou plusieurs avions de guerre à turboréacteurs ou turbopropulseurs immatriculés au Canada** de l'application des exigences énoncées à l'alinéa 700.02(2)a du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), sous réserve des conditions précisées ci-dessous.

L'alinéa 700.02(2)a) du RAC indique que sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit d'utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien à moins d'être titulaire d'un *certificat d'exploitation aérienne* qui l'y autorise et de se conformer à ses dispositions dans les cas suivants :

a) pour le transport à bord de *personnes autres que les membres d'équipage de conduite*.

L'intégralité du texte de la disposition susmentionnée se trouve à l'**annexe A** de la présente exemption.

## INTERPRÉTATION

Dans la présente exemption,

aux fins du présent document, « *avion de guerre* » désigne tout avion d'un type fabriqué pour le service militaire et pour lequel l'autorité de vol est un *Certificat spécial de navigabilité – limité* délivré conformément à l'article 507.03 du RAC ou à une exemption pertinente.

## DÉFINITIONS

1. **Altitude minimale stricte** : Aux fins du présent document, une altitude minimale stricte est une altitude imaginaire au-dessus du sol utilisée pour symboliser le sol pendant le vol. Ce plancher, indiqué en pieds au-dessus du sol, est destiné à assurer une altitude de sécurité pour les acrobaties aériennes ou les entraînements tels que la simulation de différentes techniques d'approche à bas régime et de remise des gaz.
2. **CdB** : Commandant de bord
3. **ESA** : Équipement de survie de l'aviation tel que les casques de vol, les masques à oxygène, les gilets de survie ou de flottaison, les parachutes et les harnais de siège. (voir aussi Systèmes d'évacuation)

- a. L'ESA : Les équipements portés par le pilote ou le passager, tels que le casque avec visière et masque à oxygène, le pantalon anti-gravité (vêtement anti-G), le gilet de survie, le vêtement de flottaison individuel (ceinture de sauvetage gonflable Mae West), le harnais ou les connexions du siège éjectable et le parachute.
  - b. Le siège de l'avion qui doit comprendre un harnais, un parachute intégré et une trousse de survie et toute poignée, couvercle ou goupille d'éjection.
  - c. Les fenêtres, portes ou verrières de l'avion qui peuvent être larguées à la main ou mécaniquement et qui peuvent contenir des dispositifs explosifs.
4. **Manœuvre de Valsalva (AGSM)** : Exercice de contraction anti-G.
  5. **Mesures anthropométriques** : Ensemble de techniques quantitatives non invasives pour déterminer les dimensions spécifiques du corps d'une personne, telles que sa taille et son poids, y compris la longueur de ses bras, de ses jambes et de son torse avec l'intention spécifique d'assurer la sécurité de cette personne lors d'un vol à bord d'un avion militaire à turboréacteurs et à turbopropulseurs.  
*Remarque* : Les sièges éjectables sont souvent qualifiés comme étant « chauds » pour les sièges pleinement opérationnels capables d'être éjectés ou « froids » pour les sièges inertes.
  6. **Siège éjectable armé ou désarmé** : Sur un siège éjectable armé, toutes les goupilles de sécurité ont été retirées et tous les leviers d'armement sont en position armée, de sorte que l'occupant peut activer le système par le biais des poignées ou des déclencheurs d'activation normale ou secondaire. À l'inverse, sur un siège éjectable désarmé, toutes les goupilles de sécurité ont été installées pour empêcher une activation normale ou secondaire.
  7. **Siège éjectable** : Siège d'évacuation d'urgence pour propulser un occupant hors d'un avion. Ces sièges peuvent être équipés de roquettes et de goupilles de sécurité et ils peuvent être « armés » et « désarmés ». Les sièges éjectables peuvent également être utilisés à l'état inerte (fixe). Lorsque le ou les sièges sont inertes, l'exploitant doit apposer une affiche à chaque place du poste de pilotage pour en avertir l'occupant.
  8. **Systèmes d'évacuation** : Aux fins du présent document, les systèmes d'évacuation doivent inclure tous les éléments suivants applicables à chaque avion :

## OBJET

La présente exemption vise à permettre à une personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) délivré en vertu de la sous-partie 702 du RAC, mais qui possède les qualifications mentionnées dans le présent document, d'effectuer, contre rémunération, des travaux aériens comme le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite tout en exploitant un ou des avions à turboréacteurs ou à turbopropulseurs immatriculés au Canada faisant l'objet d'un *Certificat de navigabilité spécial – limité* qui correspond à la description d'un avion de guerre.

## APPLICATION

La présente exemption s'applique à une personne qui exploite un ou des avions à turboréacteurs ou à turbopropulseurs immatriculés au Canada faisant l'objet d'un ***Certificat spécial de navigabilité spécial – limité*** qui correspond à la description d'un avion de guerre pour effectuer, contre rémunération, des travaux aériens comme le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite **sans être titulaire d'un CEA ou d'un certificat d'exploitation privée (CEP)**. Cette exemption ne peut être appliquée qu'aux avions d'une capacité maximale de 4 sièges.

La présente exemption cesse de s'appliquer à une personne exploitant un ou plusieurs avions de guerre à turboréacteurs ou turbopropulseurs immatriculés au Canada si l'une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée.

## CONDITIONS

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

### **GÉNÉRALITÉS :**

1. Les personnes ou les musées exploitant des avions en vertu de cette exemption et leurs pilotes, ci-après appelés « **l'exploitant** », ne doivent pas s'engager à transporter des passagers en vertu d'un tarif unitaire (prix par personne), lors de vols de point à point.
2. Le « transport de personnes » est limité aux vols qui décollent et à atterrissent au même aéroport.
3. L'exploitant tient à jour une liste précise des passagers avec les noms de chaque passager et leurs coordonnées en cas d'urgence pour chaque vol. La liste doit être à la disposition des autorités aéroportuaires ou des organismes d'urgence sur demande.
4. L'exploitant doit se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* qui ne font pas expressément l'objet d'une exemption mentionnée dans le présent document juridique.
5. L'exploitant doit tenir à jour une liste des immatriculations et des numéros de série de tous les avions utilisés pour le transport des personnes.
6. L'exploitant doit se conformer aux conditions spécifiées dans les conditions d'exploitation associées au ***Certificat spécial de navigabilité – limité*** de l'avion.

**MAINTENANCE :**

7. Tous les travaux de maintenance non spécialisés doivent être effectués sous le contrôle d'un organisme de maintenance agréé possédant une qualification appropriée pour les travaux effectués, ou par le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs dûment notée qui détient une autorité de certification restreinte délivrée par le ministre.
8. Tous les travaux spécialisés doivent être effectués sous le contrôle d'un organisme de maintenance agréé possédant une qualification appropriée pour les travaux effectués.
9. L'avion doit être entretenu conformément au calendrier de maintenance soumis à Transports Canada et officiellement approuvé par le ministre.

**IDENTIFICATION DU PERSONNEL DE L'ENTREPRISE :**

10. L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres d'équipage et le personnel au sol soient clairement identifiés par l'une des méthodes suivantes : uniformes, chemise, chapeau ou badge de l'entreprise pour que les passagers les identifient facilement à tout moment pendant le vol.

**CONSENTEMENT DES PASSAGERS :**

11. L'exploitant doit veiller à ce que les passagers reçoivent un exposé détaillé au sujet du vol prévu, qu'ils comprennent les risques associés et qu'ils acceptent le plan de vol proposé.
12. L'exploitant doit, avant chaque vol, aviser les passagers que l'avion est exploité conformément à une exemption ministérielle à l'application de la réglementation établie pour les exploitants aériens commerciaux.
13. Les passagers doivent être informés du risque inhérent à l'activité et du fait qu'il existe un niveau de risque plus élevé que celui lié à un vol sur un transporteur commercial moderne et que cette activité pourrait entraîner des blessures graves ou la mort.
14. L'exploitant doit garder une copie de l'exemption à bord et offrir aux passagers la possibilité d'examiner l'exemption avant chaque vol.

**CONDITIONS MÉDICALES :**

15. L'exploitant doit s'assurer que les passagers remplissent une déclaration médicale d'aptitude indiquant que la ou les personnes sont capables de voler dans un avion de guerre pouvant effectuer des manœuvres sous forte accélération et des acrobaties aériennes.
16. Au besoin, l'exploitant doit déterminer, en mesurant ou en pesant les passagers, s'ils répondent aux restrictions anthropométriques de l'avion en question et des systèmes d'évacuation correspondants soit avec sièges chauds ou froids

17. Pour les avions équipés d'un parachute ou d'un siège avec une limite de poids minimale ou maximale, cette déclaration doit inclure le poids enregistré de chaque passager.
18. Il faut tenir compte de la manière dont les passagers se débrouilleraient en cas d'abandon de l'avion ou d'évacuation au sol, et seules les personnes jugées capables d'exécuter les procédures d'évacuation sont autorisées à bord.
19. L'exploitant doit refuser l'embarquement de toute personne dont il estime qu'elle n'aura pas la capacité de monter dans l'avion ou d'en sortir, de négocier un espace d'entrée étroit et les restrictions d'une zone de sièges restreinte dans un poste de pilotage ou une cabine, y compris d'enfiler le harnais, les sangles de parachute, un casque et un masque à oxygène (le cas échéant).

### **RESTRICTION D'ÂGE :**

20. L'exploitant ne peut transporter que des passagers âgés de 12 ans et plus qui remplissent les conditions médicales mentionnées ci-dessus et qui sont capables de comprendre les dispositifs de sécurité de l'avion et les procédures d'urgence qui leur seront communiqués lors de l'exposé avant vol.
21. Les passagers de 18 ans et plus doivent signer une décharge pour confirmer qu'ils comprennent la formation qu'ils ont reçue et les risques associés au vol dans l'avion.
22. Pour les passagers âgés de 12 à 17 ans, l'exploitant doit s'assurer qu'un adulte accompagnant le mineur supervise celui-ci pendant tous les exposés et toutes les formations et que cet adulte signe la décharge pour confirmer qu'il est convaincu que le mineur comprend et est capable de faire face aux exigences du vol.

### **PROGRAMME DE FORMATION SUR LE SYSTÈME D'ÉVACUATION (PFSE) :**

23. Les pilotes exploitant un avion avec un siège éjectable fonctionnel (que le siège soit armé ou non en vol) doivent compléter de manière satisfaisante un programme de formation sur le système d'évacuation (PFSE) répondant aux points ci-dessous.
24. La formation doit être spécifique à la marque et au modèle de l'avion et du siège éjectable.

La formation reçue dans le cadre du PFSE demeure valable jusqu'au premier jour du treizième mois suivant son achèvement. La formation et la date de validité doivent être conservées dans le dossier du pilote.

**Remarque :** Un instructeur du PFSE qui dispense un cours complet de formation requis dans le cadre de ce programme de formation sera considéré comme ayant terminé ce cours pour sa propre exigence de formation avec les documents appropriés.

25. Ces conditions doivent être considérées comme une exigence minimale lors de l'élaboration d'un PFSE, comme l'exigent les limites d'utilisation de certains avions. Les conditions peuvent également servir d'outil pour évaluer le contenu du PFSE d'un exploitant.
26. Le PFSE du pilote doit comprendre les éléments suivants :
- a. Un mécanisme de contrôle des révisions du PFSE, qui peut inclure une table des matières, un journal des révisions et une liste des pages en vigueur;
  - b. Des programmes de formation sur les sièges éjectables;
  - c. Une description de chaque sujet de formation, y compris ses objectifs et ses normes, avec des programmes de formation distincts pour la ou les personnes agissant à titre de CdB.
27. **Formation en classe** : Le programme de formation théorique doit contenir les sujets de formation suivants en ce qui concerne les sièges éjectables ou le processus d'éjection pour chaque poste de formation :
- i. Introduction à l'éjection et principes de l'éjection.
  - ii. Planification de la gestion des risques opérationnels et sécurité publique.
  - iii. Révision des limites d'utilisation des avions et des exigences relatives au PFSE.
  - iv. Gestion des ressources de l'équipage.
  - v. Gestion des ressources du pilote seul aux commandes.
  - vi. Prise de la décision d'éjection et facteurs humains.
  - vii. Qualifications des passagers : conditions médicales, taille et poids (le cas échéant).
  - viii. Exposé pratique sur la sécurité des avions donné aux passagers.
  - ix. Communications et survie après l'éjection, y compris les considérations relatives à la recherche et au sauvetage (SAR).
  - x. Formation spécifique à l'avion. La formation spécifique à chaque marque et modèle d'avion doit comprendre les sujets suivants :
    - A. Vue d'ensemble du système de siège éjectable.
    - B. Séquence d'éjection jusqu'au point d'atterrissage.
    - C. Limites opérationnelles et domaine d'éjection : altitude, assiette et vitesse.
    - D. Tailles et poids autorisés pour les occupants (le cas échéant).
    - E. Inscriptions sur les avions et les sièges.
    - F. Commandes, caractéristiques et dispositifs de sécurité des sièges éjectables.
    - G. Armement du siège éjectable et procédures de sécurité.
    - H. Procédures relatives au siège éjectable avant le vol et méthodes de sanglage.

- I. Procédures d'urgence nécessitant une éjection.
  - J. Procédures d'évacuation du siège éjectable et d'évacuation d'urgence au sol.
  - K. Position du corps pour l'éjection.
  - L. Pannes du système d'éjection.
  - M. Système de parachute, harnais, boucles de ceinture et commandes.
  - N. Procédures d'évacuation manuelle de l'avion (le cas échéant).
  - O. Procédures après l'éjection, y compris défaillances courantes des parachutes et dangers au sol.
  - P. Blessures possibles généralement causées par l'éjection.
28. Les pilotes utilisant un avion sans sièges éjectables en bon état, mais équipés d'un parachute doivent suivre de manière satisfaisante un PFSE répondant aux points ci-dessous :
29. La formation doit être spécifique à la marque et au modèle de l'avion et du parachute.

La formation du PFSE demeure valable jusqu'au premier jour du treizième mois suivant son achèvement. La formation et la date de validité doivent être conservées dans le dossier du pilote.

**Remarque** : Un instructeur du PFSE qui dispense un cours complet de formation requis dans le cadre de ce programme de formation sera considéré comme ayant suivi ce cours pour sa propre exigence de formation avec les documents appropriés.

Ces conditions doivent être considérées comme exigence minimale lors de l'élaboration d'un PFSE, comme l'exigent les limites d'utilisation de certains avions. Les conditions peuvent également servir d'outil pour évaluer le contenu du PFSE d'un exploitant.

30. Le PFSE doit comprendre les éléments suivants :
- a. Un mécanisme de contrôle des révisions du PFSE, qui peut inclure une table des matières, un tableau des révisions et une liste des pages en vigueur;
  - b. Une description de chaque sujet de formation, y compris ses objectifs et ses normes, avec des programmes de formation distincts pour la ou les personnes agissant à titre de CdB.

**Formation en classe** : Le programme théorique doit contenir les sujets de formation suivants en ce qui concerne les sièges éjectables ou le processus d'éjection pour chaque poste de formation :

- i. Introduction à l'évacuation du bord et principes de l'évacuation du bord.
- ii. Planification de la gestion des risques opérationnels et sécurité publique.

- iii. Révision des limites d'utilisation des avions et des exigences relatives au PFSE.
- iv. Gestion des ressources de l'équipage.
- v. Gestion des ressources du pilote seul aux commandes.
- vi. Prise de la décision d'évacuation du bord et facteurs humains.
- vii. Qualifications des passagers : renseignements médicaux, taille et poids (le cas échéant).
- viii. Exposé pratique sur la sécurité des avions donné aux passagers.
- ix. Communications et survie après l'évacuation du bord, y compris les considérations relatives à la recherche et au sauvetage (SAR).
- x. Formation spécifique à l'avion. La formation spécifique à chaque marque et modèle d'avion doit comprendre les sujets suivants :
  - A. Vue d'ensemble du système de verrière.
  - B. Séquence d'évacuation du bord jusqu'au point d'atterrissage.
  - C. Limites opérationnelles et domaine d'évacuation du bord : altitude, assiette et vitesse.
  - D. Tailles et poids autorisés pour les occupants (le cas échéant).
  - E. Inscriptions sur les avions et les sièges.
  - F. Procédures d'urgence nécessitant une évacuation du bord.
  - G. Procédures d'évacuation des sièges et d'évacuation d'urgence au sol.
  - H. Système de parachute, harnais, boucles de ceinture et commandes.
  - I. Procédures d'évacuation manuelle du bord.
  - J. Procédures après l'évacuation du bord, y compris défaillances courantes des parachutes et dangers au sol.
  - K. Blessures possibles généralement causées par l'évacuation du bord.

### **EXPOSÉS :**

#### 31. Avion avec *siège éjectable en bon état* :

Les éléments suivants d'un exposé pratique sur les mesures de sécurité à bord des aéronefs requis pour un exposé donné aux passagers avant chaque vol sont énumérés ci-dessous. L'exposé donné aux passagers doit être effectué par un pilote qui a suivi la formation en classe, y compris la formation spécifique à l'aéronef, pour cet aéronef et doit inclure les sujets suivants :

- a. Vue d'ensemble du système d'éjection.
- b. Inscriptions sur les aéronefs et les sièges.
- c. Séquence d'éjection.
- d. Commandes, caractéristiques et dispositifs de sécurité des sièges éjectables.
- e. Armement du siège éjectable et procédures de sécurité.
- f. Sanglage.
- g. Procédures d'évacuation du siège éjectable et d'évacuation d'urgence au sol.
- h. Position du corps pour l'éjection.



- i. Défaillance du siège éjectable et évacuation manuelle du bord (le cas échéant).
- j. Procédures après l'éjection.
- k. Blessures généralement causées par l'éjection.
- l. Coordination, communications et procédures en cas de défaillance des communications.

Norme d'achèvement :

Les passagers doivent comprendre le concept de base du système d'éjection, et être capables d'effectuer une éjection sous une supervision normale.

32. *Avion sans siège éjectable en bon état, mais équipé d'un parachute :*

Les éléments d'un exposé pratique sur les mesures de sécurité à bord des aéronefs, qui doivent faire partie de l'exposé donné aux passagers avant chaque vol, sont énumérés ci-dessous. L'exposé donné aux passagers doit être effectué par un pilote qui a suivi la formation en classe, y compris la formation spécifique à l'aéronef, pour cet aéronef et doit inclure les sujets suivants :

- a. Vue d'ensemble du système de verrière.
- b. Inscriptions sur les aéronefs et les sièges.
- c. Séquence d'évacuation du bord.
- d. Sanglage.
- e. Procédures d'évacuation des sièges et d'évacuation d'urgence au sol.
- f. Procédure d'évacuation du bord.
- g. Procédures après l'évacuation du bord.
- h. Blessures généralement causées par l'évacuation du bord.
- i. Coordination, communications et procédures en cas de défaillance des communications.

Critère d'achèvement :

Les passagers doivent comprendre le concept de base de la procédure d'évacuation du bord et être capables d'effectuer une évacuation du bord sous une supervision normale.

33. En plus des exigences énoncées à l'article 602.89 du *Règlement de l'aviation canadien* et des exigences du PFSE, les passagers doivent recevoir, avant chaque vol, un exposé sur les points énoncés ci-dessous (le cas échéant). Cet exposé sera donné par le pilote qui les accompagne ou une personne désignée et qualifiée pour donner cet exposé.

- La durée du vol.
- La zone géographique et l'itinéraire proposés pour le vol.
- Les manœuvres proposées pour le vol.

- L'utilisation ou les restrictions de leur équipement photographique personnel ou de leurs téléphones intelligents.
  - L'équipement de survie de l'aviation (ESA) – combinaison de vol, casque et masque à oxygène. Si des masques à oxygène sont portés, l'exploitant doit s'assurer que le ou les passagers savent comment retirer le masque en cours de vol afin d'utiliser un sac pour le mal de l'air.
  - L'emplacement des sacs pour le mal de l'air et l'endroit où ranger le sac après utilisation.
  - Les chaussures appropriées, telles que des chaussures fermées ou des bottes et des gants en cuir. Les chaussures qui permettent à certaines parties des pieds d'être exposées, qui ont des talons hauts ou qui ne sont pas assez serrées ne doivent pas être portées en cas d'évacuation d'urgence.
  - Les effets physiologiques de l'altitude : enseigner les effets de la gravité et la manœuvre de Valsalva.
  - Les entrées d'avion, les sorties de secours, le fonctionnement de l'échelle et de la verrière.
  - L'emplacement des sièges, les positions de protection ou les procédures pour les pieds et les mains en cas d'atterrissage d'urgence ou d'abandon de l'aéronef si elles ne sont pas couvertes par la formation au sol du PFSE.
  - Les signaux sonores ou lumineux de l'avion et tout signal manuel en cas d'urgence.
  - La procédure à suivre pour l'évacuation au sol.
34. Pour les vols en formation, l'exploitant doit effectuer un exposé avant chaque vol afin d'inclure toutes les préoccupations normales avant le vol et s'assurer que l'exposé comprend, entre autres, les éléments suivants :
- L'indicatif d'appel de la formation ou de l'avion, la position de la formation et l'affectation de l'équipage et des passagers.
  - Les procédures pour le regroupement de la formation, les changements de formation et l'éclatement de la formation en vue de l'atterrissage.
  - Les appels de formation et les signaux à bras.
  - La procédure permettant aux passagers de communiquer avec l'équipage sans interférer avec le ou les pilotes.
  - L'appel de cessation immédiate de la manœuvre et le signal en cas d'urgence.
  - Les procédures de redressement en cas d'urgence, la procédure d'éclatement de la formation et les altitudes de sécurité et caps.
  - L'exposé sur l'itinéraire et les zones à éviter (zones bâties).
  - La localisation de l'avion équipé d'une caméra et procédures (le cas échéant).

### **EXPOSÉ SUR L'AMÉNAGEMENT DE L'AVION :**

35. Si nécessaire, l'exploitant doit procéder à un exposé de l'aménagement du poste de pilotage

ou de la cabine qui comprend l'échelle d'avion et les procédures liées aux verrières; l'exploitant doit aussi examiner la partie du PFSE concernant le système de harnais de siège, le harnais de parachute et le fonctionnement du siège.

36. L'exposé doit comprendre les procédures de signalisation verbale ou manuelle pour abandonner ou évacuer l'avion. Il est donc demandé aux passagers de répéter ces signaux dans le cadre de l'exposé afin de convaincre l'exploitant qu'ils les comprennent.
37. Pour tout avion équipé de sièges éjectables et de parachutes, une plateforme au sol avec un siège, un harnais, un parachute et un équipement de vol peut être utilisée pour montrer comment utiliser l'équipement et effectuer les exercices d'urgence associés uniquement si le siège et les systèmes sont identiques à ceux de l'avion.
38. Les passagers doivent démontrer qu'ils ont réussi à évacuer l'avion par leurs propres moyens dans un délai de 20 secondes.
39. L'exploitant doit procéder à une familiarisation aux commandes de vol et à l'interphone pour les passagers assis dans un siège du poste de pilotage. Ceci permet de faire connaître aux passagers le protocole « Vous avez les commandes » – « J'ai les commandes » et de leur indiquer un endroit sûr où ils peuvent reposer leurs mains et leurs pieds ou les poignées où se tenir pendant le vol.

### **DOSSIERS DE FORMATION ET DE QUALIFICATION DES PILOTES :**

40. Le CdB doit être titulaire au minimum d'une licence de pilote professionnel et d'un certificat médical de Cat I valide.
41. **Expérience du pilote** – Le CdB doit avoir le niveau d'expérience indiqué ci-dessous, en fonction de l'avion à piloter :

#### **1. Pour les avions à turboréacteurs ou à turbopropulseurs de Mmo inférieur ou égal à 0,80 :**

	*Temps de vol total	*Temps de vol à titre de CdB	Dans la catégorie et la classe	Temps du vol en avion de chasse ou avion-école	CdB de vol sur type
<b>Exigence de base</b>	1 500	250	100	10	5
<b>Autre exigence</b>	1 000	250	100	15	10
<b>Autre exigence</b>	750	250	100	25	15

**Pour les avions à turboréacteurs ou à turbopropulseurs de Mmo entre 0,80 et 0,99 :**

	*Temps de vol total	*Temps de vol à titre de CdB	Dans la catégorie et la classe	Temps du vol en avion de chasse ou avion-école	CdB de vol sur type
<b>Exigence de base</b>	1 500	250	100	500	5

**REMARQUE :** Pour chaque tranche de 1 000 heures de temps total excédant les 1 500 heures de durée totale de l'exigence de base, un pilote peut réduire de 100 heures les 500 heures de durée requise pour les vols en avion de chasse ou avion-école. Cependant, la durée de vol en avion de chasse ou avion-école ne doit pas être inférieure à 100 heures.

**Pour les avions à turboréacteurs ou à turbopropulseurs de Mmo supérieur à 0,99 :**

Tous les pilotes doivent être individuellement approuvés par TC à la suite d'une évaluation des risques conformément aux directives actuelles de TC en matière de système de gestion de la sécurité.

42. Les pilotes doivent maintenir les compétences minimales suivantes selon le type d'avion qu'ils pilotent :
  - a. Effectuer un vol annuel de vérification de compétences;
  - b. Avoir effectué cinq (5) heures de vol au cours des 12 derniers mois;
  - c. Avoir effectué au moins un (1) vol et trois (3) décollages et atterrissages au cours des 90 derniers jours.
  
43. Pour effectuer des vols en formation dans le cadre de cette exemption, les pilotes doivent satisfaire à l'une des qualifications suivantes :
  - a. Avoir suivi la formation de pilote militaire jusqu'aux ailes de pilote,
  - b. Détenir un certificat de vol en formation délivré par la FAST ou FFI conformément à leur programme de formation accepté par la FAA,
  - c. Détenir une attestation de compétence en voltige aérienne délivrée par TCAC ou la FAA sur recommandation de l'International Council of Airshows conformément à leur manuel ACE accepté par TCAC/FAA.

44. Chaque CdB de la formation doit avoir effectué au moins une sortie en formation au cours des 90 derniers jours.
45. Chaque CdB de la formation doit avoir effectué un vol de contrôle périodique en formation au cours des 24 derniers mois.
46. L'exploitant doit tenir à jour une liste des qualifications et de la formation annuelle des pilotes conformément aux conditions de la présente exemption. La liste doit comprendre au moins les renseignements suivants :
  - Le nom du pilote
  - La licence de pilote et le certificat médical indiquant les dates de validité
  - Le sommaire des heures attestant que l'expérience minimale requise est acquise
  - La validation par TC de toute expérience minimale inférieure à celles spécifiées dans le présent document
  - Un certificat de l'organisation FAST ou un équivalent (pour les pilotes de vol en formation seulement).
47. L'exploitant doit se conformer à son propre manuel d'exploitation de compagnie, s'il choisit d'en rédiger un, aux procédures d'utilisation normalisées et au manuel de vol de l'avion, aux procédures acceptées ou aux restrictions de son propre État pour le type d'avion si celles-ci sont plus restrictives que la présente exemption.
48. L'exploitant doit s'assurer que tous les pilotes suivent une formation *annuelle* de vérification des compétences sur leur type ou catégorie d'avion et que leurs compétences sont à jour pour le type ou la catégorie d'avion utilisé pour le transport des personnes.
49. La formation de vérification annuelle des compétences du pilote comprend, entre autres, les éléments suivants :
  - Un examen à livre ouvert avec un minimum de 25 questions, revues et corrigées jusqu'à l'obtention d'une note de 100 %, sur les systèmes et les limites de l'avion, les procédures normales et d'urgence, le PFSE et les procédures du propriétaire ou de l'organisation applicables au transport des personnes.
  - Un ou plusieurs vols d'entraînement avec un instructeur qualifié sur le type ou la catégorie d'avion visant à vérifier la compétence du pilote et conçus par l'exploitant de manière à évaluer les procédures normales et en cas de situations anormales et d'urgence conformément au manuel de vol de l'avion ou les procédures acceptées pour l'avion en question.
  - Les manœuvres de haute performance, notamment la voltige aérienne, les dégagements à l'horizontale et les circuits courts, doivent être maîtrisées.

- Une formation sur les vols en formation et le maintien des compétences conforme à la formation offerte par l'organisation internationale FAST (*Formation and safety team*) ou aux procédures d'utilisation normalisées d'une organisation équivalente.
- *Les anciens turboréacteurs à compresseur centrifuge ont des performances limitées et une réponse lente à la manette des gaz. Une bonne gestion de l'énergie et un bon réglage des gaz doivent être enseignés aux nouveaux pilotes.*

Les pilotes inexpérimentés avec ces types de turboréacteurs doivent assister à une démonstration en toute sécurité d'une approche à faible pente, d'un atterrissage interrompu à bas régime, et d'une remise des gaz sur une piste imaginaire en altitude (lors des démonstrations et de l'entraînement, une altitude minimale stricte d'au moins 1 000 pieds au-dessus du sol doit être utilisée pour chaque type de manœuvre).

Après la démonstration, les nouveaux pilotes doivent effectuer les manœuvres à partir d'une altitude appropriée jusqu'à une piste imaginaire située à une altitude minimale stricte avant de poursuivre l'entraînement pour les approches, les atterrissages interrompus, les remises des gaz et les posés-décollés, sur une piste réelle.

**Remarque :** Bien que cet entraînement soit obligatoire pour les pilotes en formation initiale aux turboréacteurs équipés d'un compresseur centrifuge, il est fortement recommandé que tous les pilotes de ces avions suivent cet entraînement annuellement.

50. L'exploitant doit s'assurer de soumettre par écrit à Transports Canada une demande d'approbation du programme de formations initiale, annuelle et périodique données sur des catégories et des types d'avions différents en raison du manque d'aéronefs à doubles commandes ou de l'accès limité aux avions d'un type particulier, et ce, avant d'effectuer des vols de transport de passagers.
51. L'exploitant doit consigner les formations initiales, annuelles et périodiques suivies par chaque pilote. Il doit présenter au ministre ou à la ministre un résumé de la formation de chaque pilote indiquant les dates de validité, s'il le demande. Ces dossiers doivent être conservés pendant au moins deux (2) ans.

### **AFFICHES :**

52. L'exploitant doit apposer, à côté de l'entrée des passagers de l'avion, une affiche indiquant :

**WARNING**

**YOU FLY IN THIS AIRCRAFT AT YOUR OWN RISK.**

**THIS AIRCRAFT DOES NOT COMPLY WITH INTERNATIONALLY  
RECOGNIZED STANDARDS.**

**AVIS**

**VOUS VOLEZ À BORD DE CET AÉRONEF À VOS PROPRES RISQUES.  
CET AÉRONEF N'EST PAS CONFORME AUX  
NORMES RECONNUES À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE.**

53. L'exploitant doit apposer une affiche sur chaque porte, panneau ou verrière avec des instructions claires pour le déverrouillage, le verrouillage, la fermeture, l'ouverture ou le largage, selon le cas.

**RESTRICTIONS DE VOL :**

54. Le transport de charge externe est interdit, à l'exception des réservoirs de carburant externes et des systèmes de caméra correctement montés tels que GoPro ou Garmin VIRB.
55. À moins que l'avion ne soit équipé pour le vol IFR et que le pilote ne soit dûment qualifié, seul un vol VFR est autorisé.
56. Dans le cas des avions équipés pour le vol IFR avec un pilote qualifié, les opérations IFR peuvent être effectuées en vol VFR au-dessus de la couche. Ces vols sont uniquement permis lors de conditions météorologiques VFR aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement.
57. Aucun vol ne doit être exécuté à moins de 1 000 pieds au-dessus du sol, autre que pour le décollage, l'atterrissage et les situations d'urgence.
58. Il est interdit d'exécuter de la voltige aérienne et des vols en formation à une altitude inférieure à 3 000 pieds au-dessus du sol ou au-dessus de zones bâties.
59. Dans les aéroports dotés d'installations de contrôle du trafic aérien, les pilotes peuvent effectuer des dégagements à l'horizontale et des circuits courts uniquement avec la coordination et l'approbation de l'ATC. Dans les aéroports non contrôlés, les pilotes ne peuvent effectuer des dégagements à l'horizontale et des circuits courts que s'ils peuvent s'assurer qu'il n'y a pas de conflit avec d'autres aéronefs évoluant à proximité de cet aéroport.
60. L'exploitant doit s'assurer que la longueur de piste est conforme aux exigences stipulées dans le manuel de vol de l'avion, ou dans une documentation équivalente sur les performances, ou conformément aux opérations normales de ce type relatives au décollage et à l'atterrissage. L'exploitant doit calculer les distances pour chaque vol et consigner ces renseignements pour les pistes utilisées.

61. Les vols en formation doivent être effectués conformément aux points de référence, à l'espacement entre les aéronefs et aux procédures et politiques spécifiés dans la documentation fournie par l'organisme qui a délivré les certificats de formation.
62. Les avions en formation ne doivent pas voler à moins d'une demi-envergure d'aile les uns des autres.
63. La voltige aérienne en formation ne doit pas être effectuée avec des passagers payants.
64. Les vols en formation ne doivent pas comprendre plus de quatre (4) avions en plus d'un avion équipé d'une caméra. L'avion équipé d'une caméra doit maintenir une distance de sécurité pour s'assurer qu'il n'y a pas de conflit avec un avion de la formation qui peut devoir se retirer de la formation en cas d'urgence.

### **FONCTIONNEMENT DE L'AÉRODROME :**

65. L'exploitant doit respecter toutes les procédures spécifiques à l'aéroport ou à l'aérodrome relatives à la présence de passagers sur l'aire de mouvement.
66. Les passagers doivent être accompagnés en tout temps par le pilote ou un représentant qualifié lorsqu'ils se trouvent sur l'aire de mouvement de l'aérodrome.
67. Lorsque les services de sauvetage et lutte contre le feu en cas d'accident (CFR) sont situés à l'aéroport d'utilisation prévu, l'exploitant doit fournir à l'équipe de CFR une trousse d'information relative à l'extraction pour chaque type d'avion utilisé. La trousse doit comprendre, entre autres, les éléments suivants :
  - Un diagramme indiquant les sorties et les zones de sièges de l'avion, y compris les cloisons qui peuvent séparer les sections de sièges
  - Des instructions sur le fonctionnement des issues de secours et de la verrière
  - Les mécanismes des sièges et le fonctionnement des ceintures de sécurité
  - Des instructions de lutte contre l'incendie
  - L'emplacement et le type de liquides dangereux ou de matières dangereuses dans l'avion.
68. La présente exemption n'est valide que dans l'espace aérien canadien, à moins d'être accompagnée d'une approbation particulière écrite accordée par l'autorité aérienne d'un autre État. Il est interdit d'effectuer des opérations en dehors du Canada pendant une période excédant trois (3) mois au cours d'une même année civile.



## **VALIDITÉ**

La présente exemption demeure en vigueur jusqu'à la date de son annulation par écrit par le ou la ministre, s'il ou elle estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité ou la sûreté aérienne risque d'être compromise.

## **CLAUSE D'ANNULATION**

L'exemption RCN-021-2016 de l'application de l'alinéa 700.02(2)(a) du RAC accordée le 12 mai 2016 aux personnes exploitant un warbird ou un aéronef historique et qui ne sont pas titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) délivrée en vertu de la sous-partie 702 du RAC, par le directeur général de l'Aviation civile au nom du ministre des Transports est annulée par la présente car le ministre estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou qu'elle risque de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne.

**FAIT** à Ottawa (Ontario), au Canada, en ce 30<sup>e</sup> jour d'avril 2021, **au nom du ministre des Transports.**

Le directeur général  
Aviation civile



Nicholas Robinson

**ANNEXE A****RAC 700.02 EXIGENCES RELATIVES AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION  
AÉRIENNE**

700.02 (1) Il est interdit d'exploiter un service de transport aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service et de se conformer à ses dispositions.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), il est interdit d'utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui l'y autorise et de se conformer à ses dispositions, dans les cas suivants :

- a) *pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;*
- b) le transport de charges externes de classes B, C ou D pour hélicoptères;
- c) pour le remorquage d'objets;
- d) pour l'épandage de produit.

(3) La personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut effectuer un travail aérien qui comporte l'épandage de produits, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) elle est agriculteur;
- b) elle est propriétaire de l'aéronef utilisé pour l'épandage;
- c) l'épandage des produits, par pulvérisation ou poudrage, est effectué à des fins agricoles;
- d) l'épandage a lieu dans un rayon de 25 milles du centre de la ferme de la personne.

(4) La personne titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage peut effectuer un travail aérien qui comporte le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite à bord d'un aéronef monomoteur, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le commandant de bord est titulaire d'une qualification d'instructeur de vol valide dans la catégorie d'aéronef appropriée;
- b) l'aéronef est en vol VFR de jour;
- c) neuf passagers au plus se trouvent à bord;
- d) le vol est effectué pour des excursions aériennes.

(5) Malgré les paragraphes (1) et (2), la personne qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne peut exploiter un service de transport aérien ou utiliser un avion ou un hélicoptère pour effectuer un travail aérien qui comporte le transport de passagers ou de biens, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) la personne est titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé;
- b) elle exploite le service de transport aérien ou effectue le travail aérien dans le cadre d'un accord de gestion avec une autre personne qui lui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef utilisé pour exploiter ce service ou effectuer ce travail;

- c) l'accord de gestion prévoit que le service de transport aérien est exploité ou que le travail aérien est effectué uniquement à l'appui des activités de la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef;
- d) aucun paiement à l'égard du service de transport aérien ou du travail aérien n'est fait à une personne qui est partie à l'accord de gestion par un passager ou le propriétaire d'un bien transporté, ou en leur nom, à moins que le passager ou le propriétaire ne soit la personne qui a transféré la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.