

FRÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE
R.A.G. 08 – PARTIE GEN
NAVIGABILITÉ : EXIGENCES GÉNÉRALES

Édition 03 - Aout 2019



LISTE EFFECTIVES DES PAGES

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	1	03	Aout 2019	01	Aout 2019
LPE	2	03	Aout 2019	01	Aout 2019
EE/AMD	3	03	Aout 2019	01	Aout 2019
LDR	4	03	Aout 2019	01	Aout 2019
TDM	5 – 6	03	Aout 2019	01	Aout 2019
RAG 08	7 – 33	03	Aout 2019	01	Aout 2019
NMO RAG 08	34 – 54	03	Aout 2019	01	Aout 2019



ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

Numéro	Date	Motifs
01	Octobre 2015	Édition Initiale
02	Juin 2017	Refonte du Règlement
03	August 2019	Douzième édition, juillet 2018 Annexe 8 Navigabilité des Aéronefs,

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs
106	Aout 2019		Approbation et reconnaissance mondiale des organismes de maintenance agréés; normes de conception ; dispositions relatives au maintien de la navigabilité ; remplacement des halons utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret ; dispositions relatives aux enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs.
			Adaptation du RAG aux activités de l'Etat



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Édition	Date Édition
Loi	République de Guinée	Code de l'Aviation Civile de la République de Guinée.	Edition Spéciale	J.O du 23 Octobre 2018
Annexe 8	OACI	Navigabilité des Aéronefs	12ème Édition Amendement 106	Juillet 2018
Manuel de l'Inspecteur Navigabilité	Service Navigabilité	MANUEL DE L'INSPECTEUR NAVIGABILITE	Edition 01	Novembre 2018



TABLE DES MATIÈRES

	Page	
8.1	GÉNÉRALITÉS	1
8.1.1.1	Applicabilité	1
8.1.1.2	Définitions	1
8.1.1.3	Abréviations	4
8.2	CERTIFICATION DES AÉRONEFS ET DES PRODUITS AÉRONAUTIQUES	5
8.2.1.1	Applicabilité	5
8.2.1.2	Délivrance d'un Certificat de Type des aéronefs et des produits aéro-nautiques	5
8.2.1.3	Suspension d'un certificat de type	
8.2.1.4	Révocation d'un certificat de type	
8.2.1.5	Transfert d'un certificat de type	
8.2.1.6	Délivrance d'un certificat de type supplémentaire	5
8.3	CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ	7
8.3.1.1	Applicabilité	7
8.3.1.2	Habilitation	7
8.3.1.3	Identification des aéronefs	7
8.3.1.4	Classification des certificats de navigabilité	7
8.3.1.5	Délivrance d'un certificat de navigabilité standard	8
8.3.1.6	Délivrance de certificats de navigabilité spéciaux	8
8.3.1.7	Délivrance de permis de vol	9
8.3.1.8	Durée des certificats de navigabilité	10
8.3.1.9	Coopération entre états concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité	11
8.3.1.10	Amendement d'un certificat de navigabilité	11
8.3.1.11	Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité	12
8.3.1.12	Transport aérien commercial	12
8.3.1.13	Affichage du certificat de navigabilité	12
8.4	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS ET DES COMPOSANTS AÉRONAUTIQUES	13
8.4.1.1	Applicabilité	13



8.4.1.2	Généralités	13
8.4.1.3	Responsabilité	14
8.4.1.4	Maintenance et expérience d'exploitation	14
8.4.1.5	Rapports sur les pannes, défaillances et défauts	15
8.5	EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION DES AÉRONEFS	18
8.5.1.1	Applicabilité	18
8.5.1.2	Exigences d'ordre général pour la maintenance et les inspections	18
8.5.1.3	Personnes autorisées à effectuer la maintenance, l'entretien préventif, le reconditionnement et les modifications	19
8.5.1.4	Personnel autorisé à approuver la remise en service	20
8.5.1.5	Personnes autorisées à effectuer des inspections	20
8.5.1.6	Règles de performance : maintenance	21
8.5.1.7	Règles de performance : inspections	22
8.5.1.8	Règles de performance : limites de navigabilité	22
8.6	DOSSIERS ET ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION	23
8.6.1.1	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et de modification d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée	23
8.6.1.2	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de reconditionnement et de modification d'un produit	24
8.6.1.3	contenu, formulaire et disposition des dossiers d'inspection pour une remise en service	25
NMO 8.1.1.2	MODIFICATION, RÉPARATIONS ET ENTRETIEN PRÉVENTIF	2
NMO 8.1.1.2(A)(8)	MODIFICATIONS MAJEURES	2
NMO 8.1.1.2(A)(9)	RÉPARATIONS MAJEURES	5
NMO 8.1.1.2(A)(11)	ENTRETIEN PRÉVENTIF	8
NMO 8.3.1.5	DÉLIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ STANDARD	10
NMO 8.3.1.6	DÉLIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL	11
NMO 8.5.1.7	RÈGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS	13
NMO 8.6.1.1	CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PRÉVENTIF, DE RECONDITIONNEMENT ET DE MODIFICATION D'AÉRONEF ET DES PIÈCES À DURÉE DE VIE LIMITÉE	14
NMO 8.6.1.1 (B)	ENREGISTREMENT DES RÉPARATIONS ET DES MODIFICATIONS MAJEURES	14

R.A.G 08 – NAVIGABILITÉ : EXIGENCES GÉNÉRALES

8.1 GÉNÉRALITÉS

8.1.1.1 APPLICABILITE

- (a) Le présent règlement prescrit les exigences concernant:
- (1) La certification des aéronefs et des produits aéronautiques ;
 - (2) La délivrance de certificats de navigabilité ;
 - (3) Le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques ;
 - (4) Les exigences en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs ; et
 - (5) Les dossiers et les enregistrements de maintenance et d'inspection.

8.1.1.2 DEFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement les termes ci-dessous ont les significations suivantes
- (1) **Approuvé.** Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
 - (2) **Avion.** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
 - (3) **Certificat de type.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de
 - (4) navigabilité de cet État.
 - (5) **Consignes de navigabilité.** Informations relatives au maintien de la navigabilité s'appliquant aux produits suivants : aéronefs, moteurs d'aéronefs, hélices et appareils. Une consigne de navigabilité a force obligatoire si elle provient de l'État de conception.
 - (6) **En état de navigabilité.** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
 - (7) **Enregistrements de maintenance.** Enregistrement indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.
 - (8) **Entretien préventif.** Opérations simples ou mineures de préservation et le remplacement de petites pièces normales sans opérations complexes d'assemblage.
 - (9) **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.



- (10) **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (11) **Étiquette d'approbation de navigabilité.** Une étiquette qui peut être fixée sur une pièce. Le numéro de la pièce, le numéro de série et l'état actuel de durée de vie de la pièce doivent figurer sur l'étiquette. Chaque fois qu'une pièce est enlevée d'un type de produit certifié, une nouvelle étiquette doit être créée ou celle qui existe être mise à jour avec l'état actuel de durée de vie. Le formulaire a deux buts :
- (i) en tant que certificat de remise en service d'une pièce, d'un composant ou d'un assemblage après entretien, entretien préventif, révision ou un reconditionnement ; et
 - (ii) pour l'expédition d'une pièce nouvellement fabriquée.
- (12) **Groupe motopropulseur.** Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.
- (13) **Hélicoptère.** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- (14) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité
- (15) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- (16) **Modification.** L'altération d'un aéronef ou d'un produit aéronautique conformément à une norme approuvée.
- (17) **Modification majeure.** Une modification majeure est un changement de la conception de type non prévu dans les spécifications relatives à l'aéronef, à ses moteurs ou à ses hélices qui pourrait avoir une incidence assez marquée sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurelle, les performances, le fonctionnement des moteurs, les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.



- (18) **Modification.** Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices.
Note.— Une modification peut aussi inclure la réalisation de la modification, qui est un travail de maintenance devant faire l'objet d'une fiche de maintenance. D'autres éléments indicatifs sur la maintenance des aéronefs, modifications et réparations figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760)
- (19) **Moteur.** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
- (20) **Produit aéronautique.** Tout aéronef, tout moteur d'aéronef, toute hélice ou tout assemblage, tout appareil, tout matériel, toute pièce ou tout composant devant y être installé.
- (21) **Reconditionnement.** La remise en état d'un aéronef/produit aéronautique en faisant appel à des méthodes, techniques et pratiques acceptables pour l'AGAC, lorsqu'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé selon les besoins, remonté et testé aux mêmes tolérances et limites qu'un article nouveau, en utilisant des pièces neuves ou usagées se conformant aux tolérances et limites de pièces neuves.
- (22) **Règlement applicable de navigabilité.** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (23) **Remise en état.** La restauration d'un aéronef/produit aéronautique en utilisant des méthodes, des techniques, et des pratiques acceptables pour l'AGAC, y compris le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation, le remontage et l'essai selon les normes et les données techniques approuvées, ou selon les normes et les données techniques en vigueur acceptables pour l'AGAC, développées et documentées par l'État de conception, le titulaire du certificat de type ou de certificat de type supplémentaire, ou selon un agrément de fabrication de matériels et de pièces d'aéronef fabriquées sous autorisation PMA ou TSO.
- (24) **Réparation.** Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.
- (25) **Réparation majeure.** Réparation majeure signifie une réparation :
- (i) qui, si elle n'est pas effectuée correctement, peut affecter de façon appréciable, le poids, l'assiette, la résistance structurale, la performance, le groupe motopropulseur, les opérations, les caractéristiques de vol ou autres qualités affectant la navigabilité, ou
 - (ii) qui ne peut pas être effectuée par des opérations élémentaires.
- (26) **Réparation mineure.** Réparation mineure signifie une réparation qui n'est pas majeure et qui peut être effectuée par des opérations élémentaires.



- (27) **Révision.** La restauration d'un aéronef/de produits aéronautiques à l'aide de méthodes, techniques et pratiques acceptables pour l'AGAC, y compris le démontage, le nettoyage et l'inspection autorisés, la réparation selon les besoins et le remontage et l'essai, conformément aux normes et données techniques approuvées, ou aux normes et données techniques actuelles acceptables pour l'AGAC, qui ont été élaborées et documentées par l'État de conception, le titulaire du type de certificat, un type de certificat supplémentaire, ou d'un matériau, d'une pièce ou d'un processus ou d'un appareil, approuvée par une norme technique (TSO) ou une norme équivalente acceptée par l'AGAC.
- (28) **Validation (d'un certificat de navigabilité).** Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.
- (29) **Type d'aéronef orphelin.** Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'État de conception et qui n'a plus d'État de conception désigné aux termes de l'Annexe 8. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l'Annexe 8.

8.1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans ce présent règlement :
- (1) **AOC** – Permis d'exploitation aérienne
 - (2) **AMO** – Organisme de maintenance agréé
 - (3) **AMT/TMA** – Technicien de maintenance aéronautique
 - (4) **IA** – Autorisation d'inspection
 - (5) **MEL** – Liste minimale d'équipements
 - (6) **PIC** – Commandant de bord
 - (7) **STC** – Certificat de type supplémentaire
 - (8) **TSO** – Norme technique
 - (9) Partie ayant subie une modification ou une insertion dans cet édition

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 08 – PARTIE GEN NAVIGABILITÉ EXIGENCES GÉNÉRALES
NORMES DE MISE EN OEUVRE	

8.2 PROCÉDURES RELATIVES À LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.

Note.— La Convention relative à l'aviation civile internationale prescrit des fonctions que l'État d'immatriculation a, selon le cas, le droit ou le devoir d'exercer. L'Assemblée a toutefois reconnu, dans sa Résolution A23-13, que l'État d'immatriculation peut se trouver dans l'impossibilité de s'acquitter convenablement de ses responsabilités dans le cas où un aéronef est loué, affrété ou banalisé, particulièrement sans équipage, par un exploitant d'un autre État. Dans la même Résolution, elle a aussi reconnu que tant que l'article 83 bis ne sera pas en vigueur, la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État de l'exploitant en pareil cas. En conséquence, le Conseil a demandé instamment que si, dans une telle situation, il se trouve dans l'impossibilité d'exercer convenablement les fonctions que lui impose la Convention, l'État d'immatriculation délègue à l'État de l'exploitant, par accord avec cet État, les fonctions qui lui incombent en sa qualité d'État d'immatriculation mais que l'État de l'exploitant peut exercer mieux que lui. Il était entendu que, jusqu'à ce que l'article 83 bis de la Convention entre en vigueur, une telle mesure n'aurait qu'un objet pratique et qu'elle ne modifierait ni les dispositions de la Convention de Chicago qui prescrivent les obligations de l'État d'immatriculation, ni les droits ou obligations des États tiers. L'article 83 bis étant entré en vigueur le 20 juin 1997, les arrangements de transfert porteront effet à l'égard des États contractants qui ont ratifié le Protocole correspondant (Doc 9318)

(a) La conception approuvée d'un aéronef aux termes de la Partie IIIB de la présente Annexe utilisera des agents extincteurs qui ne sont pas énumérés dans le Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone de 1987 comme indiqué dans la dixième édition du Manuel du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, Annexe A, Groupe II, dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments cargos.

Note.— Des renseignements sur les agents acceptables figurent dans le rapport du Comité des choix techniques pour les halons du PNUE, Technical Note No. 1 — New Technology Halon Alternatives (Note technique no 1 — Nouvelle technologie des produits de remplacement des halons) et dans le rapport de la FAA no DOT/FAA/AR-11-31, Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems (Options pour l'utilisation des halons en vue de l'extinction des incendies d'aéronefs).

8.2.1 CERTIFICATION DE TYPE

8.2.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, ainsi qu'aux moteurs et aux hélices qui font l'objet d'une certification de type distincte, pour lesquels la demande de certification a été soumise à un État contractant le 13 juin 1960 ou après :

- (a) Le présent règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs en Guinée.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef en Guinée ou à soumettre une demande d'immatriculation d'aéronef en Guinée si cet aéronef et les produits aéronautiques qu'il contient n'ont pas obtenu la certification de type de l'État de conception et l'approbation de production de l'État de construction de l'organisme de réglementation de ces États conformément aux exigences de l'Annexe 8 de l'OACI.

8.2.1.2 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TYPE

8.2.1.2.1 Sur réception d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef, de moteur ou d'hélice, s'ils sont certifiés séparément, aux prescriptions de conception du règlement



applicable de navigabilité, l'État de conception délivrera un certificat de type définissant la conception et signifiant son approbation de la conception du type d'aéronef.

8.2.1.2.2 Un État contractant qui n'est pas l'État de conception délivrera un certificat de type pour un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice donné sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

8.2.1.3 SUSPENSION D'UN CERTIFICAT DE TYPE.

8.2.1.3.2 Si l'État de conception prend, conformément aux procédures qu'il a établies, des mesures pour suspendre en totalité ou en partie un certificat de type d'aéronef, de moteur ou d'hélice :

- a) il informera sans tarder les États contractants de la suspension, de la période d'application de la suspension, si elle est connue, du motif de la suspension et de toute mesure qu'il est recommandé de prendre si la nature de la suspension concerne la navigabilité du type d'aéronef, de moteur ou d'hélice considéré ; et
- b) s'il n'est pas aussi l'État de construction, il établira sans tarder avec cet État toute mesure que l'un et l'autre doivent prendre pour s'acquitter de leurs responsabilités respectives en matière de navigabilité au titre de l'accord ou de l'arrangement mis en place en application du § 2.4.5 de la présente partie.

8.2.1.3.2 Un État contractant qui, conformément au § 1.4.2 de la présente partie, a délivré un certificat de type d'aéronef, de moteur ou d'hélice sur la base du certificat de type délivré par l'État de conception informera sans tarder celui-ci s'il suspend le certificat de type équivalent qu'il a délivré.

8.2.1.3.3 Durant la période de la suspension notifiée en application des § 1.5.1 et 1.5.2, l'État de conception continuera de remplir ses obligations en matière de maintien de la navigabilité, obligations qui sont indiquées au Chapitre 4 de la présente partie.

8.2.1.3.4 L'État de conception informera régulièrement les États contractants et, s'il y a lieu, l'État de construction de l'état de la suspension du certificat de type, ou leur notifiera le rétablissement du certificat.

8.2.1.4 REVOCATION D'UN CERTIFICAT DE TYPE.

8.2.1.4.1 Pour le transfert d'un certificat de type, l'État de conception établira des procédures qui garantissent le maintien de la conformité du dossier technique approuvé du type d'aéronef, de moteur ou d'hélice avec le règlement applicable de navigabilité dans les cas suivants :

- a) transfert dans lequel l'État de conception ne change pas ;
- b) transfert dans lequel un autre État contractant devient l'État de conception.



8.2.1.4.2 Une fois le transfert effectué, l'État de conception délivrera ou renouvellera son certificat de type conformément

au § 8.2.1.2.1 de la présente partie.

8.2.1.4.3 Lorsque l'État de construction d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice n'est pas aussi l'État de conception, il

existera un accord ou un arrangement conformément aux dispositions des § 2.4.5 et 4.2.2 de la présente partie.

8.2.1.4.4 L'État de conception informera les États contractants du transfert du certificat de type et de l'organisme

responsable de la conception de type aux fins des exigences du Chapitre 4 de la présente partie relatives à la communication

de renseignements en matière de maintien de la navigabilité.

Note.— Des éléments indicatifs sur le processus de transfert d'un certificat de type figurent dans le Doc 9760.

8.2.1.5 TRANSFERT D'UN CERTIFICAT DE TYPE

8.2.1.5.1 Pour le transfert d'un certificat de type, l'État de conception établira des procédures qui garantissent le maintien

de la conformité du dossier technique approuvé du type d'aéronef, de moteur ou d'hélice avec le règlement applicable de

navigabilité dans les cas suivants :

- a) transfert dans lequel l'État de conception ne change pas ;
- b) transfert dans lequel un autre État contractant devient l'État de conception.

8.2.1.5.2 Une fois le transfert effectué, l'État de conception délivrera ou renouvellera son certificat de type conformément au § 1.4.1 de la présente partie.

8.2.1.5.3 Lorsque l'État de construction d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice n'est pas aussi l'État de conception, il existera un accord ou un arrangement conformément aux dispositions de la présente partie.

8.2.1.5.4 L'État de conception informera les États contractants du transfert du certificat de type et de l'organisme responsable de la conception de type aux fins des exigences du Chapitre 4 de la présente

partie relatives à la communication

de renseignements en matière de maintien de la navigabilité.

Note.— Des éléments indicatifs sur le processus de transfert d'un certificat de type figurent dans le Doc 9760.



8.3 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

8.3.1.2 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit les procédures requises pour la délivrance de certificats de navigabilité aux aéronefs immatriculés en Guinée.
- (b) L'AGAC délivre un certificat de navigabilité pour un aéronef immatriculé en Guinée en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux aspects de conception des exigences appropriées de navigabilité (certificat de type).

8.3.1.3 HABILITATION

- (a) Tout propriétaire enregistré d'un aéronef immatriculé en Guinée, ou tout agent du propriétaire, peut demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.
- (b) Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour IGAC.

8.3.1.4 IDENTIFICATION DES AERONEFS

- (a) Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité prouve que l'aéronef a les plaques d'identification appropriées.

8.3.1.5 CLASSIFICATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité standard est délivré pour un aéronef de la catégorie et du modèle spécifiques indiqués par l'État de conception sur le certificat de type. Les certificats de navigabilité standards comprennent les types suivants :
 - (1) Normal
 - (2) Utilitaire
 - (3) Acrobatique
 - (4) Transport
 - (5) Navette
 - (6) Ballon
 - (7) Autre
- (b) Un certificat de navigabilité spécial est délivré pour les aéronefs qui ne répondent pas aux exigences de l'État de conception pour avoir un certificat de navigabilité standard.



- (c) Les types de certificat de navigabilité spécial comprennent ce qui suit :
- (1) Principal
 - (2) Restreint
 - (3) Limité
 - (4) Temporaire
 - (5) Expérimental
 - (6) Permis de vol spéciaux
 - (7) Autre

8.3.1.6 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE STANDARD

- (a) L'AGAC délivre un certificat de navigabilité standard si :
- (1) Le demandeur prouve à l'AGAC que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée aux termes d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'État de conception qui s'appliquent ;
 - (2) L'aéronef a été inspecté, dans les 30 derniers jours civils, conformément aux règles de performance de 8.6 de la présente réglementation portant sur les inspections et a été jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par l'AGAC à effectuer de telles déterminations ; et
 - (3) L'AGAC conclut après une inspection que l'aéronef est conforme à la conception de type et en état d'être exploité en toute sécurité.
- (b) Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité, l'AGAC peut considérer le certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, que l'aéronef est conforme aux exigences de cette partie qui s'appliquent.
- (c) Le certificat de navigabilité standard contient les informations figurant à la NMO 8.3.1.5.
- (d) Le certificat de navigabilité standard est délivré en français avec une traduction en langue anglaise.

8.3.1.7 DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE SPECIAUX

- (a) L'AGAC peut délivrer un certificat de navigabilité spécial pour un aéronef qui n'est pas qualifié pour un certificat de navigabilité standard.
- (b) Lors de la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial, l'AGAC peut considérer le



certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, pour la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial.

- (c) Les aéronefs ayant un certificat de navigabilité spécial sont sujets aux limitations d'exploitation en Guinée et ne peuvent pas effectuer de vols internationaux, sauf comme spécifié au paragraphe (d) ci-après. L'AGAC indique des limitations d'exploitation spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial :
 - (1) Sauf conformément au RAG qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'AGAC dans le cadre de ce certificat ; ou
 - (2) Au-dessus de tout territoire étranger sans l'autorisation de ce pays.
- (e) Le certificat de navigabilité spécial contient les informations figurant à la NMO 8.3.1.6.

8.3.1.8 DELIVRANCE DE PERMIS DE VOL SPECIAUX

- (a) L'AGAC est autorisée à délivrer un permis de vol spécial comme spécifié à la NMO 8.3.1.6, pour un aéronef pouvant voler en toute sécurité mais ne répondant pas aux exigences applicables de navigabilité, pour :
 - (1) Se rendre sur une base où des réparations, des modifications, une maintenance ou des inspections doivent avoir lieu, ou un lieu d'entreposage ;
 - (2) Des essais après des réparations, des modifications ou une maintenance ;
 - (3) La livraison ou l'exportation d'aéronefs ;
 - (4) Évacuer les aéronefs d'endroits présentant un danger imminent ; et
 - (5) Une exploitation à une masse excédant la masse maximale certifiée au décollage pour un vol excédant la distance franchissable normale au-dessus de l'eau ou de zones terrestres ne disposant pas d'installations adéquates d'atterrissage ou du carburant approprié. L'excédent de poids est limité au carburant supplémentaire, à ce qui sert à transporter le carburant et à l'équipement de navigation nécessaires pour le vol.
- (b) L'AGAC peut délivrer un permis de vol spécial avec autorisation continue pour un aéronef pouvant ne pas répondre aux exigences applicables de navigabilité, mais capable de voler en toute sécurité, pour qu'il puisse se rendre sur une base où des opérations de maintenance ou des modifications doivent être effectuées. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe est une autorisation, assortie des conditions et limitations de vol



figurant dans les dispositions particulières d'exploitation du titulaire de l'AOC. Le permis de vol spécial peut être délivré au titulaire d'un AOC certifié aux termes du RAG 06 – PARTIE AOC.

- (c) Dans le cas des permis de vol spéciaux, l'AGAC peut requérir un aval de maintenance correctement exécuté et placé dans le dossier permanent de l'aéronef par une personne ou un organisme agréé conformément à ce présent règlement, déclarant que l'aéronef en question a été inspecté et qu'il a été constaté qu'il ne présentait pas de danger pour le vol prévu.
- (d) L'exploitant obtient toutes les autorisations de survol requises des pays devant être survolés hors de la Guinée.

8.3.1.9 DUREE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité spécial demeure valide, sauf s'il est restitué plus tôt, suspendu ou révoqué ou si une date particulière d'expiration est établie par l'AGAC:
 - (1) Un certificat de navigabilité est renouvelé ou demeure en vigueur, sous réserve du droit de l'État d'immatriculation :
 - (i) Tant que l'aéronef reste maintenu conformément aux exigences de maintien de la navigabilité de l'État d'immatriculation ;
 - (ii) Jusqu'à ce qu'il soit vendu à une personne hors de la Guinée ;
 - (iii) Jusqu'à ce que l'aéronef soit affrété pour une exploitation, immatriculé dans un autre pays et supprimé du registre de la Guinée ; ou
 - (iv) Jusqu'à révocation par l'État d'immatriculation.
 - (2) Un certificat de navigabilité spécial, comme un permis de vol spécial, est valide pour la période de temps spécifiée sur le permis.
- (b) Le maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef est déterminé par une inspection périodique effectuée à des intervalles appropriés tenant compte du temps passé et du type de service.
- (c)
- (d) Un aéronef qui n'est pas maintenu dans l'état de navigabilité défini par les exigences de l'État d'immatriculation n'a pas le droit d'être exploité jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité.


8.3.1.10 COOPERATION ENTRE ÉTATS CONCERNANT LES INFORMATIONS RELATIVES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE, Y COMPRIS LES CONSIGNES DE NAVIGABILITE

- (a) Lorsqu'un aéronef est immatriculé en Guinée, l'AGAC en notifie l'État de conception et demande de recevoir toutes les consignes de navigabilité portant sur cet aéronef, la cellule, le moteur, l'hélice, l'appareillage ou un composant et toutes exigences relatives à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité.
- (b) Chaque fois que l'État de conception considère qu'un aéronef, une cellule, un moteur, une hélice, un appareil ou une pièce présente un danger comme indiqué par la publication d'une consigne de navigabilité par cet État, ces consignes s'appliqueront aux aéronefs civils de la Guinée du type identifié dans ladite consigne de navigabilité.
- (c) L'AGAC peut identifier des bulletins de service de l'avionneur et d'autres sources de données, ou élaborer et prescrire des inspections, procédures et limitations applicables aux aéronefs exploités en Guinée et les imposer pour application à ces aéronefs.
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil immatriculé en Guinée auquel les mesures figurant dans la présente sous-section s'appliquent, sauf conformément aux consignes de navigabilité et aux bulletins de service applicables à cet aéronef.

8.3.1.11 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) L'AGAC peut amender ou modifier un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité spécial :
 - (1) Sur demande d'un propriétaire ou d'un exploitant ;
 - (2) Sur sa propre initiative.
- (b) L'amendement peut être effectué dans les conditions suivantes :
 - (1) Modification (STC ou TC amendé)
 - (2) Un changement notifié à l'AGAC et sa raison
 - (3) Un changement du modèle de l'aéronef
 - (4) Un changement dans les limites d'exploitation d'un aéronef ayant un certificat de navigabilité spécial

8.3.1.12 TRANSFERT OU RESTITUTION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) Un propriétaire transfère un certificat de navigabilité :
 - (1) Au locataire lors de la location d'un aéronef dans ou hors de la Guinée



- (2) À l'acheteur lors de la vente de l'aéronef en Guinée
- (b) Un propriétaire restitue le certificat de navigabilité de l'aéronef au service de délivrance lors de la vente de cet aéronef hors de la Guinée

8.3.1.13 TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

- (a) L'AGAC ne considère un certificat de navigabilité comme étant valide pour le transport aérien commercial que s'il est accompagné des spécifications d'entretien émises par elle, qui identifient les types spécifiques de transport aérien commercial autorisés.

8.3.1.14 AFFICHAGE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE (RÉSERVÉ)



8.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

8.4.1.2 APPLICABILITE

- (a) La présente sous-partie prescrit les règles régissant le maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en Guinée, qu'ils soient exploités dans ou hors des frontières de celui-ci.

8.4.1.3 GENERALITES

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de maintenance, d'entretien préventif sur un aéronef ou à y apporter des modifications autres que celles qui sont prescrites par la présente réglementation.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un manuel de maintenance ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité ont été publiés et comportent une section sur les limitations de navigabilité, sauf si les délais obligatoires de remplacement, les intervalles entre les inspections et procédures apparentées, spécifiés dans cette section ou d'autres intervalles entre les inspections ou d'autres procédures apparentées, stipulés dans les spécifications d'entretien approuvées aux termes du RAG 06 – PARTIE AOC ou conformément au programme d'inspection approuvé aux termes du RAG 06 – PARTIE OPS, ont été respectés.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, un produit aéronautique ou un accessoire auquel une consigne de navigabilité, émise par l'État de conception ou de construction s'applique et qui a été adoptée pour la Guinée par l'AGAC ou l'État d'immatriculation des aéronefs exploités en Guinée, sauf conformément aux exigences de ladite consigne de navigabilité.
- (d) Lorsque l'AGAC détermine qu'une cellule d'aéronef ou un produit aéronautique est dans un état dangereux et que cet état existe probablement ou risque de survenir dans d'autres produits de la même conception, elle peut émettre une consigne de navigabilité imposant des inspections et les conditions et limitations applicables à cette cellule d'aéronef ou à ce produit aéronautique
- (e) l'AGAC rend compte à l'État de conception de toute exigence supplémentaire pour le maintien de la navigabilité qu'elle émet ou de toute défaillance ou de tout défaut.

8.4.1.4 RESPONSABILITE

- (a) Le propriétaire d'un aéronef ou, dans le cas d'une location d'aéronef, son locataire, est



responsable du maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef en s'assurant:

- (1) Que toutes les opérations de maintenance, de révision, de modification et de réparation affectant la navigabilité sont effectuées comme prescrit par l'État d'immatriculation ;
 - (2) Que le personnel de maintenance annote de façon appropriée les dossiers de maintenance de l'aéronef, certifiant qu'il est en état de navigabilité ;
 - (3) Que la remise en service (fiche de maintenance) soit remplie pour indiquer que les travaux de maintenance effectués ont été exécutés de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites ; et
 - (4) Que dans le cas de défauts non résolus, la fiche de maintenance comporte une liste des constatations non soldées pour lesquels un report temporaire est accepté par la LME et que ces constatations font partie du dossier de visite de l'aéronef.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg *pour les avions* et 3 175 kg *pour les hélicoptères* doit obtenir et évaluer des informations et des recommandations relatives au maintien de la navigabilité auprès de l'organisme responsable de la conception de type et mettre en œuvre les mesures qui en résultent et considérées comme étant nécessaires conformément à une procédure acceptable pour l'AGAC.

8.4.1.5 MAINTENANCE ET EXPERIENCE D'EXPLOITATION

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg *pour les avions* et 3 175 kg *pour les hélicoptères* doit surveiller et évaluer la maintenance et l'expérience d'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et disposer d'un système par lequel les informations portant sur les problèmes, les défaillances, les défauts et autres, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef soient transmises à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance soumettent à l'AGAC, pour les aéronefs dont la masse certifiée maximale au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères, des rapports sur les informations requises par l'AGAC, en suivant la procédure établie par l'AGAC.
- (c) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance transmettent aux organisations responsables de la conception de type des aéronefs, pour les aéronefs dont la masse certifiée maximale au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour



les hélicoptères, les informations relatives aux problèmes, défaillances, défauts et autres, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef.

8.4.1.6 RAPPORTS SUR LES PANNES, DEFAILLANCES ET DEFAUTS

- (a) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale au décollage excède 5 700 kg *pour les avions* et 3 175 kg *pour les hélicoptères* rendent compte à l'AGAC de toute panne, toute défaillance ou tout défaut pouvant se solder par au moins ce qui suit :
- (1) Des incendies en vol et si le système d'alarme incendie apparenté a fonctionné correctement ;
 - (2) Des incendies en vol non protégé par un système apparenté d'alarme incendie ;
 - (3) De fausses alarmes incendie en vol ;
 - (4) Un système d'échappement de moteur endommageant en vol le moteur, la structure, l'équipement ou les composants adjacents ;
 - (5) Un composant d'aéronef qui provoque une accumulation ou la circulation de fumée, vapeur ou émanations toxiques ou nocives dans l'habitacle ou la cabine des passagers en vol ;
 - (6) Un arrêt de moteur en vol en raison d'une extinction de moteur ;
 - (7) Un arrêt de moteur en vol en cas de dommages externes infligés au moteur ou à la structure de l'aéronef ;
 - (8) Un arrêt de moteur en vol en raison de l'ingestion de corps étrangers ou de givrage ;
 - (9) L'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
 - (10) Une défaillance de mise en drapeau d'une hélice ou l'incapacité du système à contrôler la survitesse en vol ;
 - (11) Une défaillance du vide-vite, qui affecte le débit du carburant ou entraîne une fuite dangereuse en vol ;
 - (12) Une sortie ou une rentrée par inadvertance du train d'atterrissage ou l'ouverture ou la fermeture des trappes de train d'atterrissage en vol ;
 - (13) La défaillance de composants du système de freinage entraînant une perte de la force d'actionnement des freins lorsque l'aéronef se déplace au sol ;
 - (14) Une structure d'aéronef requérant une réparation majeure ;
 - (15) Des fissures, une déformation permanente ou la corrosion de la structure de



l'aéronef si elles excèdent le maximum acceptable pour le constructeur ou l'AGAC;

- (16) Des défaillances de composants ou de systèmes de l'aéronef entraînant des mesures d'urgence en vol (sauf l'arrêt d'un moteur) ;
 - (17) Chaque interruption de vol, changement imprévu d'aéronef en route, arrêt imprévu ou diversion d'itinéraire causé par des difficultés techniques ou des défaillances connues ou suspectées ;
 - (18) Toute vibration ou tout tremblement anormal causée par un mauvais fonctionnement, un défaut ou une panne de structure ou de système ; et
 - (19) Une panne ou une défaillance de plus d'une assiette, d'une vitesse anémométrique ou d'un instrument d'altitude lors de toute exploitation de l'aéronef.
- (b) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale de décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères rendent compte de ce qui suit à l'AGAC:
- (1) Le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'un mauvais fonctionnement, d'une défaillance ou d'un défaut, indiqués par marque et modèle et type d'aéronef sur lesquels ils ont été installés ; et
 - (2) Le nombre de mise en drapeau d'hélices en vol, indiquées par type d'hélice, de moteur et d'aéronef sur lesquels elles ont été installées.
 - (i) Chaque rapport requis par la présente sous-section doit :
 - (A) Être établi dans les 3 jours suivant la détermination que la panne, la défaillance ou le défaut à signaler s'est produit ; et
 - (B) Comprendre autant d'informations suivantes dont on dispose et qui s'appliquent :
 - (1) Le numéro de série de l'aéronef ;
 - (2) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un article approuvé par une autorisation TSO, le numéro de série de l'article et la désignation du modèle, selon le cas ;
 - (3) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un moteur ou à une hélice, le numéro de série du moteur ou de l'hélice, selon le cas ;
 - (4) Le modèle du produit ;



NORMES DE MISE EN OEUVRE

- (5) L'identification de la pièce, du composant ou du système concerné, dont le numéro de la pièce ; et
 - (6) La nature de la panne, de la défaillance ou du défaut.
- (c) Si l'AGAC est l'Autorité de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumet chacun de ces rapports à l'État de conception lorsqu'elle les reçoit.
- (d) Si l'AGAC n'est pas l'Autorité de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumet chacun de ces rapports à l'État d'immatriculation lorsqu'elle les reçoit.



8.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION DES AÉRONEFS

8.5.1.2 APPLICABILITÉ

- (a) La présente sous-partie prescrit les règles régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef pour lequel la Guinée a délivré un certificat de navigabilité ou ayant des produits aéronautiques qui y sont associés.

8.5.1.3 EXIGENCES D'ORDRE GENERAL POUR LA MAINTENANCE ET LES INSPECTIONS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sauf si celui-ci et ses composants sont entretenus conformément à un programme de maintenance et est inspecté conformément à un programme d'inspection approuvés par l'AGAC.
- (b) Le programme de maintenance comprend une description de l'aéronef et de ses composants et les méthodes recommandées pour effectuer les tâches de maintenance. Ces informations comprennent des directives sur le diagnostic des défauts.
- (c) Le programme de maintenance comprend les tâches à effectuer et les intervalles recommandés auxquels elles doivent être effectuées.
- (d) Les tâches de maintenance et leur fréquence spécifiées comme étant obligatoire par l'État de conception lors de l'approbation de la conception de type sont identifiées dans le programme de maintenance.
- (e) Le programme de maintenance a un processus de remise en service, comprenant une documentation signée, satisfaisant pour l'AGAC, indiquant que la maintenance a été effectuée de façon satisfaisante. Une fiche de maintenance comprend une certification dont ce qui suit :
- (1) Les détails de base de la maintenance effectuée ;
 - (2) La date à laquelle cette maintenance a été accomplie ;
 - (3) Lorsque cela s'applique, l'identité de l'organisme de maintenance agréé, le titulaire de l'AMT ou de l'AOC ; et
 - (4) L'identité de la ou des personnes signant la fiche.
- (f) Le propriétaire ou l'exploitant utilise l'un des programmes d'inspection suivants en fonction de ce qui est approprié pour l'aéronef et le type d'exploitation :
- (1) Inspection (calendaire, heures, cycles) ;



- (2) Inspection progressive ; ou
- (3) Programme de maintien de la navigabilité.

N. B. : Les exigences obligatoires identifiés comme faisant partie de l'approbation de la conception de type sont souvent appelés Exigences de maintien de la certification (CMR) et/ou limitations de navigabilité.

8.5.1.4 PERSONNES AUTORISÉES A EFFECTUER LA MAINTENANCE, L'ENTRETIEN PREVENTIF, LE RECONDITIONNEMENT ET LES MODIFICATIONS

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer quelque tâche que ce soit définie comme faisant partie de la maintenance d'un aéronef ou de produits aéronautiques, sauf tel que stipulé comme suit :
 - (1) Un pilote titulaire d'une licence délivrée par l'AGAC est autorisé à effectuer un entretien préventif sur tout aéronef dont il est propriétaire ou exploitant pour autant qu'il n' soit pas indiqué que l'aéronef est utilisé par un autre titulaire d'AOC.
 - (2) Une personne travaillant sous la supervision d'un technicien de maintenance aéronautique peut effectuer des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et des modifications que le technicien qui supervise est autorisé à effectuer :
 - (i) Si le superviseur observe personnellement le travail qui est fait au niveau nécessaires pour garantir qu'il est fait correctement ; et
 - (ii) Si le superviseur est immédiatement disponible, en personne, pour consultation.
 - (3) Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer ou superviser la maintenance ou les modifications d'un aéronef ou d'un produit aéronautique pour lequel il est qualifié, sous réserve des limitations figurant au RAG 01 – PARTIE PEL de la présente réglementation.
 - (4) Un AMO peut effectuer la maintenance d'un aéronef dans les limites spécifiées par l'AGAC.
 - (5) Le titulaire d'un AOC peut effectuer la maintenance d'un aéronef selon ce qui est spécifié par l'AGAC.
 - (6) Un constructeur titulaire d'une licence d'AMO peut :
 - (i) Reconditionner ou modifier un produit aéronautique qu'il fabrique aux termes d'un certificat de type ou de production ;



- (ii) Reconditionner ou modifier tout produit aéronautique qu'il fabrique aux termes d'une autorisation TSO, d'une approbation de fabricant de pièces accordée par l'État de conception ou d'une spécification pour produit et processus de l'État de conception ; et
- (iii) Effectuer une inspection, requise par le RAG 06 – PARTIE AOC, des aéronefs qu'il construit tout en opérant actuellement aux termes d'un certificat de production ou d'un système approuvé d'inspection de la production pour un tel aéronef.

8.5.1.5 PERSONNEL AUTORISÉ A APPROUVER LA REMISE EN SERVICE

- (a) Aucune personne ne peut approuver la remise en service d'un aéronef, d'une cellule, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice, d'un appareil ou d'une pièce après une opération de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf tel que stipulé ci-après :
 - (1) Un pilote titulaire d'une licence délivrée par l'AGAC peut remettre son aéronef en service après avoir effectué un entretien préventif autorisé.
 - (2) Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer ou superviser la remise en service d'un aéronef et de produits aéronautiques après avoir effectué, supervisé ou inspecté sa maintenance, sous réserve des limitations figurant à l'alinéa 8.5.1.2 du RAG.
 - (3) Un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de produits aéronautiques tel que prévu dans les spécifications d'entretien approuvées par l'AGAC.
 - (4) Le titulaire d'un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de produits aéronautiques tel que prévu par l'AGAC.

8.5.1.6 PERSONNES AUTORISÉES A EFFECTUER DES INSPECTIONS

- (a) Aucune personne autre que l'AGAC ne peut effectuer les inspections requises par l'alinéa 8.5.1.2 du RAG pour les aéronefs et les produits aéronautiques avant ou après des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf comme stipulé ci-après :
 - (1) Un technicien de maintenance d'aéronefs peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques pour lesquels il est titulaire d'une qualification en cours de validité.
 - (2) Un AMO peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits



aéronautiques tels que prévu dans les spécifications d'entretien approuvées par l'AGAC.

- (3) Le titulaire d'un AOC peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques conformément aux spécifications émises par l'AGAC.

8.5.1.7 REGLES DE PERFORMANCE : MAINTENANCE

- (a) Toute personne se livrant à des opérations de maintenance, d'entretien préventif ou de modification d'un produit aéronautique utilise les méthodes, techniques et pratiques prescrites par :
- (1) Le manuel ou les instructions de maintenance en vigueur du constructeur pour le maintien de la navigabilité, préparé par le constructeur ; et
- (2) Les méthodes, techniques et pratiques supplémentaires requises par l'AGAC, ou celles qui sont désignées par l'AGAC en l'absence de documents du constructeur.
- (b) Chaque personne utilise les outils, l'équipement et les appareils d'essai nécessaires pour assurer que le travail est mené à bien conformément aux pratiques acceptées de l'industrie. Si le constructeur concerné recommande un équipement ou des appareils d'essai spéciaux, la personne effectuant la maintenance s'en sert ou utilise leur équivalent acceptable pour l'AGAC.
- (c) Toute personne effectuant des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification d'un produit aéronautique fait ce travail de façon telle et utilise des matériaux de qualité telle que l'état du produit aéronautique en question est au moins égal à celui de l'original ou correctement modifié en ce qui concerne la fonction aérodynamique, la résistance structurelle, la résistance aux vibrations et à la détérioration et autres qualités affectant la navigabilité.
- (d) Les méthodes, techniques et pratiques figurant dans le manuel de contrôle de la maintenance et le programme de maintenance continue du titulaire d'un AOC, tels qu'approuvés par l'AGAC, constituent un moyen acceptable de conformité aux exigences de la présente sous-section.

8.5.1.8 REGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) GÉNÉRALITÉS. Toute personne effectuant une inspection requise par l'AGAC le fait de façon à déterminer si l'aéronef ou une ou plusieurs parties de celui-ci faisant l'objet de l'inspection répondent à tous les exigences de navigabilité qui s'appliquent.
- (b) INSPECTIONS PROGRESSIVES.



- (1) Toute personne effectuant une inspection progressive doit, au début de celle-ci, inspecter complètement l'aéronef. Après cette inspection initiale, des inspections de routine et détaillées doivent être effectuées comme prescrit dans le calendrier d'inspection progressive. Les inspections de routine consistent en un examen ou une vérification visuelle des appareils, de l'aéronef ainsi que de ses composants et de ses systèmes, sans qu'il faille les démonter pour autant que cela soit pratique. Les inspections détaillées consistent en un examen exhaustif des appareils de l'aéronef ainsi que de ses composants et systèmes, avec tout démontage requis. Aux fins du présent sous-paragraphe, la révision d'un composant ou d'un système est considérée comme étant une inspection détaillée.
- (2) Si l'aéronef n'est pas au poste où les inspections sont normalement effectuées, un AMT possédant les qualifications appropriées, un AMO ou le constructeur de l'aéronef peut effectuer les inspections conformément aux procédures et en utilisant les formulaires de la personne qui effectuerait autrement l'inspection.
- (c) **PROGRAMME D'INSPECTIONS DE LA MAINTENANCE POUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.**
 - (1) Toute personne effectuant le programme d'inspection requis pour un aéronef du titulaire d'un AOC ou un aéronef entretenu dans le cadre d'un programme de maintien de la navigabilité effectue l'inspection conformément aux instructions et procédures stipulées dans le programme d'inspection.

8.5.1.9 REGLES DE PERFORMANCE : LIMITES DE NAVIGABILITE

- (a) Toute personne effectuant une inspection ou autre opération de maintenance spécifiée dans la section portant sur les limites de navigabilité d'un manuel de maintenance en vigueur d'un constructeur ou dans les instructions portant sur le maintien de la navigabilité, le fait conformément à cette section ou aux spécifications approuvées l'AGAC.



8.6 DOSSIERS ET ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION

8.6.1.2 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE RECONDITIONNEMENT ET DE MODIFICATION D'AERONEF ET DES PIECES A DUREE DE VIE LIMITEE

(a) Toute personne qui entretient, effectue un entretien préventif, reconditionne ou modifie un aéronef ou des pièces à durée de vie limitée doit, une fois le travail effectué de façon satisfaisante, le noter comme suit dans le dossier de maintenance de cet équipement :

L'organisme de maintenance conservera des enregistrements détaillés des travaux de maintenance afin de prouver que toutes les conditions relatives à la signature d'une fiche de maintenance ont été respectées.

Les enregistrements exigés seront conservés pendant une période d'au moins un an après la signature de la fiche de maintenance.

Les enregistrements conservés et transférés seront tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

Note 1.— La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports.

Note 2.— Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans le Doc 9760.

(1) Une description (ou une référence à des données acceptables pour l'AGAC) du travail effectué, dont ce qui suit :

- (i) La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de tous les composants à durée de vie limitée ;
 - (ii) L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité ;
 - (iii) Les détails appropriés portant sur les modifications et les réparations ;
 - (iv) La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses composants sujets à une révision obligatoire ;
 - (v) L'état actuel de conformité de l'aéronef en ce qui concerne le programme de maintenance et les dossiers détaillés de maintenance indiquant que tous les exigences requises pour la signature d'une fiche de maintenance ont été respectés.
- (2) La date de la fin des travaux.
- (3) Le nom, la signature, le numéro de certificat et le type de licence dont la personne approuvant le travail est titulaire.



N. B. : La signature ne constitue une approbation de remise en service que pour le travail ayant été effectué.

- (b) Outre ce qui est requis au paragraphe (a) ci-dessus, les réparations majeures et les modifications doivent être notées sur un formulaire et celui-ci traité de la façon prescrite par la NMO 8.6.1.1 par la personne effectuant le travail.

8.6.1.3 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE REVISION, DE RECONDITIONNEMENT ET DE MODIFICATION D'UN PRODUIT

- (a) Nul n'est autorisé à approuver la remise en service d'un produit aéronautique ayant fait l'objet d'une maintenance, d'un entretien préventif, d'une révision, d'une modification ou d'un reconditionnement, sauf si :
- (1) Les enregistrements appropriés ont été placés dans le dossier de maintenance ;
 - (2) Le formulaire de réparation ou de modification autorisé ou fourni par l'AGAC a été rempli de la façon prescrite par celle-ci ; et
 - (3) Si une réparation ou une modification entraîne un changement dans les limites d'exploitation ou des données de vol figurant dans le manuel de vol de l'aéronef approuvé, ces limites d'exploitation ou des données de vol sont révisées de façon appropriée et stipulées comme prescrit.
- (b) Notes supplémentaires pour la révision et le reconditionnement.
- (1) Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un produit aéronautique a fait l'objet d'une révision ou d'un reconditionnement, sauf :
 - (i) S'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins et remonté en utilisant les méthodes, techniques et pratiques acceptables pour l'AGAC; et
 - (ii) S'il a été testé conformément à des normes et données techniques approuvées ou à des normes et données techniques en vigueur acceptables pour l'AGAC, qui ont été élaborées et documentées par le titulaire de certificat de type, un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation d'élaboration d'un matériel, d'une pièce, d'un processus ou d'un appareil.
 - (2) Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un aéronef ou autre produit aéronautique a été reconditionné, sauf s'il a été démonté, nettoyé,



inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins, remonté et testé aux mêmes tolérances et limites qu'un article neuf, en utilisant des pièces neuves ou des pièces usagées se conformant aux tolérances et limites de pièces neuves.

- (c) Si les opérations de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de modification ou de reconditionnement d'un produit sont effectuées par un AMO, celui-ci doit remplir l'étiquette d'approbation de navigabilité (formulaire modèle AAT), comme prescrit au RAG 08 – PARTIE 145.

8.6.1.4 CONTENU, FORMULAIRE ET GESTION DES DOSSIERS D'INSPECTION POUR UNE REMISE EN SERVICE

- (a) NOTES DE DOSSIER D'INSPECTION. La personne qui approuve ou refuse la remise en service d'un produit aéronautique après toute inspection effectuée conformément au RAG 06 – PARTIE OPS note les informations suivantes dans le dossier de maintenance de cet équipement :
- (1) Le type d'inspection et une brève description de son étendue ;
 - (2) La date de l'inspection et le temps total de service de l'aéronef ou du composant ;
 - (3) La signature de la personne approuvant ou refusant la remise en service du produit aéronautique, ainsi que le numéro et le type de licence dont elle est titulaire ;
 - (4) Si l'aéronef ou le composant est jugé en état de navigabilité et que sa remise en service est approuvée, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef/ce composant a été inspecté conformément à l'inspection (indiquer le type) et jugé être en état de navigabilité » ;
 - (5) Si la remise en service de l'aéronef ou du composant n'est pas approuvée en raison d'une maintenance requise, d'une non-conformité aux spécifications qui s'appliquent, à des consignes de navigabilité ou autres données approuvées, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef/ce composant a été inspecté conformément à l'inspection (indiquer le type) et qu'une liste des déficiences et des articles qui ne sont pas en état de navigabilité en date du (date) a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef » ; et
 - (6) Si une inspection est effectuée dans le cadre d'un programme d'inspection prévu au RAG 06 – PARTIE OPS, la personne qui l'effectue identifie le programme d'inspection effectué, avec une déclaration selon laquelle l'inspection a été effectuée conformément aux inspections et procédures de ce programme



particulier.

- (b) LISTE DES DÉFECTUOSITÉS. La personne qui effectue toute inspection requise par le RAG 06 – PARTIE OPS et constate que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou ne se conforme pas à la fiche de données du certificat de type, aux consignes de navigabilité ou autres données approuvées dont la navigabilité dépend, remet au propriétaire/à l'exploitant une liste signée et datée de ces déféctuosités.



R.A.G. 08 – PARTIE GEN

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

**NMO 8.1.1.2 MODIFICATION, RÉPARATIONS ET ENTRETIEN PRÉVENTIF****NMO 8.1.1.2(A)(8) MODIFICATIONS MAJEURES**

- (a) MODIFICATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les modifications majeures comprennent celles qui sont apportées aux pièces énumérées de l'aéronef ou aux types de modification énumérés lorsqu'ils ne font pas partie des spécifications applicables du constructeur ou de la fiche de données du certificat de type (TCDS) :
- (1) Ailes
 - (2) Surfaces de queue
 - (3) Fuselage
 - (4) Supports de moteurs
 - (5) Système de commande
 - (6) Train d'atterrissage
 - (7) Coque ou flotteurs
 - (8) Éléments d'une cellule, dont longerons, nervures, raccords, amortisseurs, contrefiches, capots, carénages et masses d'équilibrage
 - (9) Système hydraulique et électrique d'actionnement de composants
 - (10) Pales de rotor
 - (11) Changements de la masse à vide ou de l'équilibre à vide se soldant par une augmentation de la masse maximale certifiée au décollage ou des limites du centre de gravité de l'aéronef
 - (12) Changements de la conception de base des systèmes de carburant, d'huile, de refroidissement, de chauffage, de pressurisation de la cabine, électrique, hydraulique, de dégivrage ou d'échappement
 - (13) Changements apportés à l'aile ou aux gouvernes fixes ou mobiles qui affectent les caractéristiques de flottement et de vibration
- (b) MODIFICATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR. Les modifications majeures apportées au groupe motopropulseur comprennent, même si elles ne figurent pas dans les spécifications applicables du moteur :



- (1) La conversion d'un moteur d'aéronef d'un modèle approuvé en un autre, avec tout changement de taux de compression, de réducteur d'hélice, des rapports de boîte d'engrenage ou la substitution d'une pièce majeure de moteur exigeant une remise en état importante et l'essai du moteur
 - (2) Les changements apportés au moteur en remplaçant des pièces structurelles par des pièces non fournies par le constructeur original ou non spécifiquement approuvées par l'AGAC
 - (3) L'installation d'un accessoire non approuvé pour le moteur
 - (4) Le retrait d'accessoires indiqués comme étant de l'équipement requis par l'aéronef ou les spécifications du moteur
 - (5) L'installation de pièces structurelles autres que celles du type approuvé pour être installé
 - (6) Les conversions de quelque sorte que ce soit dans le but d'utiliser du carburant de qualité autre que celle qui figure dans les spécifications du moteur
- (c) **MODIFICATIONS MAJEURES D'HÉLICE.** Les modifications majeures d'hélice, lorsqu'elles ne sont pas autorisées dans les spécifications qui s'appliquent, comprennent :
- (1) Les changements de conception de pale
 - (2) Les changements de conception de moyeu
 - (3) Les changements de conception du régulateur ou de la commande d'hélice
 - (4) L'installation d'un régulateur ou d'un système de mise en drapeau de l'hélice
 - (5) L'installation d'un système de dégivrage d'hélice
 - (6) L'installation de pièces non approuvées pour l'hélice
- (d) **MODIFICATIONS MAJEURES D'APPAREIL.** Les modifications apportées à la conception de base de l'appareil qui ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur ou aux consignes de navigabilité qui s'appliquent constituent des modifications majeures d'appareil. En outre, les changements apportés à la conception de base de l'équipement de communication par radio et de navigation approuvé aux termes d'une certification de type ou d'une autre autorisation, ayant un effet sur les caractéristiques de stabilité de la fréquence, le niveau de bruit, la sensibilité, la sélectivité, la distorsion, le rayonnement non essentiel, la commande automatique de volume (CAV) ou la capacité à répondre au test



des conditions environnementales, et les autres changements ayant un effet sur la performance de l'équipement, sont aussi des modifications majeures.

**NMO 8.1.1.2(A)(9) RÉPARATIONS MAJEURES**

- (a) RÉPARATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les réparations faites aux parties suivantes d'une cellule et celles des types suivants portant sur le renforcement, le raccordement et la fabrication de membrures ou leur remplacement, lorsque celui-ci fait appel à des techniques telles que le rivetage ou la soudure, constituent des réparations majeures.
- (1) Poutres caisson
 - (2) Ailes ou gouvernes monocoques ou semi-monocoques
 - (3) Lisses d'aile ou membrures
 - (4) Longerons d'aile
 - (5) Semelles de longerons
 - (6) Membrures de faisceaux en treillis
 - (7) Poutrelles fines
 - (8) Quille et bouchains des coques ou des flotteurs
 - (9) Membrures de compression en tôle ondulée faisant fonction de semelle des ailes et des surfaces de queue
 - (10) Nervures principales d'aile et membrures de compression
 - (11) Contrefiches principales d'aile ou de surface de queue
 - (12) Supports de moteurs
 - (13) Longerons de fuselage
 - (14) Membrures de l'armature latérale, horizontale ou des cloisons
 - (15) Entretoises et étriers de soutien de siège principal
 - (16) Contrefiches de train d'atterrissage
 - (17) Fusées
 - (18) Roues
 - (19) Pièces du système de commande, comme le manche, les pédales, les arbres, les étriers ou les guignols de pas
 - (20) Réparations avec substitution de matériau



- (21) La réparation d'aires endommagées de couverture de métal ou de contreplaqué excédant 15 cm dans chaque direction
 - (22) La réparation de parties de feuilles de revêtement en faisant des joints supplémentaires
 - (23) Le raccordement de feuilles de revêtement
 - (24) La réparation de trois nervures d'aile ou de gouverne adjacentes ou plus, ou du bord d'attaque des ailes et des gouvernes, entre ces nervures adjacentes
 - (25) La réparation de l'entoilage sur une surface plus grande que celle qui est requise pour réparer deux nervures adjacentes
 - (26) Le remplacement de l'entoilage ou des pièces couvertes par un entoilage comme les ailes, les fuselages, les stabilisateurs et les gouvernes
 - (27) La réparation, y compris le « rebotoming » de réservoirs de carburant et d'huile amovibles ou intégraux
- (b) **RÉPARATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR.** Les réparations des pièces suivantes d'un moteur et les réparations suivantes constituent des réparations majeures du groupe motopropulseur :
- (1) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'un compresseur de suralimentation intégral
 - (2) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'autre chose qu'un démultiplicateur d'hélice de type à éperon
 - (3) Les réparations spéciales de pièces structurelles de moteur par soudure, placage, métallisation ou autres méthodes
- (c) **RÉPARATIONS MAJEURES D'HÉLICE.** Les réparations des types suivants à une hélice constituent des réparations majeures d'hélice :
- (1) Toute réparation ou renforcement des pales en acier
 - (2) La réparation ou l'usinage des moyeux en acier
 - (3) Le raccourcissement des hélices
 - (4) Le regarnissement des hélices en bois
 - (5) Le remplacement des laminages externes des hélices en bois à pas fixe
 - (6) La réparation des trous de boulons allongés du moyeu des hélices en bois à pas



fixe

- (7) L'incrustation de pales en bois
 - (8) Les réparations de pales en matériaux composite
 - (9) Le remplacement du tissu des extrémités des pales
 - (10) Le remplacement du revêtement en plastique
 - (11) La réparation des régulateurs d'hélices
 - (12) La révision des hélices à pas variable
 - (13) La réparation de bosselures, d'entailles, de mutilations, de rayures, etc. profondes et le renforcement des pales en aluminium
 - (14) La réparation ou le remplacement d'éléments internes de pales
- (d) RÉPARATIONS MAJEURES D'APPAREIL. Les réparations des types suivants d'appareils sont des réparations majeures d'appareil :
- (1) Le calibrage et la réparation d'instruments
 - (2) Le calibrage de l'avionique ou de l'équipement informatique
 - (3) Le rebobinage de la bobine de champ d'un accessoire électrique
 - (4) Le démontage complet de soupapes complexes d'énergie hydraulique
 - (5) La révision des carburateurs à pression et des pompes à pression de carburant, d'huile et hydrauliques

**NMO 8.1.1.2(A)(11) ENTRETIEN PRÉVENTIF**

- (a) ENTRETIEN PRÉVENTIF. L'entretien préventif est limité au travail suivant, à condition qu'il ne fasse pas appel à des opérations complexes d'assemblage :
- (1) Retrait, installation et réparation des pneus du train d'atterrissage
 - (2) Remplacement des élastiques d'amortisseur du train d'atterrissage
 - (3) Entretien des jambes élastiques de train d'atterrissage en ajoutant de l'huile, de l'air ou les deux
 - (4) Entretien des roulements de roues de train d'atterrissage, comme leur nettoyage et leur graissage
 - (5) Remplacement du câblage défectueux ou de clavettes
 - (6) Lubrification n'exigeant pas de démontage autre que le retrait d'articles non structurels comme les plaques de fermeture, les capots et les carénages
 - (7) Simples rapiécages ne requérant pas de lardage ou le retrait de pièces structurelles ou de gouvernes
 - (8) Refaire le plein du liquide du réservoir hydraulique
 - (9) Remise en état du revêtement décoratif du fuselage, des ailes, des surfaces de queue (sauf des gouvernes compensées), des carénages, des capots, du train d'atterrissage, de la cabine ou de l'intérieur du poste de pilotage lorsqu'il n'est pas nécessaire d'enlever ou de démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
 - (10) Application d'un matériau de préservation ou de protection sur des composants sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation et lorsque ce revêtement n'est pas interdit ou contraire aux bonnes pratiques
 - (11) Réparation des garnitures et du mobilier décoratif de la cabine ou du poste de pilotage lorsque ceci ne requiert pas le démontage de toute structure principale ou de tout système d'exploitation ou n'entrave pas un système d'exploitation ou n'affecte pas la structure principale de l'aéronef
 - (12) Petites réparations simples aux carénages, aux plaques de fermeture non structurelles, aux capots et petits rapiécages et renforcements qui ne modifient pas le contour de façon à ne pas entraver l'écoulement de l'air



- (13) Remplacer des hublots latéraux lorsque ce travail ne nuit pas à la structure ou à tout système d'exploitation comme les commandes, l'équipement électrique, etc.
- (14) Remplacement des ceintures de sécurité
- (15) Remplacement des sièges ou des parties de ceux-ci par des pièces de rechange approuvées pour l'aéronef, sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
- (16) Recherche des problèmes et réparation des circuits qui ne fonctionnent pas dans le câblage des projecteurs d'atterrissage
- (17) Remplacement des ampoules, des réflecteurs et des verres diffuseurs des feux de position et des projecteurs d'atterrissage
- (18) Remplacement des roues et des skis sans qu'il y ait à faire des calculs relatifs au poids et à l'équilibre
- (19) Remplacement de tout carénage sans avoir à enlever l'hélice ou à débrancher les commandes de vol
- (20) Remplacement ou nettoyage des bougies et réglage de l'écartement des électrodes
- (21) Remplacement de tout branchement de tuyau, sauf pour le système hydraulique
- (22) Remplacement des conduites de carburant préfabriquées
- (23) Nettoyage des filtres à carburant et à huile
- (24) Remplacement et entretien des batteries
- (25) Remplacement ou ajustage des attaches non structurelles liées aux opérations
- (26) Installation de dispositifs de prévention d'erreurs de carburant pour réduire le diamètre des goulots d'alimentation de réservoir à condition que le constructeur de l'aéronef ait indiqué dans les données de certificat de type que le dispositif spécifique en fait partie intégrante, que le constructeur ait donné des instructions appropriées et approuvées, acceptables pour l'AGAC, pour l'installation de ce dispositif particulier et que l'installation ne requière pas le démontage du goulot existant

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 08 – PARTIE GEN NAVIGABILITÉ EXIGENCES GÉNÉRALES
NORMES DE MISE EN OEUVRE	

NMO 8.3.1.5 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ STANDARD

(a) Le certificat de navigabilité standard délivré par l'AGAC est comme suit :

*	[ÉTAT D'IMMATRICULATION]	*
[SERVICE DE DÉLIVRANCE DES LICENCES]		
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation	2. Avionneur et sa désignation de l'aéronef**	3. Numéro de série de l'aéronef
_____	_____	_____
_____	_____	_____
4. Catégories et/ou exploitation*** _____		
5. Le présent certificat de navigabilité est délivré conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 et à [RÉGLEMENTATION DE L'ÉTAT QUI S'APPLIQUE] en ce qui concerne l'aéronef susmentionné, qui est considéré comme étant en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et exploité conformément aux dispositions précédentes et aux limitations pertinentes d'exploitation.		
Date de délivrance :	Signature.	
_____	_____	
6. ****		

* À l'usage de l'État d'immatriculation.

** La désignation de l'aéronef par le constructeur doit inclure le type et le modèle de l'aéronef.

*** Cet espace est normalement utilisé pour indiquer sur quelle base la certification est accordée, comme le code de certification auquel l'aéronef particulier se conforme et/ou sa catégorie d'exploitation autorisée, comme transport aérien commercial, travail aérien ou privé.

**** Cet espace est utilisé soit pour un aval périodique (donnant la date d'expiration), soit pour une déclaration selon laquelle l'aéronef est entretenu dans le cadre d'un système d'inspections continues.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 08 – PARTIE GEN NAVIGABILITÉ EXIGENCES GÉNÉRALES
NORMES DE MISE EN OEUVRE	

NMO 8.3.1.6 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL

(a) Le certificat de navigabilité spécial délivré par l'AGAC est comme suit :

[ÉTAT D'IMMATRICULATION]		
[SERVICE DE DÉLIVRANCE DES LICENCES]		
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL		
A	Catégorie/désignation	
	But	
B	Constructeur	Nom
		Adresse
C	Vol	De
		À
D	Numéro d'immatriculation	Numéro de série
	Constructeur	Modèle
E	Date de délivrance	Expiration
	La date des limitations d'exploitation [j/m/a] fait partie de ce certificat	
	Signature du représentant de la CAA	Désignation ou numéro du bureau
Toute altération, reproduction ou mauvais usage du présent certificat peut être sanctionné comme spécifiés dans le RAG 00. Le présent certificat doit être à bord de l'aéronef conformément au RAG 06 – PARTIE OPS.		
Formulaire N° [] de l'AGAC		Voir verso
----- Recto du formulaire		



A	Le présent certificat de navigabilité spécial est délivré conformément au RAG 08.
B	Le présent certificat de navigabilité spécial a autorisé le constructeur dont le nom figure au verso à effectuer des vols d'essai de production, et seulement ceux-ci, de l'aéronef immatriculé en son nom. Nul n'est autorisé à effectuer des vols d'essai de production (1) transportant des personnes ou des biens contre rémunération ou affrètement et/ou (2) transportant des personnes qui ne sont pas essentielles aux fins du vol.
C	Le présent certificat de navigabilité spécial a autorisé le vol spécifié pour le vol indiqué au verso à la seule fin indiquée au champ A.
D	Le présent certificat de navigabilité spécial certifie que, à la date de délivrance, l'aéronef pour lequel il est délivré a été inspecté et trouvé conforme aux exigences du RAG qui s'applique. L'aéronef n'est pas conforme aux exigences du code applicable exhaustif et détaillé de navigabilité tel que prévu par l'Annexe 8 de la Convention internationale sur l'aviation civile internationale. Nul n'est autorisé à exploiter l'aéronef décrit au verso (1) sauf conformément au RAG qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'AGAC dans le cadre du présent certificat ou (2) sur tout pays étranger sans l'autorisation de ce dernier.
E	Sauf s'il est rendu, suspendu ou révoqué plus tôt, le présent certificat de navigabilité spécial est en vigueur pour la durée et dans les conditions prescrites par les RAG.
<i>Verso du formulaire</i>	



NMO 8.5.1.7 RÈGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) Toute personne effectuant une inspection doit, avant de s'y livrer, bien nettoyer l'aéronef et son moteur et enlever ou ouvrir toute porte d'inspection, toute trappe d'accès, tout carénage et tout capot.



NMO 8.6.1.1 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE RECONDITIONNEMENT ET DE MODIFICATION D'AÉRONEF ET DES PIÈCES A DUREE DE VIE LIMITÉE

NMO 8.6.1.1(B) ENREGISTREMENT DES REPARATIONS ET DES MODIFICATIONS MAJEURES

- (a) Toute personne effectuant une réparation ou une modification majeure doit :
- (1) Remplir le formulaire approprié prescrit par, l'AGAC au moins en deux exemplaires ;
 - (2) Remettre une copie de ce formulaire au propriétaire/exploitant de l'aéronef ; et
 - (3) Transmettre une copie de ce formulaire à, l'AGAC conformément aux instructions de celle-ci, dans les 48 heures suivant l'approbation de remise en service du produit aéronautique.
- (b) Au lieu des exigences figurant au paragraphe (a) ci-dessus, pour les réparations majeures effectuées conformément à un manuel ou à des spécifications acceptables pour, l'AGAC un AMO peut :
- (1) Utiliser le bon de travail du client sur lequel la réparation est enregistrée ;
 - (2) Donner au propriétaire de l'aéronef un exemplaire signé du bon de travail et en conserver un duplicata pendant au moins 1 an à compter de la date d'approbation de la remise en service du produit aéronautique ;
 - (3) Donner au propriétaire de l'aéronef une fiche de maintenance signée par un représentant autorisé de l'AMO, comportant les informations suivantes :
 - (i) Identification du produit aéronautique ;
 - (ii) S'il s'agit d'un aéronef, la marque, le modèle, le numéro de série, les marques de nationalité et d'immatriculation et l'emplacement de ce qui a été réparé ;
 - (iii) S'il s'agit d'un produit aéronautique, le nom du constructeur, celui de la pièce, le modèle et les numéros de série (le cas échéant) ; et
 - (4) La déclaration suivante ou une autre similaire :



Le produit aéronautique identifié ci-dessus a été réparé, révisé et inspecté conformément aux instructions actuellement en vigueur et applicables de l'État de conception et des exigences réglementaires de l'AGAC et est approuvé pour sa remise en service.

Les détails pertinents concernant la réparation figurent dans un dossier de cet organisme de maintenance.

Commande N° _____

Date _____

Signé _____

*(Signature d'un représentant autorisé)**(Nom de l'installation)**(Numéro de certificat AMO)**(Adresse)*

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 08 – PARTIE GEN NAVIGABILITÉ EXIGENCES GÉNÉRALES
NORMES DE MISE EN OEUVRE	

- (c) L'exemple de formulaire suivant peut être utilisé pour enregistrer les réparations et les modifications majeures :

RÉPARATION ET MODIFICATION MAJEURES (Cellule, groupe motopropulseur, hélice ou appareil)					[ÉTAT]	
					À l'usage exclusif de la CAA	
					Identification du bureau	
INSTRUCTIONS : Tout doit être rédigé en caractères d'imprimerie ou tapé à la machine. Voir l'alinéa 8.6.1.3(a) du RAG et la NMO 8.6.1.1(b) pour les instructions et la disposition de ce formulaire.						
1. Aéronefs	Marque			Modèle		
	Numéro de série			Marque de nationalité et d'immatriculation		
2. Propriétaire	Nom (tel qu'il figure sur le certificat d'immatriculation)			Adresse (telle qu'elle figure sur le certificat d'immatriculation)		
3. À l'usage exclusif de l'AGAC						
4. Identification de l'unité					5. Type	
Unité	Marque	Modèle	Numéro de série	Réparation	Modification	
Cellule	(Comme décrit à l'article 1 ci-dessus)					
Groupe motopropulseur						
Hélice						
Appareil	Type					
	Construction					
6. Déclaration de conformité						
A. Nom et adresse de l'organisme		B. Type de licence/organisme		C. Numéro de certificat/licence		
		<input type="checkbox"/> Licence (AMT) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> P ou <input type="checkbox"/> A/P <input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé <input type="checkbox"/> AMO du constructeur		(Pour un AMO, inclure les qualifications appropriées délivrées pour la réparation ou la modification majeure)		
D. Je certifie que la réparation et/ou la modification apportées à ou aux unités identifiées à l'article 4 ci-dessus et décrites au verso du présent document ou en pièce jointe à celui-ci ont été effectuées conformément aux exigences de la Partie 5 du Modèle de réglementation et que les informations qui y figurent sont, à ma connaissance, véridiques et exactes.						
Date				Signature de la personne autorisée		
7. Approbation de remise en service						
En vertu des pouvoirs accordés aux personnes spécifiées ci-après, la ou les unités identifiées à l'article 4 ont été inspectées de la façon prescrite par le Directeur de l'AGAC de l'aviation civile et sont <input type="checkbox"/> APPROUVÉE(S) <input type="checkbox"/> REJETÉE(S)						
PAR	<input type="checkbox"/> Inspecteur de la CAA	<input type="checkbox"/> Autorisation d'inspection		Autre (spécifier)		
	<input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé	<input type="checkbox"/> Autre				
Date de l'approbation ou du rejet		Numéro de certificat ou de désignation		Signature de la personne autorisée		

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE



Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile

RAG 08 – PARTIE GEN
NAVIGABILITÉ
EXIGENCES GÉNÉRALES

NORMES DE MISE EN OEUVRE

**AVIS**

Les changements apportés à la masse et à l'équilibre ou à la limitation d'exploitation sont à noter dans le dossier approprié de l'aéronef. Une modification doit être compatible avec toutes les précédentes pour assurer le maintien de la conformité aux exigences de navigabilité qui s'appliquent.

8. Description du travail réalisé

(Veuillez mettre des feuilles supplémentaires en pièces jointes s'il faut davantage de place. Veuillez identifier chaque page en y notant les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef et la date à laquelle le travail a été terminé.)


Instructions portant sur la façon de remplir le formulaire de réparations et de réparations majeures

Article 1 – Aéronef. Les informations permettant de remplir les cases « marque », « modèle » et « numéro de série » se trouvent sur la plaque d'identification du constructeur de l'aéronef. Les « Marques de nationalité et d'immatriculation » sont les mêmes que celles qui figurent sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

Article 2 – Propriétaire. Indiquer le nom et l'adresse complets du propriétaire de l'aéronef, tels qu'ils figurent sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

N. B. : Lorsqu'une pièce détachée ou un appareil fait l'objet d'une réparation ou d'une modification majeure, les cases 1 et 2 restent vierges et l'original et le duplicata du formulaire reste avec la pièce jusqu'à ce qu'elle soit installée sur l'aéronef. La personne qui l'installe indique alors des informations requises dans les cases 1 et 2 et donne l'original au propriétaire/exploitant de l'aéronef et transmet le duplicata à l'AGAC dans les 48 heures suivants l'inspection du travail.

Article 3 – À l'usage exclusif de l'AGAC L'approbation peut être indiquée à l'article 3 lorsque l'AGAC détermine que les données utilisées pour effectuer une modification ou une réparation majeure sont conformes aux pratiques acceptées de l'industrie et à toute réglementation applicable en Guinée. L'approbation est indiquée par une des méthodes suivantes :

1. Approbation par examen des données seulement – un aéronef seulement : « Les données identifiées ici sont conformes aux exigences applicables de navigabilité et approuvées pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve de l'inspection de conformité effectuée par une personne autorisée par le § 8.6.1.3. »
2. Approbation par une inspection physique, une démonstration, des essais, etc. des données et de l'aéronef – un aéronef seulement : « La modification ou la réparation identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve d'inspections de conformité effectuées par une personne autorisée par le § 8.6.1.3. »
3. Approbation par examen des données seulement – reproduction pour un aéronef identique : « La modification identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour être reproduite sur un aéronef de marque, modèle et configuration modifiée par le modificateur original, identiques. »

4. Une signature figurant à l'article 3 « À l'usage exclusif de l'AGAC », indique l'approbation des



données figurant dans cette section pour effectuer le travail décrit à l'article 8 « Description du travail réalisé ». Cette signature n'indique pas l'approbation par la CAA du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

Article 4 – Identification de l'unité Les cases de l'article 4 servent à identifier la cellule, le groupe motopropulseur, l'hélice ou l'appareil réparé ou modifié. Il suffit de remplir les cases pour l'unité réparée ou modifiée.

Article 5 – Type. Cocher chaque colonne appropriée pour indiquer si l'unité a été réparée ou modifiée.

Article 6 – Déclaration de conformité :

« A » – Nom et adresse de l'organisme. Indiquer le nom de l'AMT, de l'AMO ou du constructeur effectuant la réparation ou la modification. Les AMT doivent indiquer leur nom et leur adresse postale permanente. Les constructeurs et les AMO doivent indiquer le nom et l'adresse de leur lieu de travail.

« B » – Type de licence/organisme. Cocher la case appropriée pour indiquer le type de personne ou d'organisme effectuant le travail.

« C » – Numéro de certificat/licence. Les AMT doivent indiquer le numéro de leur licence dans cette case. Les AMO doivent indiquer le numéro de leur certificat et la ou les qualifications aux termes desquelles le travail a été effectué. Les constructeurs doivent indiquer leur numéro de production de type ou de certificat de type supplémentaire (STC). Les constructeurs d'appareils de normes techniques (TSO) modifiant ces appareils doivent indiquer le numéro TSO de l'appareil modifié.

« D » – Déclaration de conformité. Cet espace est utilisé pour certifier que la réparation ou la modification a été effectuée conformément à la Partie 5 de la présente réglementation. Lorsque le travail a été effectué ou supervisé par des titulaires de licence AMT non employés par un constructeur ou un AMO, ils doivent indiquer la date à laquelle la réparation ou la modification a été terminée et signer de leur nom intégral. Il est permis aux AMO d'autoriser des personnes qu'ils emploient à dater et à signer cette déclaration de conformité.

Une signature à l'article 6 « Déclaration de conformité » indique que la personne ayant effectué le travail certifie qu'il a été effectué conformément aux données applicables de la CAA et approuvées par la CAA. La certification ne s'applique qu'au travail décrit à l'article 8 « Description du travail réalisé ». Cette signature n'indique pas l'approbation par la CAA du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

Article 7 I – Approbation de remise en service. Le R.A.G. 08 établit les conditions dans lesquelles des réparations et modifications majeures effectuées sur des cellules, des groupes motopropulseurs, des



hélices et/ou des appareils pouvant être approuvées pour une remise en service. Cette partie du formulaire sert à indiquer l'approbation ou le rejet de la réparation ou de la modification de l'unité concernée et à identifier la personne ou l'organisme effectuant l'inspection de navigabilité. Cocher la case « Approuvée » ou « Rejetée » pour indiquer la conclusion. Cocher en outre la case appropriée pour indiquer qui est arrivé à cette conclusion. Cocher la case « Autre » pour indiquer que la conclusion est celle d'une personne autre que celles qui figurent sur la liste. Indiquer la date de la conclusion. La personne autorisée qui est arrivée à cette conclusion doit signer le formulaire et indiquer le numéro approprié de certificat ou de désignation.

1. Données préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions en s'assurant que l'article 7 est rempli comme indiqué ci-dessus.
2. Données non préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions avec le point 7 « Approbation de remise en service » laissé vierge et les deux exemplaires sont envoyés à l'AGAC avec les données justificatives. Lorsque la CAA détermine que les données relatives à la réparation ou à la modification majeure sont conformes à la réglementation en vigueur et aux pratiques acceptées de l'industrie, l'approbation des données est indiquée par une déclaration appropriée, notée à l'article 3 « À l'usage exclusif de la CAA ». Les deux formulaires et les données justificatives sont renvoyés au demandeur, qui remplit l'article 7 « Approbation de remise en service ». Le demandeur remet l'original du formulaire et ses données justificatives au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef et renvoie le duplicata à l'AGAC pour inclusion dans le dossier de l'aéronef de son service d'enregistrement des aéronefs.

Une signature apposée à l'article 7 « Approbation de remise en service » ne signifie pas que la CAA ait donné son approbation, sauf si la case à gauche de « Inspecteur de la CAA » a été cochée. Les autres personnes dont la liste figure à l'article 7 sont autorisées à « approuver la remise en service » si la réparation ou la modification est faite en utilisant des données approuvées par la CAA et effectuée conformément à ce présent règlement et s'y conforme.

Article 8 – Description du travail réalisé Une déclaration claire, concise et lisible décrivant le travail réalisé doit figurer à l'article 8, au verso du formulaire. Il est important que l'emplacement de la réparation ou de la modification par rapport à l'aéronef soit indiqué. Les données approuvées ayant servi de base pour l'approbation de la remise en service après la réparation ou la modification majeure doivent y être identifiées et décrites.

1. Par exemple, si un longeron déformé a été réparé, la déclaration indiquée dans cette partie peut commencer par « Aile enlevée de l'aéronef et revêtement enlevé sur 1,80 m. Longeron déformé réparé à 124,5 cm de l'extrémité conformément à... » et poursuivre par une description de la réparation. La description doit faire référence à la réglementation en vigueur et aux données



approuvées utilisées pour attester de la navigabilité de la réparation ou de la modification. Si la réparation ou la modification doit être couverte par le revêtement ou une autre structure, il faut certifier qu'une inspection a été faite après la pose du revêtement et que les endroits couverts ont été jugés satisfaisants.

2. Les données servant de base pour l'approbation de réparations ou de modifications majeures en vue d'une remise en service sont approuvées avant leur utilisation à cette fin et comprennent ce qui suit : Consignes de navigabilité, circulaires d'information dans certaines circonstances, approbation de fabrication de pièces TSO, instructions agréées du constructeur, manuel des kits et d'entretien, fiches de données des certificats de type et spécifications de l'aéronef. Les données justificatives, comme les analyses de stress, les rapports d'essais, les croquis ou les photographies doivent être soumises avec le formulaire. Ces données justificatives seront restituées au demandeur par l'AGAC.
3. S'il faut un espace supplémentaire pour décrire la réparation ou la modification, mettre en pièces jointes des feuilles sur lesquelles figurent les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef et la date à laquelle le travail a été fini.
4. Il n'est pas nécessaire d'indiquer les calculs de masse et d'équilibre dans cet article, mais cela peut être fait. Dans tous les cas où la masse et l'équilibre de l'aéronef sont affectés, les changements doivent être indiqués dans le dossier de masse et d'équilibre de l'aéronef, avec le travail effectué ayant requis les changements figurant sur le [Formulaire MR&M de la CAA] daté et signé.