



Guinée

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION D/ 2023/.....0015...../MT/CAB/SGG
PORTANT ADOPTION DE L'AMENDEMENT DU REGLEMENT
AERONAUTIQUE DE GUINEE (RAG 08 – PARTIE GEN ET PARTIE 145)
RELATIF AUX EXIGENCES GÉNÉRALE ET A L'ORGANISME DE
MAINTENANCE AGRÉÉ

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Charte de la Transition ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu** la Loi L/2018/048/AN du 15 Mai 2018, portant amendement de la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'aviation civile de la République de Guinée,
- Vu** le Décret D/2017/048/PRG/SGG du 25 Février 2017, portant création, attribution, organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret D/2022/0576/PRG/CNRD/SGG du 11 Décembre 2022, portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère des Transports ;
- Vu** le Décret D/2023/0097/PRG/CNRD/SGG du 07 avril 2023, portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** l'Arrêté 2019/N° 4209.MT.CAB.SGG du 27 Juin 2019 portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** les nécessités de service ;

DECIDE

Article 1 : Par la présente Décision, est adopté l'amendement du Règlement Aéronautique de Guinée (**RAG 08 – Partie GEN et Partie 145 édition n°03 révision n°00**) relatif à la Navigabilité : Exigences Générale et Organisme de Maintenance Agréé, pour prendre en compte l'amendement N°109 de l'Annexe 08 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 2 : Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'exécution de la présente Décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires.

4

Article 3 : La présente Décision qui prend effet à compter de la date de sa signature sera enregistré et publié partout où besoin sera, notamment le site de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile : www.agac.gov.gn .

Ampliations :

MT.....1
DG.....1
DGA.....1
CONS.....3
DSV.....1
DSNAA.....1
DTA.....1
DAFCH.....1
DEEPCQ.....1
ARCHIVES.....1/12

Conakry, le ..08 MAI 2023..



RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail – Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE



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

Édition 03 – Avril 2023



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 2 sur 7

ADMINISTRATION

Liste des pages effectives

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	1	03	Avril 2023	00	Avril 2023
LPE	2/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
EE	3/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
AMD	4/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
LDR	5/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
TDM	6/7 – 7/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.1	1/11 – 11/11	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.2	1/3 – 3/3	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.3	1/6 – 6/6	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.4	1/7 – 7/7	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.5	1/6 – 6/6	03	Avril 2023	00	Avril 2023
CHAPITRE 8.6	1/4 – 4/4	03	Avril 2023	00	Avril 2023
NMO RAG 08	1/25 – 25/25	03	Avril 2023	00	Avril 2023



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page **3** sur **7**

ADMINISTRATION

ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
01	Octobre 2015	Édition Initiale
02	Juin 2017	Refonte du Règlement
03	Avril 2023	Refonte du Règlement et transposition de l'amendement 109 de l'annexe 8 - OACI



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 4 sur 7

ADMINISTRATION

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs
00	Avril 2023	Toutes les pages	Refonte du Règlement et transposition de l'amendement 109 de l'annexe 8 - OACI



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 5 sur 7

ADMINISTRATION

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Édition	Date Édition
Loi	République de Guinée	Loi L/2018/048 du 15 Mai 2018, portant amendement de la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		Mai 2018
Annexe 8	OACI	Navigabilité des Aéronefs	13ème Édition Amendement 109	Juillet 2022 Nov.2022



TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	2
ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS	3
AMENDEMENTS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES	5
TABLE DES MATIÈRES	6
R.A.G 08 – NAVIGABILITÉ : EXIGENCES GÉNÉRALES	1
8.1 Généralités.....	1
8.1.1 Applicabilité	1
8.2 Certification des aéronefs et des produits aéronautiques.....	1
8.2.1 Applicabilité.....	1
8.2.2 ACCEPTATION D’UN Certificat DE TYPE	1
8.2.3 SUSPENSION D’UN Certificat DE TYPE	1
8.2.4 REVOCACTION D’UN Certificat DE TYPE	2
8.2.6 DEMANDE d'un certificat de type supplémentaire	3
8.3 Délivrance ET RENOUELEMENT DE LA VALIDITE d’UN certificat de navigabilité	1
8.3.1 Applicabilité	1
8.3.2 Habilitation	1
8.3.3 Délivrance d'un certificat de navigabilité	1
8.3.4 Délivrance de permis de vol spéciaux.....	2
8.3.5 VALIDITE des certificats de navigabilité.....	3
8.3.8 Cas d'un aéronef endommagé	4
8.3.9 Coopération entre États concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité	5
8.3.10 Amendement d'un certificat de navigabilité.....	6
8.3.11 Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité	6
8.3.12 Transport aérien commercial	6
8.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES	1
8.4.1 Applicabilité	1
8.4.2 Généralités	1
8.4.3 Responsabilité	2
8.4.4 Maintenance et expérience d'exploitation.....	3
8.4.5 Rapports sur les pannes, défaillances et défauts	3
8.4.6 masse et centrage :	6
8.5 EXIGENCES EN MATIERE DE MAINTENANCE ET d'inspection des aéronefs	1
8.5.1 Applicabilité.....	1
8.5.2 exigences d'ordre général pour la maintenance et les inspections	1
8.5.3 Personnes autorisées à effectuer la maintenance, l'entretien préventif, le reconditionnement et les modifications.....	2
8.5.4 Personnel autorisé à approuver la remise en service.....	3



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE - EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 7 sur 7

ADMINISTRATION

8.5.5	Personnes autorisées à effectuer des inspections	4
8.5.6	Règles de performance : maintenance	4
8.5.7	Règles de performance : Inspections	5
8.5.8	Règles de performance : Limites de navigabilité	6
8.6	Dossiers et ENREGISTREMENTS de maintenance et d'inspection	1
8.6.1	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	1
8.6.2	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de reconditionnement et de modification d'un produit.....	2
8.6.3	Contenu, formulaire et GESTion des dossiers d'inspection pour une remise en service	3
A-	Modification, réparations et entretien préventif MODIFICATIONS ET REPARATIONS.....	2
B-	CRITERES DE CLASSIFICATION DES MODIFICATIONS ET DES REPARATIONS.....	3
1.	GENERALITES	3
NMO 8.1.2 (41)	Modifications majeures	7
NMO 8.1.2 (53)	Réparations majeures	9
NMO 8.1.2 (21)	Entretien préventif.....	11
NMO 8.3.3	Délivrance ou validation d'un certificat de navigabilité	14
NMO 8.5.7	Règles de performance : Inspections.....	17
NMO 8.6.1	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	17
NMO 8.6.1(b)	Enregistrement des réparations et des modifications majeures.....	17



R.A.G 08 – NAVIGABILITÉ : EXIGENCES GÉNÉRALES

8.1 GÉNÉRALITÉS

8.1.1 APPLICABILITE

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.

8.1.2 DEFINITIONS

Dans le présent règlement les termes ci-dessous ont les significations suivantes :

- (1) **Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (2) **Aéronef télépiloté (RPA)^{††}.** Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (3) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manoeuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
- (4) **À l'épreuve du feu.** Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
- (5) **Altitude-pression.** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
- (6) **Approuvé.** Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
- (7) **Atmosphère type.** Atmosphère définie comme suit :
 - a) l'air est un gaz parfait sec ;
 - b) ses constantes physiques sont les suivantes :



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE - EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 2 sur 11

GENERALITES

— masse molaire moyenne au niveau de la mer :

$$M_0 = 28,964\ 420 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}$$

— pression atmosphérique au niveau de la mer :

$$P_0 = 1\ 013,250 \text{ hPa}$$

— température au niveau de la mer :

$$t_0 = 15 \text{ °C}$$

$$T_0 = 288,15 \text{ K}$$

— masse volumique au niveau de la mer :

$$\rho_0 = 1,225\ 0 \text{ kg/m}^3$$

— température de fusion de la glace :

$$T_i = 273,15 \text{ K}$$

— constante universelle des gaz parfaits :

$$R^* = 8,314\ 32 \text{ (J/mol)/K}$$

c) les gradients de température sont les suivants :

Altitude géopotentielle (km)		Gradient de température (degrés Kelvin par kilomètre géopotentiel standard)
de	à	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0



- (8) **Avion.** Aérodyné 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.
- (9) **Catégorie A.** En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la Partie IVB de l'Annexe 8 et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.
- (10) **Catégorie B.** En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.
- (11) **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 navigabilité de cet État.
- (12) **Certificat de type^{tt}.** Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement de navigabilité applicable de cet État.
- (13) **Charges limites.** Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.
- (14) **Charge ultime.** Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
- (15) **Coefficient de sécurité.** Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.
- (16) **Conception de type^t.** Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.
- (17) **Conception de type^{tt}.** Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.
- (18) **Conditions d'utilisation prévues^t.** Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de



l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;

b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience

(19) **Conditions d'utilisation prévues^{††}**. Conditions relevées par l'expérience ou que que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef et du poste de télépilotage, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef ou le poste de télépilotage sont déclarés aptes. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef et du poste de télépilotage, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;

b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

(20) **Configuration (d'un avion)**. Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

(21) **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.

(22) **Détection et évitement^{††}**. Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

(23) **Domage provenant d'une source discrète**. Domage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.



- (24) **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.
- (25) **En état de navigabilité^{††}**. État d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, 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
- (26) **Enregistrements de maintenance**. Enregistrement indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.
- (27) **Entretien préventif**. Opérations simples ou mineures de préservation et le remplacement de petites pièces normales sans opérations complexes d'assemblage.
- (28) **État de conception**. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (29) **État de conception d'une modification**. État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (30) **État de construction[†]**. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (31) **État de construction^{††}**. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.
- (32) **État de liaison C2 nominale^{††}**. État du RPAS pendant lequel la performance de la liaison C2 est suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.
- (33) **État de perte de la liaison C2^{††}**. État du RPAS dans lequel la performance de la liaison C2 s'est dégradée à la suite d'une interruption de la liaison C2 dont la durée a dépassé le temps de décision en cas de perte de la liaison C2, au point où il ne suffit pas d'autoriser le télépilote à gérer activement le vol en sécurité et de façon opportune.
- (34) **État d'immatriculation**. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (35) **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.



- (36) **Facteur de charge.** Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.
- (37) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.
- (38) **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.
- (39) **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.
- (40) **Hélicoptère de classe de performances 1.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.
- (41) **Hélicoptère de classe de performances 2.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (42) **Hélicoptère de classe de performances 3.** Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
- (43) **Interruption de la liaison C2^{††}.** Toute situation temporaire pendant laquelle la liaison C2 est indisponible, discontinue, cause un retard excessif ou n'a pas une intégrité adéquate, mais dont la durée ne dépasse pas le temps de décision avant perte de la liaison C2.
- (44) **Justification satisfaisante.** Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.
- (45) **Liaison C2^{††}.** Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.
- (46) **Maintenance[†].** Exécution des tâches sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la



pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

- (47) **Maintenance^{††}**. Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (48) **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.
- (49) **Maintien de la navigabilité^{††}**. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, 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.
- (50) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance**. Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (51) **Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage**. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.
- (52) **Masse de calcul au décollage**. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.
- (53) **Masse de calcul pour les évolutions au sol**. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.
- (54) **Modification**. Le changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices.
- (55) **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. Voir NMO 8.1.2 et NMO 8.1.2(41) pour plus de détails.

- (56) **Modification mineure.** Une modification autre qu'une modification majeure et qui peut être effectuée par des opérations élémentaires.
- (57) **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).
- (58) **Moteur(s) le(s) plus défavorable(s).** Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.
- (59) **Organisme responsable de la conception de type.** Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.
- (60) **Organisme responsable de la conception de type^{††}.** Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice
- (61) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (62) **Poste de télépilotage (RPS)^{††}.** Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.
- (63) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
- (64) **Qualité de service fournie (QoSD)^{††}.** Énoncé de la QoS réalisée ou fournie par le C2CSP à l'exploitant de RPAS.
- (65) **Qualité de service requise (QoSR)^{††}.** Énoncé de la QoS exigée du C2CSP par l'exploitant de RPAS.
- (66) **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.



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE - EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 9 sur 11

GENERALITES

- (67) **Règlement applicable de navigabilité^{tt}**. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice considérés.
- (68) **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.
- (69) **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.
- (70) **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.
- (71) **Règlement applicable de navigabilité**. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un Etat contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.
- (72) **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 la suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.
- (73) **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.
- Voir NMO 8.1.2 et NMO 8.1.2(53) pour plus de détails.
- (74) **Réparation mineure**. Réparation mineure signifie une réparation qui n'est pas majeure et qui peut être effectuée par des opérations élémentaires.
- (75) **Résistant au feu**. Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.
- (76) **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.

- (77) **Spécification de la liaison C2^{††}**. Performance minimale que l'équipement de liaison C2 assurera conformément aux exigences de conception applicables du système de navigabilité.
- (78) **Surface d'atterrissage**. Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.
- (79) **Surface de décollage**. Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.
- (80) **Système d'aéronef télépilote (RPAS)^{††}**. Aéronef télépilote, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.
- (81) **Temps de décision avant perte de la liaison C2^{††}**. Temps maximal permis avant de déclarer une perte de la liaison C2 pendant lequel la performance de la liaison C2 n'est pas suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.
- (82) **Transfert de commande^{††}**. Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- (83) **Transfert de connexion^{††}**. Transfert de la voie de liaison de données active entre le RPS et le RPA de l'un des liens ou réseaux constituant la liaison C2 à un autre lien ou réseau constituant la liaison C2.
- (84) **Type d'aéronef orphelin**. Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'Etat de conception et qui n'a plus d'Etat de conception désigné aux termes de l'annexe 8. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l'annexe 8.
- (85) **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.



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



8.2 CERTIFICATION DES AÉRONEFS ET DES PRODUITS AÉRONAUTIQUES

N. B. : Le R.A.G. 08 part de l'hypothèse que la Guinée n'a actuellement pas les capacités ou la demande pour délivrer son propre certificat de type original et ne sera donc pas l'État de conception ou de construction. En conséquence, la Guinée délivrera son propre certificat de navigabilité ou validera celui d'un autre État conformément au présent règlement. Quel que soit le cas, la Guinée est responsable du maintien de la navigabilité des aéronefs figurant sur son registre et de s'assurer que ceux qui ne sont pas immatriculés en Guinée mais qui y sont exploités maintiennent leur état de navigabilité conformément aux exigences de l'État d'immatriculation. Voir l'Annexe 8 de l'OACI, Partie II, Chapitre 4 : 4.2 pour les responsabilités des États contractants concernant le maintien de la navigabilité.

8.2.1 APPLICABILITÉ

- (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.

8.2.2 ACCEPTATION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) La Guinée n'étant ni un Etat de conception ni un Etat de construction d'aéronef, de moteur ou d'hélices accepte les certificats de type établis conformément aux exigences de l'Annexe 8 à la convention de Chicago, par la FAA, l'EASA, Transport Canada et l'ANAC du Brésil. .

8.2.3 SUSPENSION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) Suite à une suspension d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'Autorité conformément au § 8.2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs immatriculés en Guinée sont suspendus, sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.



- (b) Suite à une suspension du certificat de type d'un moteur ou d'une hélice acceptés par l'Autorité conformément au § 8.2.2, les certificats de navigabilité des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice sont suspendus, sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.
- (c) Nonobstant les § 8.2.3 (a) et 8.2.3 (b), dans le cas où le motif de suspension du certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice ne concerne pas la navigabilité de type, les exploitants des aéronefs concernés peuvent postuler à un certificat de navigabilité spécial, valable uniquement sur le territoire Guinéen et d'une durée maximale de validité de six (06) mois non renouvelables.
- (d) Les § 8.2.3 (a), (b) et (c) sont applicables aux aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Autorité.

8.2.4 REVOCATION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) Suite à une révocation d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'Autorité conformément au § 8.2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs immatriculés en Guinée deviennent caducs sans délai.
- (b) Suite à une révocation d'un certificat de type d'un moteur ou d'une hélice acceptée par l'Autorité conformément au § 8.2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice et immatriculés au Sénégal deviennent caducs sans délai.
- (c) Les § 8.2.4 (a) et (b) sont applicables aux aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Autorité.

8.2.5 TRANSFERT DE CERTIFICAT DE TYPE

- 1) Suite à un transfert d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'Autorité conformément au § 8.2.2:
 - (a) les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants sont mis à jour lors du prochain renouvellement de certificat de navigabilité ;;
 - (b) en cas de changement d'Etat de conception et de non reconnaissance par l'Autorité des certificats de type délivrés par cet Etat, les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants deviennent caducs sans délai.
- 2) Suite à un transfert d'un certificat de type d'un moteur ou d'une hélice accepté par l'Autorité conformément au § 8.2.2:



- (a) les certificats acoustiques des aéronefs correspondants sont mis à jour lors du prochain renouvellement de certificat de navigabilité ;
- (b) en cas de changement d'Etat de conception et de non reconnaissance par l'Autorité de certificats de type délivrés par cet Etat, les certificats de navigabilité des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice deviennent caducs sans délai.

8.2.6 DEMANDE D'UN CERTIFICAT DE TYPE SUPPLEMENTAIRE

- (a) Toute personne qui propose de modifier un produit en effectuant un changement majeur à la conception de type, mais pas suffisant pour requérir une nouvelle demande de certificat de type, soumet une demande de certificat de type supplémentaire au service de réglementation de l'État de conception ayant approuvé le certificat de type pour ce produit ou à l'État d'immatriculation de l'aéronef, à condition que ce dernier possède l'expertise technique permettant d'évaluer le changement proposé conformément à la conception de type. Le demandeur soumet sa demande conformément aux procédures requises par cet État.
- (b) Sur réception d'une demande de certificat de type supplémentaire pour un aéronef immatriculé en Guinée :
 - (1) L'AGAC transmet la demande à l'État de conception ; ou
 - (2) accepte un certificat de type supplémentaire.

N. B. : Si l'État d'immatriculation n'est pas celui de conception, il peut choisir de transmettre une demande de certificat de type supplémentaire à l'État de conception.



8.3 DELIVRANCE ET RENOUVELEMENT DE LA VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

8.3.1 APPLICABILITE

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).

8.3.2 HABILITATION

- (a) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef immatriculé en Guinée, ou leur mandataire 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 l'AGAC.

8.3.3 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) L'AGAC délivre un certificat de navigabilité 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) À compter du 26 novembre 2026, le certificat de navigabilité délivré à un aéronef télépiloté contiendra une justification de l'état de navigabilité du système d'aéronef télépiloté (RPAS), en tant que système complet, pour garantir qu'il est conforme à la conception de type et en état de fonctionner en sécurité.
- (d) Le certificat de navigabilité contient les informations figurant à la NMO 8.3.3
- (e) Le certificat de navigabilité est délivré en français avec une traduction en langue anglaise.

8.3.4 DELIVRANCE DE PERMIS DE VOL SPECIAUX

- (a) L'AGAC est autorisée à délivrer un permis de vol spécial 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 1.



- (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.

8.3.5 VALIDITE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité 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 pour la période normale de validité fixée à six (06) mois, et demeure en vigueur :
 - (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.

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.



8.3.6 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AERONEF — LIMITES D'EMPLOI

Chaque aéronef doit être doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité, conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

Note.— À compter du 26 novembre 2026, les renseignements nécessaires à la sécurité d'utilisation du RPA comprennent les renseignements applicables au RPS et à la liaison C2.

8.3.7 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITE

Si un aéronef n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité, cet aéronef ne peut être utilisé que lorsqu'il aura été remis en état de navigabilité.

Note.— À compter du 26 novembre 2026, dans le cas d'un aéronef télépilote qui doit être remis en état de navigabilité, cette disposition s'applique au RPS du RPA, à la ou aux liaisons C2 requises et à tout autre composant défini dans le règlement applicable de navigabilité.

8.3.8 CAS D'UN AERONEF ENDOMMAGE

Dans le cas d'un aéronef immatriculé au Guinée et endommagé, l'Autorité juge si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité. L'Autorité peut alors prononcer la suspension ou le retrait du certificat de navigabilité.

Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef immatriculé en Guinée se trouve sur le territoire d'un autre État, les autorités de cet État auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, et ce jusqu'à ce que l'Autorité soit avisée et formule le jugement mentionné au § 8.3.8.1 Si l'Autorité considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, elle interdit à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'Autorité peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des



limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'Autorité tient compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du § 2, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Si l'Autorité considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol.

8.3.9 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'aviateur 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.
- (e) Lorsque l'Autorité agréé un organisme de maintenance ou qu'Elle valide l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un autre État contractant, l'Autorité veille au respect de la RAG 08 Partie 145.
- (f) L'Autorité veille à ce que des informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation ne soient pas transmises dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.



- (g) L'Autorité veille à ce que les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation soient transmises de façon sécurisée à l'autorité compétente de l'État de conception conformément aux dispositions du RAG 17.

8.3.10 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (1) L'AGAC peut amender ou modifier un certificat de navigabilité Sur demande d'un propriétaire ou d'un exploitant ;
- (2) Sur sa propre initiative.
- (h) 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

8.3.11 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

8.3.12 TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL

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



8.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

8.4.1 APPLICABILITE

- a) Le présent sous-chapitre s'applique aux aéronefs immatriculés en Guinée ainsi qu'aux moteurs, hélices et pièces connexes installés sur ces aéronefs.
- b) À compter du 26 novembre 2026, le présent sous-chapitre s'applique aux aéronefs télépilotes immatriculés Guinée ainsi qu'aux moteurs, hélices et pièces connexes installés sur ces aéronefs et leurs pièces connexes.

8.4.2 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 1 ou conformément au programme d'inspection approuvé aux termes du RAG 06 – PARTIE 1, 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.

L'AGAC dispose d'un système permettant de surveiller et d'obtenir des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'elle reçoit de l'État de conception d'une modification et d'adopter directement ces renseignements obligatoires ou d'analyser les renseignements reçus et de prendre des mesures appropriées

- (e) l'AGAC rend compte à l'État de conception et à l'État de conception d'une modification concernés de toute exigence supplémentaire pour le maintien de la navigabilité qu'elle émet ou de toute défaillance ou de tout défaut.

8.4.3 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.

8.4.4 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.

8.4.5 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 ;



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE - EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 4 sur 7

MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

- (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 ;



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 5 sur 7

MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

- (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 ;
 - (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.

8.4.6 MASSE ET CENTRAGE :

(a) Un aéronef pour lequel un certificat de navigabilité standard est délivré en vertu des normes et règlements de la Guinée doit être pesé et la position du centre de gravité de l'aéronef déterminée comme suit :

- Pour l'aviation commerciale tous les 4 ans, si masses individuelles par aéronefs sont utilisées, et tous les 9 ans, si des masses de flotte sont utilisées.
- Pour l'aviation générale, tous les 5 ans.

(b) Lors de la pesée de l'aéronef, son propriétaire ou son exploitant doit établir un programme de masse indiquant:

(1) La masse de base de l'aéronef, à savoir la masse de l'aéronef à vide et la masse des éléments inutilisables, du carburant et de l'huile inutilisable dans l'aéronef et des éléments d'équipement indiqués dans le programme de masse, ou toute autre masse pouvant être approuvée par l'Autorité dans le cas de cet aéronef; et

(2) La position du centre de gravité de l'aéronef lorsque celui-ci ne contient que les éléments compris dans la masse de base ou toute autre position du centre de gravité approuvée par l'Autorité dans le cas de cet aéronef.

c) Le rapport de pesée doit être conservé par l'exploitant de l'aéronef jusqu'à l'expiration d'une période de six mois suivant la prochaine pesée de l'aéronef aux fins du présent règlement.

d) Les rapports périodiques de masse et centrage de tous les aéronefs sont conformes aux indications des paragraphes d) 1) et (d) (2) ci-dessous.

(1) Chaque aéronef appartenant à la catégorie des aéronefs légers doit être pesé à nouveau et peser à vide et son centre de gravité établi lorsque:

- (a) l'aéronef est révisé;
- (b) du matériel supplémentaire est installé ou du matériel précédemment installé est retiré;



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE - EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 7 sur 7

MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

c) il est avéré que la masse de l'aéronef a changé pour toute autre raison;

(d) Le temps écoulé depuis la dernière pesée est dû au plus tard 48 mois civils.

(2) L'exploitant doit s'assurer qu'un poids à vide et un centre de gravité à vide sont établis pour chaque aéronef lourd qu'il exploite lorsque: -

(a) l'aéronef est révisé;

(b) du matériel supplémentaire est installé ou du matériel précédemment installé est retiré;

c) On sait que la masse de l'aéronef a changé pour toute autre raison;

(d) Le temps écoulé depuis la dernière pesée est dû au plus tard 60 mois civils.



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

8.5.1 APPLICABILITÉ

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.

8.5.2 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.

8.5.3 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 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.

8.5.4 PERSONNEL AUTORISE 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 8.5.2.
 - (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.

8.5.5 PERSONNES AUTORISEES A EFFECTUER DES INSPECTIONS

- (a) Aucune personne autre que l'AGAC ne peut effectuer les inspections requises par l'alinéa 8.5.2 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.

8.5.6 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.

8.5.7 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.

8.5.8 REGLES DE PERFORMANCE : LIMITES DE NAVIGABILITE

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 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 :
- (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.

8.6.2 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.

8.6.3 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 1 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 défauts 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 1, 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.



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 4 sur 4

DOSSIERS ET ENREGISTREMENTS DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION

- (b) LISTE DES DÉFECTUOSITÉS. La personne qui effectue toute inspection requise par le RAG 06 – PARTIES 1, 2 et 3 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 défauts.



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 1 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

R.A.G. 08 – PARTIE GEN

NORMES DE MISE EN ŒUVRE



NMO 8.1.2

A-MODIFICATION, RÉPARATIONS ET ENTRETIEN PRÉVENTIF MODIFICATIONS ET REPARATIONS

1. GENERALITES

Toute modification ou réparation sera acceptée formellement par l'AGAC sur la base d'une approbation délivrée par l'EASA, la FAA, Transport Canada et l'ANAC du Brésil, ou par un organisme de conception approuvé EASA ou FAA.

Les critères de classification définis au point B peuvent être utilisés pour classer ou identifier le caractère majeur ou mineur d'une modification ou une réparation.

L'AGAC acceptera la classification attribuée par l'Etat ou l'organisme de conception lors de l'approbation.

2. CONDITIONS DE CONNAISSANCE

Le postulant qui désire apporter des modifications ou des réparations majeures à un aéronef, doit avoir une solide connaissance des principes de conception et d'expérience propres à son type. Il faut disposer des moyens complets dans les domaines techniques pertinents, qui lui permettront d'effectuer, s'il y a lieu, des analyses. Il doit aussi avoir des rapports d'analyse d'essais établi lors de la certification de type initiale de produit aéronautique en question. Par conséquent, des représentants autorisés de l'organisme concepteur du type ou des organismes agréés doivent participer à la conception des modifications ou des réparations, ou la vérifier.

3. RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT

Avant de réaliser une modification ou une réparation, l'exploitant a la responsabilité de vérifier la compatibilité avec toutes les autres modifications et réparations effectuées auparavant sur l'aéronef. Cette compatibilité peut être déterminée par l'examen des dossiers de l'aéronef et de l'aéronef même.

Si la réalisation de la modification ou de la réparation est sous-traitée, l'ensemble des informations relatives à la compatibilité doivent être mise à la disposition du sous-traitant.

4. CONSERVATION DES ENREGISTREMENTS

Après l'accomplissement de la modification ou de la réparation, l'exploitant doit s'assurer de conserver en plus les éléments suivants :

- a) Les états de maintenances consécutifs à l'accomplissement d'une tâche de maintenance (Approbation de remise en service, fiches de maintenance, etc.) ;



- b) La preuve de l'acceptation par l'AGAC de la modification ou la réparation ;
- c) Le dossier technique attestant de l'approbation de la modification ou de la réparation par l'Etat ou un organisme de conception dûment agréé par celui-ci :
 - i. Un certificat de type supplémentaire (STC) ou un document équivalent, un bulletin de service ou un renvoi au manuel des réparations structurales, s'il y a lieu,
 - ii. Une liste récapitulative des croquis et les photographies, spécifications et états qui décrivent la modification ou la réparation et indiquent où elle a été apportée sur l'aéronef ;
- d) Les états concernant le changement de la masse et du centrage ou de la modification de la charge électrique, s'il y a lieu ;
- e) Un état de toute modification de la charge électrique due à une modification de conception.

Les renseignements détaillés sur les modifications et les réparations apportées à un aéronef et à ses composants principaux soient conservés pendant au moins quatre-vingt-dix (90) jours après le retrait permanent du service de l'élément auquel ils se rapportent.

En cas de changement temporaire d'exploitant, les enregistrements doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, ils doivent être remis au nouvel exploitant.

5. MISE A JOUR DES MANUELS

L'exploitant doit tenir compte de l'incidence de la modification ou de la réparation sur ses manuels (manuel de vol, programme d'entretien, etc.) et procéder à leur mise à jour.

B-CRITERES DE CLASSIFICATION DES MODIFICATIONS ET DES REPARATIONS

1. GENERALITES

Les critères ci-après indiquent la manière d'évaluer si une modification ou une réparation est majeure ou mineure. Dans chaque cas, il faut déterminer si le changement proposé aura ou non des incidences autres que négligeables. A chaque question, il faut répondre par « OUI » ou par « NON ». Toute réponse affirmative à une seule des questions indique que la modification ou la réparation devrait être classée comme majeure. Les exemples et les essais présentés ont valeur d'illustration seulement et ne visent pas à couvrir toutes les possibilités.



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 4 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

2. TABLEAU DES CRITERES

N°	CRITERES	OUI	NON	REMARQUES
1 . GENERALITES				
1.1	Le changement est-il effectué comme solution de rechange pour la conformité avec une consigne de navigabilité ou avec toute instruction équivalente ?			
2 . MASSE ET CENTRAGE				
2.1	Le changement entraine-il une révision des limites de masse approuvées ou des limites d'écart de centrage ?			
2.2	Le changement impose-t-il d'utiliser du lest ou d'autres méthodes pour maintenir le centre de gravité dans les limites approuvées ?			
3 . PERFORMANCES ET CARACTERISTIQUES DE VOL				
Le changement entraine-t-il des modifications de la configuration de l'aéronef qui peuvent :				
3.1	Augmenter sa traînée ?			
3.2	Changer sa poussée ou sa puissance ?			
3.3	Avoir une incidence sur sa stabilité ou sa maniabilité ?			
3.4	Provoquer des frottements ou des vibrations ?			
3.5	Modifier les caractéristiques de décrochage, au point qu'il faille procéder à une analyse ou à des vérifications ?			
4. RESISTANCE STRUCTURALE				
4.1	Le changement concerne-t-il un élément principal de la structure de l'aéronef, tel qu'une armature, une lisse, une nervure, un longeron ou un revêtement porteur ?			



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 5 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

4.2	Le changement concerne-t-il un élément structural qui est très pris en compte dans une évaluation de la tolérance aux dommages ou de la fatigue/sûreté intégrée ?			
4.3	Il y a-t-il eu perforation ou changement d'un contenant sous pression?			
4.4	Le changement entraîne-t-il l'installation ou la modification d'une enveloppe de confinement ou d'un dispositif d'immobilisation pour arrimage d'éléments de masse significative ?			
4.5	Le changement entraîne-t-il des réparations ou des modifications de la structure portante des sièges, des harnais ou de leur fixation, ou de tout autre dispositif permettant aux occupants de s'attacher dans leur fauteuil ?			
4.6	Le changement entraîne-t-il le remplacement de matériaux ?			

5 . FONCTIONNEMENT DES MOTEURS

5.1	Le changement entraîne-t-il une incidence importante sur le groupe motopropulseur, les hélices ou leurs accessoires ?			
-----	---	--	--	--

6 . AUTRES QUALITES AYANT UNE INCIDENCE SUR LA NAVIGABILITE

6.1	Le changement concerne-t-il des équipements qui ne font l'objet d'aucune norme de performances approuvée ou acceptée par le service de navigabilité ?			
6.2	Le changement a-t-il une incidence sur la probabilité de défaillances pouvant compromettre ou empêcher le maintien de la sécurité d'un vol ou d'un atterrissage ?			
6.3	Le changement obstrue –t-il le champ de vision du pilote ou réduit-il sa capacité de contrôler l'aéronef ?			
6.4	Le changement modifie-t-il l'aménagement intérieur ou les matériaux de la cabine ?			



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 6 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

6.5	Le changement concerne-t-il les systèmes de pressurisation de la cabine ou d'alimentation en oxygène ?			
6.6	Le changement concerne-t-il les commandes de vol ou le pilotage automatique ?			
6.7	Le changement concerne-t-il des éléments critiques ou essentiels des circuits électriques, tels que des générateurs, des alternateurs, des convertisseurs, des batteries, des bus de distribution ou des dispositifs de protection et de contrôle des bus ?			
6.8	Le changement a-t-il une incidence sur les instruments, les indications ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements pour la navigation ?			
6.9	Le changement a-t-il une influence sur les instruments, les indicateurs ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements essentiels ou critiques concernant l'état de l'aéronef ?			
6.1 0	Le changement a-t-il une incidence sur une affichette d'instruction réglementaire ?			
6.1 1	Le changement modifie-t-il tout renseignement approuvé qui figure dans le manuel de vol de l'aéronef ou de tout document équivalent ?			
7 . AUTRES QUALITES AYANT UNE INCIDENCE SUR LES CARACTERISTIQUES EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT				
7.1	Le changement modifie-t-il les caractéristiques de bruit ou d'émission de l'aéronef ?			
8 . PRATIQUES NON NORMALISEES				
8.1	Le changement entraine-t-il des pratiques ou des techniques qui sont nouvelles ou non éprouvées dans l'application envisagée ?			



NMO 8.1.2 (41) 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 8.1.2 (53) 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



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 10 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (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 « rebotting » 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 regarnissage 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 8.1.2 (21) 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



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 12 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (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



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 13 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (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



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 14 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

NMO 8.3.3 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

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

*	[ÉTAT D'IMMATRICULATION]	*
[SERVICE DE DÉLIVRANCE]		
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation	2. Constructeur et désignation de l'aéronef**	3. Numéro de série de l'aéronef
_____	_____	_____
4. Base de certification et catégories d'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 aux lois et règlements en vigueur en République de Guinée 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 etsa 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



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 15 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

entretenu dans le cadre d'un système d'inspections continues.

(b) Le certificat de navigabilité délivré par l'AGAC à un aéronef télépiloté est comme suit :

*	<i>ETAT D'IMMATRICULATION</i>	*
<i>(SERVICE DE DELIVRANCE)</i>		
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ – RPA		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation	2. Constructeur de l'aéronef télépiloté (RPA) et désignation donnée au RPA par le constructeur**	3. Numéro de série de l'aéronef télépiloté
4. Type(s) et/ou modèle(s) de poste de télépilotage (RPS)	5. Liaison(s) pour le RPA [liaison(s) C2]***	
6. Base de certification et catégories d'exploitation ****		
7. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef télépiloté ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et à aux lois et règlements en vigueur en République de Guinée; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. Délivré le Signature		
8. *****		



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 16 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

* Espace réservé à l'État d'immatriculation.

** La désignation constructeur doit comporter le type et le modèle de l'aéronef télépiloté (RPA).

*** Cet espace devrait indiquer la ou les liaisons C2 qui peuvent être utilisées pour la commande et le contrôle du RPA conformément au règlement de certification et pour utiliser le RPA en respectant les limites d'emploi spécifiées.

**** Cet espace est normalement utilisé pour indiquer la base de la certification, c'est-à-dire le règlement de certification, qui a servi à déterminer la conformité de l'aéronef du RPA et/ou la catégorie d'exploitation permise de l'aéronef (transport aérien commercial, travail aérien ou transport privé).

***** Cet espace sera utilisé soit pour les visas périodiques (donnant la date d'expiration), soit pour une mention attestant que l'entretien de l'aéronef du RPA est effectué au moyen d'un système de vérification permanente.



NMO 8.5.7 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 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(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 ;



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 18 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (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)



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 19 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

- (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	



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 20 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

	<input type="checkbox"/> Licence (AMT) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> P ou <input type="checkbox"/> A/P	(Pour un AMO, inclure les qualifications appropriées délivrées pour la réparation ou la modification majeure)	
	<input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé		
	<input type="checkbox"/> AMO du constructeur		
<p>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.</p>			
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



**RAG 08 - Partie GEN
NAVIGABILITE – EXIGENCES
GENERALES**

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 21 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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.



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 22 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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 § 8.6.3. »
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 § 8.6.3. »
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



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 23 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 24 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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



RAG 08 - Partie GEN NAVIGABILITE – EXIGENCES GENERALES

EDITION N°03 Avril 2023
REVISION N°00 Avril 2023
Page 25 sur 25

NORMES DE MISE EN ŒUVRE

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.