

RÉPUBLIQUE DU CONGO  
UNITE - TRAVAIL - PROGRES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'AVIATION CIVILE

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



# Règlements Aéronautiques du Congo

**R.A.C 04**

NAVIGABILITÉ

Février 2008





**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de révision	Date de révision
LPE	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
ER	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
LA	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
LR	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
TM	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.1	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	3	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.2	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.3	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.4	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	3	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	4	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	5	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.5	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	3	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.6	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
4.7	1	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	2	01	Fév 2008	00	Fév 2008
	3	01	Fév 2008	00	Fév 2008









## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>4.1 GÉNÉRALITÉS</b>	<b>4.1</b>
4.1.1.1 Domaine d'application	4.1 1
4.1.1.2 Définitions	4.1 1
4.1.1.3 Abréviations	4.1 3
<b>4.2 CERTIFICATION DE TYPE DE L'AÉRONEF ET DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEF</b>	<b>4.2</b>
4.2.1.1 Domaine d'application	4.2 1
4.2.1.2 Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité	4.2 1
4.2.1.3 Contrôle de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité	4.2 1
4.2.1.4 Approbation technique de modification, de réparation ou de pièces de rechange	4.2 2
4.2.1.5 Certificat de navigabilité de type	4.2 2
<b>4.3 PRODUCTION</b>	<b>4.3</b>
4.3.1.1 Domaine d'application	4.3 1
4.3.1.2 Production des aéronefs	4.3 1
4.3.1.3 Production des pièces	4.3 1
4.3.1.4 Contrôle de production	4.3 1
4.3.1.5 Traçabilité	4.3 1
<b>4.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ</b>	<b>4.4</b>
4.4.1.1 Domaine d'application	4.4 1
4.4.1.2 Éligibilité	4.4 1
4.4.1.3 Classification de certificats de navigabilité	4.4 1
4.4.1.4 Amendement de certificat de navigabilité	4.4 1
4.4.1.5 Transfert et restitution du certificat de navigabilité	4.4 1
4.4.1.6 Durée de validité du certificat de navigabilité	4.4 2
4.4.1.7 Identification des aéronefs - Limitations	4.4 2
4.4.1.8 Délivrance de certificat de navigabilité	4.4 2
4.4.1.9 Délivrance de certificat de navigabilité spécial	4.4 3
4.4.1.10 Perte temporaire de la navigabilité	4.4 4
4.4.1.11 Cas d'un aéronef endommagé	4.4 4
4.4.1.12 Modèle de certificat de navigabilité	4.4 4
<b>4.5 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ D'UN AÉRONEF ET DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEF</b>	<b>4.5</b>
4.5.1.1 Domaine d'application	4.5 1
4.5.1.2 Détermination du maintien de la navigabilité	4.5 1



		<b>Page</b>
4.5.1.3	Renseignements relatifs au maintien de la navigabilité	4.5 1
<b>4.6</b>	<b>MAINTENANCE ET INSPECTION DE L'AÉRONEF</b>	<b>4.6</b>
4.6.1.1	Domaine d'application	4.6 1
4.6.1.2	Personnes autorisées à effectuer la maintenance	4.6 1
4.6.1.3	Catégorie et type de travaux de maintenance	4.6 1
4.6.1.4	Personnel autorisé à approuver la remise en service	4.6 1
4.6.1.5	Personnes autorisées à effectuer des inspections	4.6 2
4.6.1.6	Règles d'application - Maintenance	4.6 2
<b>4.7</b>	<b>ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE</b>	<b>4.7</b>
4.7.1.1	Contenu, formulaire, et gestion des dossiers de maintenance	4.7 1
4.7.1.2	Dossier de révision et de réparation	4.7 1
4.7.1.3	Approbation pour remise en service après travaux de maintenance	4.7 2
4.7.1.4	Contenu, formulaire et gestion des dossiers d'inspection	4.7 2





## 4.1 GÉNÉRALITÉS

### 4.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement prescrit les exigences relatives :

- (1) à la certification d'aéronef et composants aéronautiques ;
- (2) à la délivrance de certificats de navigabilité et autres certifications de produits aéronautiques; et
- (3) au maintien de la navigabilité de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (4) à la remise en état et aux modifications de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (5) à l'entretien et à l'entretien préventif de l'aéronef et des composants aéronautiques ;
- (6) aux inspections de l'aéronef.

(b) Le présent règlement s'applique à tous les aéronefs civils immatriculés ou exploités au Congo et à tous les produits aéronautiques fabriqués ou remis en état au Congo et destinés à être utilisés sur les aéronefs.

### 4.1.1.2 DÉFINITIONS

(a) Pour l'application du présent règlement les termes ci-dessous ont les significations suivantes :

- (1) **Certificat de type** : Document délivré par un Etat 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 Etat.
- (2) **Éléments soumis au contrôle** : Rubriques d'entretien et/ou modifications qui doivent être inspectées par une personne autre que celle qui a effectué le travail et comprenant au moins les travaux qui peuvent causer une panne, un mauvais fonctionnement, ou défaut mettant en danger l'exploitation de l'aéronef, si non effectués convenablement ou si des pièces ou du matériel inappropriés sont utilisés.
- (3) **État d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est immatriculé.
- (4) **État de conception** : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (5) **État de construction** : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.



- (6) **Maintenance** : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (7) **Maintenance préventive** : Entretien réalisé dans l'intention de réduire la probabilité de défauts d'un produit aéronautique ou le changement d'un système. L'entretien préventif est planifié, préparé et programmé avant la panne probable d'un produit aéronautique ou d'un système
- (8) **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.
- (9) **Modification** : Changement de la conception de type d'un aéronef/produit aéronautique en conformité avec une norme approuvée.
- (10) **Réparation majeure** : Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurelle, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées.
- (11) **Réparation**. Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.
- (12) **Remise en état**: La restauration d'un aéronef/produit aéronautique en utilisant des méthodes, des techniques, et des pratiques acceptables pour l'Autorité, y compris le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation, le remontage et l'essai selon les normes et les données techniques approuvées, ou selon les normes et les données techniques en vigueur acceptables pour l'Autorité, développées et documentées par l'Etat de conception, le titulaire du certificat de type ou de certificat de type supplémentaire, ou selon un agrément de fabrication de matériels et de pièces d'aéronef fabriquées sous autorisation PMA ou TSO.
- (13) **Validation (d'un certificat de navigabilité)**. Mesure prise par un Etat contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre Etat contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.



#### **4.1.1.3 ABRÉVIATIONS**

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans ce règlement :
- (1) **CDB** : Commandant de bord
  - (2) **CTA** : Certificat de Transporteur Aérien ou PEA
  - (3) **LME** : Liste Minimum d'Équipement
  - (4) **OMA** : Organisme de Maintenance Agréé
  - (5) **PEA** : Permis d'Exploitation Aérienne ou CTA
  - (6) **PMA** : Approbation de Fabrication de Pièce de Remplacement et de Modification (Parts Manufacturing Authorisation)
  - (7) **TSO** : Prescription de Norme Technique. (Technical Standard Order)



## **4.2 CERTIFICATION DE TYPE DE L'AÉRONEF ET ÉLÉMENTS D'AÉRONEF**

### **4.2.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre décrit les procédures et la désignation des règlements applicables au Congo pour la certification de type des aéronefs et des produits aéronautiques associés.

### **4.2.1.2 PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU RÈGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Les prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité que l'Autorité utilisera pour une certification de type concernant une classe d'aéronefs ou pour toute modification d'une telle certification de type, seront telles qu'y être conforme garantira la conformité aux normes en la matière.
- (b) La conception ne sera pas à l'origine de caractéristiques ou d'éléments particuliers qui font qu'elle sera peu sûre dans les conditions d'utilisation prévues.
- (c) Lorsque les caractéristiques de conception d'un aéronef particulier sont telles que l'une quelconque des prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité ou des normes en la matière est inappropriée, un règlement assurant un niveau de sécurité au moins équivalent sera appliqué.
- (d) Lorsque les caractéristiques de conception d'un aéronef particulier sont telles que l'une quelconque des prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité ou des normes en la matière est insuffisante, des spécifications techniques supplémentaires assurant un niveau de sécurité au moins équivalent seront appliquées.

### **4.2.1.3 CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU RÈGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Les détails de conception de l'aéronef doivent être définis dans un dossier technique approuvé, comprenant tous les dessins, spécifications, rapports et documents justificatifs nécessaires.
- (b) Le contenu du dossier technique cité en 4.2.1.3 (a) doit être conforme aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

*Note : L'approbation de la conception peut être facilitée par l'agrément de l'organisme de conception.*



- (c) L'aéronef doit être soumis à toutes les inspections et à tous les essais au sol et en vol, jugés nécessaires pour démontrer que l'aéronef est conforme aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.
- (d) Malgré la vérification de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité, l'approbation du dossier technique sera refusée si l'Autorité juge que l'aéronef présente des caractéristiques dangereuses que le règlement n'écarte pas expressément.

#### **4.2.1.4 APPROBATION TECHNIQUE DE MODIFICATION, DE RÉPARATION OU DE PIÈCES DE RECHANGE**

- (a) Toute modification d'état d'un produit aéronautique qui introduit dans la conception d'origine, un changement majeur non suffisamment important pour entraîner une nouvelle demande de certificat de type, doit faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'Autorité de l'Etat de conception qui a approuvé le certificat de type du produit, ou auprès de celle de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.
- (b) L'Autorité du Congo ne délivrera une approbation technique pour une modification, une réparation ou une pièce de rechange, que sur la base d'une justification satisfaisante indiquant que l'aéronef est conforme :
  - (1) au règlement de navigabilité qui a servi à la délivrance ou aux amendements du certificat de type de l'aéronef ; ou
  - (2) à un règlement ultérieur déterminé par l'Autorité.

*Note 1 : L'approbation technique d'une modification d'un aéronef peut être signifiée par la délivrance par l'Autorité, d'un certificat de type supplémentaire ou d'un certificat de type amendé.*

#### **4.2.1.5 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ DE TYPE**

- (a) L'Autorité délivrera un certificat de type définissant la conception et signifiant l'approbation technique du type d'aéronef, sur réception d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.
- (b) Lorsque l'Etat du Congo n'est pas l'Etat de conception, l'Autorité du Congo peut délivrer un certificat de type pour un type d'aéronef donné sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.



## **4.3 PRODUCTION**

### **4.3.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs civils et produits aéronautiques destinés à être utilisés sur des aéronefs exploités ou immatriculés au Congo.

### **4.3.1.2 PRODUCTION DES AÉRONEFS**

- (a) Chaque aéronef, y compris les pièces fabriquées par des sous-traitants, devra rester conforme au dossier technique approuvé.

### **4.3.1.3 PRODUCTION DES PIÈCES**

- (a) Les pièces fabriquées en vertu de l'approbation technique prévue en 4.2.1.4 (b) du présent règlement devront rester conformes au dossier technique approuvé.

### **4.3.1.4 CONTRÔLE DE LA PRODUCTION**

- (a) La production des aéronefs et des pièces détachées d'aéronef devra être exécutée de façon contrôlée, notamment par l'emploi d'un système qualité, de façon que la construction et l'assemblage soient satisfaisants.

*Note 1. La supervision de la production est facilitée, dans certains cas, par l'agrément de l'organisme de production.*

- ✓ *Note 2 : Le système de qualité devrait de préférence être conforme aux normes d'assurance de qualité de la série 9000 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et être certifié par un organisme agréé.*

### **4.3.1.5 TRAÇABILITÉ**

- (a) L'organisme de construction devra tenir des dossiers permettant d'identifier les aéronefs et les pièces ainsi que leurs dossiers techniques et leur production approuvés.



## **4.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ**

### **4.4.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre prescrit les procédures requises pour la délivrance des certificats de navigabilité.

### **4.4.1.2 ÉLIGIBILITÉ**

- (a) Tout propriétaire d'aéronef immatriculé au Congo, ou son représentant, doit demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef ;
- (b) Le postulant à un certificat de navigabilité doit en faire la demande selon le formulaire et la manière prescrite par l'Autorité.

✓ *Note. Des informations supplémentaires sont fournies dans la Procédure d'Application PA 4.4.1.2 Formulaire de demande de délivrance de certificat de navigabilité.*

### **4.4.1.3 CLASSIFICATION DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Un certificat de navigabilité est délivré pour un aéronef dans la catégorie, le type et le modèle spécifiés dans le certificat de type par l'Etat de conception.
- ✓ (b) L'Autorité peut délivrer soit un certificat de navigabilité spécial, soit un permis spécial de vol.

### **4.4.1.4 AMENDEMENT DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ**

- (a) L'Autorité peut amender ou modifier un certificat de navigabilité,
- (1) à la demande de l'exploitant ;
  - (2) sur sa propre initiative.

### **4.4.1.5 TRANSFERT ET RESTITUTION DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Le propriétaire d'un aéronef doit transférer le certificat de navigabilité :
- (1) au locataire de l'aéronef ;
  - (2) à l'acheteur de l'aéronef en cas de maintien de l'immatriculation du Congo.
- (b) Le propriétaire doit restituer à l'Autorité le certificat de navigabilité de l'aéronef en cas de changement d'immatriculation.



#### ✓ 4.4.1.6 DURÉE DE VALIDITÉ DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) **Certificat de navigabilité** : A moins que le certificat de navigabilité ne soit restitué, suspendu, révoqué, ou qu'une date limite de validité ne soit spécialement arrêtée par l'Autorité, la validité du certificat de navigabilité est fixée à :
- (1) douze (12) mois lorsque l'aéronef est entretenu par un Organisme de Maintenance Agréé selon les dispositions du RAC 05 ou selon les dispositions d'un système équivalent ; ou
  - (2) six (6) mois lorsque l'aéronef n'est pas entretenu par un Organisme de Maintenance Agréé selon les dispositions du RAC 05 ou selon les dispositions d'un système équivalent.
- (b) **Certificat de navigabilité spécial** : La validité du certificat de navigabilité spécial est de six (6) mois, sauf dans le cas de restitution, suspension, révocation ou décision spéciale de l'Autorité.
- (c) **Permis de vol** : Le permis de vol est valide pour la date et la durée mentionnée sur le permis mais ne dépasse guère 72 heures.

#### 4.4.1.7 IDENTIFICATION DES AÉRONEFS – LIMITATIONS

- (a) Tout postulant à un certificat de navigabilité doit démontrer que l'aéronef :
- (1) est correctement immatriculé, les marques d'immatriculation conformes aux dispositions du règlement applicable d'immatriculation ; et
  - (2) est doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents comportant les instructions et renseignements complémentaires d'utilisation et indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité.

#### 4.4.1.8 DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'Autorité délivre un certificat de navigabilité si :
- (1) le postulant prouve à l'Autorité que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par un certificat de type ou un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'État de conception ;
  - (2) l'aéronef a été inspecté selon les prescriptions du présent règlement et jugé en état de navigabilité dans les trente (30) derniers jours par des personnes autorisées par l'Autorité ; et
  - (3) après une inspection, l'Autorité juge que l'aéronef est conforme à la conception de type et qu'il est dans un état permettant une exploitation sûre.





- (b) L'Autorité ne délivre et ne valide un certificat de navigabilité dont il entend demander la reconnaissance aux termes de l'article 33 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale que sur la base d'une justification satisfaisante indiquant que l'aéronef est conforme aux normes applicables du présent règlement par sa conformité au règlement applicable de navigabilité.
- (d) Quand un aéronef importé pour l'immatriculation au Congo, possède un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un État Contractant, l'État du Congo peut considérer que ce certificat de navigabilité constitue une justification satisfaisante ou un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef aux normes du présent règlement du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité pour :
- (1) la délivrance d'un certificat de navigabilité ; ou
  - (2) la validation du certificat de navigabilité original.
- (c) *Note : La période de validité de l'acceptation ne doit pas dépasser celle portée sur le certificat de navigabilité de l'État Contractant ou une durée d'un (1) an, première échéance à prendre en compte.*

#### **4.4.1.9 DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL**

- (a) L'Autorité peut délivrer un certificat de navigabilité spécial à un aéronef qui ne remplit pas les conditions requises pour la délivrance d'un certificat de navigabilité.
- (b) Un aéronef détenteur de certificat de navigabilité spécial est soumis aux limitations d'exploitation au Congo et ne peut effectuer les vols internationaux. L'Autorité délivre les limitations opérationnelles spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.
- (c) L'Autorité peut délivrer un permis de vol à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux normes applicables de navigabilité, dans le but de :
- (1) faire un vol vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;
  - (2) effectuer les essais après maintenance;
  - (3) livrer l'aéronef;
  - (4) éloigner l'aéronef des zones de danger ;
  - (5) exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié. L'emport du poids supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.



- (d) Dans le cas de permis spécial de vol, l'Autorité exige une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance, conformément au RAC 05 – OMA – stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.
- (e) L'exploitant doit obtenir des États, toutes les autorisations de survol requises pour des vols en dehors du Congo.

#### **4.4.1.10 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITÉ**

- (a) Tout aéronef non maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité ne doit pas être utilisé tant qu'il n'a pas été remis en état de navigabilité.

#### **4.4.1.11 CAS D'UN AÉRONEF ENDOMMAGÉ**

- (a) L'Autorité, en cas de dommages sur tout aéronef immatriculé au Congo, jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité conformément au règlement applicable de navigabilité :
  - (1) l'Autorité interdira à l'aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité si l'Autorité considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité ;
  - (2) l'Autorité peut dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra voler, sans passagers payants, jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité ;
  - (3) l'Autorité permettra à l'aéronef de reprendre son vol si l'Autorité considère que les dégâts sont tels que l'aéronef est encore en état de navigabilité.
- (b) Lorsque les dommages surviennent ou sont découverts quand l'aéronef se trouve sur le territoire d'un autre État Contractant, l'Autorité de cet État Contractant doit :
  - (1) empêcher l'aéronef de reprendre le vol ; et
  - (2) aviser immédiatement l'État d'immatriculation lui communiquant tous les détails des dommages pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au 4.4.1.11 (a).

#### **4.4.1.12 MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Le certificat de navigabilité doit contenir les renseignements réglementaires exigés par le règlement applicable de navigabilité en vigueur.
- (b) Le certificat de navigabilité est établi en français avec une traduction en anglais.



Agence Nationale de l'Aviation  
Civile du Congo

## ANAC – RAC N° 04

Page: 4.4

Révision:

Date:

5 de 5

00

29/02/2008

*Note : Des informations supplémentaires sont fournies dans la procédure d'application PA 4.4.1.12 - Modèle de Certificat de navigabilité.*



## **4.5 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

### **4.5.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre prescrit les règlements régissant le maintien de l'état de navigabilité des aéronefs civils immatriculés au Congo exploités à l'intérieur des frontières du Congo ou en dehors.

### **4.5.1.2 DÉTERMINATION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

- (a) Des spécifications sont élaborées ou adoptées par l'Autorité pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef immatriculé au Congo pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef:
- (1) demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange;
  - (2) soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance du RAC 05 ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions du présent règlement.
- (b) L'Autorité vérifie le maintien de la navigabilité d'un aéronef d'après le règlement applicable de navigabilité de l'Etat d'immatriculation, en vigueur pour cet aéronef.

*Note.- Le Volume II, Partie B, du Manuel de navigabilité (Doc. 9760) contient des éléments indicatifs sur les spécifications de maintien de la navigabilité.*

### **4.5.1.3 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

*Note : L'expression «renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité» vise les conditions obligatoires de modification, de remplacement de pièces ou d'inspection de l'aéronef et d'amendement des limites et procédures d'emploi. Parmi ces renseignements se trouvent ceux qui sont publiés par les États contractants sous forme de consignes de navigabilité.*

- (a) Lorsque l'Autorité délivre ou valide un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de 4.4.1.8 (b) du présent règlement, lors de la première immatriculation d'un aéronef d'un type déterminé dont le <sup>Coulo</sup>Ma n'est pas l'Etat de conception, l'Autorité avise l'Etat de conception qu'elle a immatriculé un tel aéronef.
- (b) Lorsque l'Etat du Congo est Etat de conception d'un aéronef, l'Autorité communiquera les renseignements d'application générale qu'elle estime nécessaires au maintien en état de navigabilité de cet aéronef et à la sécurité de son utilisation :



- (1) à tout État Contractant qui, conformément au 4.5.1.3 (a), après avoir immatriculé l'aéronef, en a avisé l'Autorité;
- (2) à tout autre État Contractant, sur demande.

✓ *Note : La Circulaire 95 de l'OACI - Maintien de la navigabilité des aéronefs en service - contient les renseignements nécessaires pour aider les États contractants à se mettre en rapport avec les autorités compétentes d'autres États contractants, en vue d'assurer le maintien de l'état de navigabilité des aéronefs en service.*

(c) L'Autorité, à la réception des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'Etat de conception:

- (1) adopte directement les renseignements obligatoires qu'elle aura reçus ; ou
- (2) les évalue et décide des mesures appropriées.

(d) L'Autorité, après immatriculation d'un aéronef dont l'Etat du Congo n'est pas Etat de conception et pour lequel elle a délivré ou validé un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de 4.4.1.8 du présent règlement, fournit à l'État de conception tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité dudit aéronef qu'elle a produits.

(e) Les propriétaires ou les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et des hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg, doivent fournir à l'Autorité et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef, des renseignements sur :

- (1) les défauts ;
- (2) anomalies de fonctionnement, défauts ; et
- (3) autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.

*Note. Des informations supplémentaires sont fournies dans la Procédure d'Application PA 4.5.1.3 Rapport de difficultés en service.*

(f) Lorsque l'Etat du Congo est Etat de conception d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et d'hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg, l'Autorité met en place un système permettant :

- (1) de recevoir les renseignements communiqués conformément à 4.5.1.3 (e) ;
- (2) de décider s'il est nécessaire de prendre des mesures de navigabilité et à quel moment;
- (3) d'élaborer les mesures de navigabilité nécessaires;



- (4) de diffuser les renseignements sur ces mesures, y compris les renseignements visés en 4.5.1.3 (b).
- (g) Lorsque l'Etat du Congo est Etat de conception d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg, l'Autorité exige la mise sur pied d'un programme de maintien de l'intégrité structurale pour assurer la navigabilité de l'avion. Le programme contiendra des renseignements précis concernant la prévention et le contrôle de la corrosion.
- (h) L'Autorité du Congo dispose :
- (1) du type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants, les organismes responsables de la conception de type et les organismes de maintenance des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg, doivent communiquer à ses services de navigabilité ; et
  - (2) de procédures de communication desdits renseignements.
- (i) Lorsque l'Etat du Congo est Etat de construction d'un aéronef mais n'est pas l'Etat de conception, l'Autorité mettra en place un accord acceptable par les deux États pour garantir que l'organisme constructeur coopère avec l'organisme concepteur pour évaluer les renseignements reçus sur l'expérience de l'exploitation de l'aéronef.



## **4.6 MAINTENANCE ET INSPECTION D'AÉRONEF**

### **4.6.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre prescrit les règlements régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef possédant un certificat de navigabilité du Congo ou de tout produit aéronautique associé.

### **4.6.1.2 PERSONNES AUTORISÉES À EFFECTUER LA MAINTENANCE**

- (a) Les personnes autorisées à effectuer la maintenance objet de la présente section sont :
- (1) un technicien qualifié de maintenance au sol possédant une licence en cours de validité ;
  - (2) une personne exécutant les tâches de maintenance sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef ;
  - (3) un technicien de maintenance d'aéronef ;
  - (4) un détenteur d'un CTA autorisé à exécuter des tâches de maintenance selon les dispositions d'un système équivalent ; et
  - (5) un OMA.

### **4.6.1.3 CATÉGORIE ET TYPE DE TRAVAUX DE MAINTENANCE**

- (a) La présente section décrit les privilèges et limitations relatifs à la catégorie et au type de travaux de maintenance ci-après accordés aux personnes et organismes de la section 4.6.1.2 :
- (1) Maintenance
  - (2) Maintenance préventive
  - (3) Modification
  - (4) Inspection ; et
  - (5) Autorisation pour remise en service.

*Note. Voir PA 4.6.1.3 pour le développement des opérations de travaux de réparations, modifications majeures et maintenance préventive.*

### **4.6.1.4 PERSONNEL AUTORISÉ À APPROUVER LA REMISE EN SERVICE**

- (a) Nul ne peut délivrer l'approbation pour la remise en service à un aéronef, à une cellule ou à un élément d'aéronef à moins d'être habilité par l'Autorité.



## **4.6 MAINTENANCE ET INSPECTION D'AÉRONEF**

### **4.6.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre prescrit les règlements régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef possédant un certificat de navigabilité du Congo ou de tout produit aéronautique associé.

### **4.6.1.2 PERSONNES AUTORISÉES À EFFECTUER LA MAINTENANCE**

- (a) Les personnes autorisées à effectuer la maintenance objet de la présente section sont :
- (1) un technicien qualifié de maintenance au sol possédant une licence en cours de validité ;
  - (2) une personne exécutant les tâches de maintenance sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef ;
  - (3) un technicien de maintenance d'aéronef ;
  - (4) un détenteur d'un CTA autorisé à exécuter des tâches de maintenance selon les dispositions d'un système équivalent ; et
  - (5) un OMA.

### **4.6.1.3 CATÉGORIE ET TYPE DE TRAVAUX DE MAINTENANCE**

- (a) La présente section décrit les privilèges et limitations relatifs à la catégorie et au type de travaux de maintenance ci-après accordés aux personnes et organismes de la section 4.6.1.2 :
- (1) Maintenance
  - (2) Maintenance préventive
  - (3) Modification
  - (4) Inspection ; et
  - (5) Autorisation pour remise en service.

*Note. Voir PA 4.6.1.3 pour le développement des opérations de travaux de réparations, modifications majeures et maintenance préventive.*

### **4.6.1.4 PERSONNEL AUTORISÉ À APPROUVER LA REMISE EN SERVICE**

- (a) Nul ne peut délivrer l'approbation pour la remise en service à un aéronef, à une cellule ou à un élément d'aéronef à moins d'être habilité par l'Autorité.





#### **4.6.1.5 PERSONNES AUTORISÉES À EFFECTUER LES INSPECTIONS**

- (a) Nul ne peut effectuer les tâches d'inspection requises au RAC 08 – Exploitation – sur les aéronefs et éléments d'aéronef avant ou après les travaux de maintenance à moins qu'il ne soit :
- (1) un technicien de maintenance d'aéronef agréé et qualifié sur le produit ;
  - (2) un organisme de maintenance agréé selon les spécifications reconnues par l'Autorité.
  - (3) un détenteur d'un CTA autorisé à exécuter des tâches d'inspection conformément aux spécifications de l'Autorité.

#### **4.6.1.6 RÈGLES D'APPLICATION – MAINTENANCE**

- (a) Toute personne qui entreprend les travaux de maintenance sur un produit aéronautique doit utiliser les méthodes, les techniques et pratiques décrites dans les documents suivants :
- (1) les manuels à jour du constructeur ou les données de navigabilité de l'aéronef établis par le constructeur ; et
  - (2) les méthodes additionnelles, les techniques et pratiques exigées par l'Autorité, ou les méthodes, techniques et pratiques indiquées par l'Autorité lorsque les documents du fabricant ne sont pas disponibles ;
- (b) Toute personne qui entreprend les travaux de maintenance doit utiliser les outils, équipements et appareils d'essai nécessaires pour accomplir les travaux en conformité avec les pratiques acceptables par l'Autorité. Si le fabricant recommande un équipement spécial ou un appareil d'essai, la personne exécutant la maintenance doit utiliser cet équipement ou cet appareil ou son équivalent acceptable pour l'Autorité.
- (c) Toute personne qui entreprend des travaux de maintenance sur un produit aéronautique doit utiliser du matériel de qualité de sorte que l'état du produit remis en état soit au moins équivalent à celui du produit d'origine ou à un état satisfaisant en ce qui concerne les fonctions aérodynamiques, la résistance de la structure, la résistance aux vibrations et à la détérioration, ainsi que les autres propriétés affectant la navigabilité.
- (d) Les méthodes, techniques et pratiques contenues dans le manuel de contrôle de maintenance de l'Exploitant et le programme de maintenance approuvé par l'Autorité, constituent des moyens acceptables de conformité aux exigences de la présente section.



## 4.7 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE

### 4.7.1.1 CONTENU, FORMULAIRE, ET GESTION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE

(a) Toute personne qui assure la maintenance d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef doit enregistrer les travaux effectués comme suit :

- (1) une description (ou référence aux données acceptables pour l'Autorité) du travail effectué ;
- (2) la date d'achèvement du travail effectué ;
- (3) nom, signature, numéro d'agrément de la personne qui a approuvé le travail ;

*Note: La signature constitue l'approbation pour la remise en service seulement pour le travail effectué.*

(b) Toute personne assurant la maintenance d'un aéronef doit enregistrer les travaux des réparations et modifications majeures et conserver les copies de la façon prescrite par l'Autorité.

(c) Une personne travaillant sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef ne doit pas effectuer une inspection exigée au RAC 08 – *Exploitation* – ni toute autre inspection après une réparation ou une modification majeure.

*Note. Des exigences supplémentaires sont fournies dans la Procédure d'Application PA 4.7.1.1 - Enregistrement de réparations et modifications majeures.*

### 4.7.1.2 DOSSIER DE RÉVISION ET DE RÉPARATION

(a) Nul ne doit enregistrer dans un dossier de maintenance, qu'un produit aéronautique a été révisé, sauf :

- (1) s'il a été démonté, nettoyé, inspecté, réparé et remonté convenablement en utilisant les techniques et méthodes acceptables par l'Autorité ; et
- (2) s'il a subi des essais, en conformité avec les normes et données techniques approuvées, en conformité avec les normes en vigueur et les données techniques acceptables pour l'Autorité, développées et documentées par le titulaire du certificat de type, du certificat de type supplémentaire, ou en conformité avec un agrément de fabrication de matériel et de pièce d'aéronef.

(b) Nul ne peut noter dans un dossier de maintenance qu'un produit aéronautique a été remis en état avec usage soit des pièces neuves ou des pièces usagées, sauf si le produit aéronautique a été



démonté, nettoyé, inspecté, réparé, remonté et subi des essais dans les mêmes conditions de tolérances et limites qu'une pièce neuve.

#### 4.7.1.3 APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE APRÈS TRAVAUX DE MAINTENANCE

(a) Nul ne peut prononcer l'approbation pour remise en service d'un produit aéronautique après des travaux de maintenance sauf si :

- (1) l'enregistrement des travaux de maintenance a été fait correctement ;
- (2) les plans et dossiers de réparation ou de modification autorisées ou fournies par l'Autorité ont été exécutés de la manière prescrite par l'Autorité.
- (3) une réparation ou une modification entraîne un changement dans les limitations opérationnelles de l'aéronef ou les données de vol mentionnées dans le manuel de vol approuvé de l'aéronef, celles-ci sont correctement mises à jour et appliquées comme prescrit.

*Note. Voir la PA 4.7.1.1 - Enregistrement de réparations et modifications majeures - pour les exigences supplémentaires en matière de réparations et modifications majeures.*

#### 4.7.1.4 CONTENU, FORMULAIRE ET GESTION DES DOSSIERS D'INSPECTION

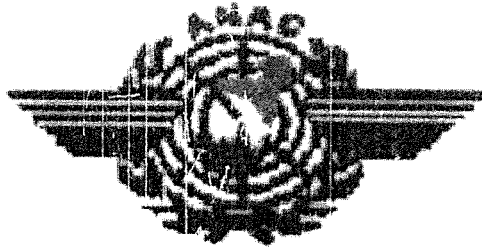
(a) **Enregistrement des travaux de maintenance.** Toute personne en charge de l'approbation pour la remise en service d'un produit aéronautique après une inspection effectuée conformément aux dispositions du RAC 08, doit enregistrer les travaux de maintenance contenant les renseignements suivants :

- (1) type d'inspection accompagné d'une courte description du niveau d'inspection ;
- (2) date de l'inspection et temps total de fonctionnement de l'aéronef ;
- (3) la signature, le numéro de licence et le type de licence détenu par la personne en charge de l'approbation pour la remise en service du produit aéronautique ;
- (4) s'il s'avère que l'aéronef est en état de navigabilité et approuvé pour la remise en service, la déclaration suivante ou son équivalent : *« je certifie que cet aéronef a été inspecté selon l'inspection (insérer le type d'inspection) et jugé en état de navigabilité »* ;
- (5) si l'aéronef n'est pas approuvé pour la remise en service en raison de maintenance incomplète, de défaut de conformité aux spécifications applicables, aux consignes de navigabilité, ou à d'autres données approuvées, la déclaration suivante ou son équivalent : *« je certifie que cet aéronef a été inspecté selon l'inspection (insérer le type*



*d'inspection) et qu'une liste datée d'anomalies et d'éléments en état de non-navigabilité (date) a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef » ; et*

- (6) si une inspection est conduite selon un programme de maintenance prévu au RAC 06 – *Certification des Exploitants* - la personne effectuant l'inspection doit enregistrer l'inspection effectuée indiquant que l'inspection a été effectuée conformément aux procédures approuvées.
- (b) **Liste des anomalies.** Toute personne qui, effectuant une inspection conformément au RAC 05 - *OMA* - constate que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou n'est pas en conformité avec les exigences des données applicables du Certificat de type, des consignes de navigabilité ou d'autres données approuvées dont dépend la navigabilité de l'aéronef, doit fournir au propriétaire ou à l'exploitant une liste signée et datée de ces anomalies.



Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo –  
ANAC

## **PROCÉDURES D'APPLICATION RAC 04**

### **NAVIGABILITÉ**



### LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapître	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de révision	Date de révision
LPE	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
ER	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
LA	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
LR	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
TM	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
P.A 4.4.1.2	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	2	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	3	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	4	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	5	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	6	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	7	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	8	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
P.A 4.4.1.12	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
P.A 4.5.1.3	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	2	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	3	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	4	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	5	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	6	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
P.A 4.6.1.3	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	2	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	3	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	4	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	5	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	6	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	7	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
P.A 4.7.1.1	1	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	2	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008
	3	01	Fév. 2008	00	Fév. 2008











## TABLE DES MATIÈRES

	Page
<b>PA: 4.4.1.2</b>	
<b>FORMULAIRE DE DEMANDE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ</b>	
Objet	1
Domaine d'application	1
Formulaire de demande de délivrance de certificat de navigabilité	2
<b>PA 4.4.1.12</b>	
<b>MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ</b>	
Objet	1
Domaine d'application	1
Modèle de navigabilité	1
<b>PA: 4.5.1.3</b>	
<b>FORMULAIRE DE RAPPORT DE DIFFICULTÉS EN SERVICE</b>	
Objet	1
Domaine d'application	1
Formulaire de rapport de difficultés en service	2
<b>PA: 4.6.1.3</b>	
<b>OPÉRATIONS DE RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES – TRAVAUX DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE</b>	1
Objet	1
Domaine d'application	1
Définition de réparations majeures	1
Réparations majeures de la cellule	1
Réparations majeures sur le moteur	2
Réparations majeures d'hélice	2
Réparations majeures des équipements	3
Définition de modifications majeures	3
Modifications majeures de la cellule	3
Modifications majeures sur moteurs	4
Modifications majeures sur hélice	5
Modifications majeures sur les équipements	5
Définition de maintenance préventive	5
<b>PA: 4.7.1.1</b>	
<b>ENREGISTREMENT DE RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES</b>	
Objet	1
Domaine d'application	1
Enregistrement des réparations et modifications majeures	1
Formulaire enregistrement des réparations et modifications majeures	3



## DEMANDE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

### 1. OBJET

- (a) La présente procédure d'application définit un modèle de formulaire de demande de délivrance de certificat de navigabilité, de certificat de navigabilité spécial, ou de permis de vol.

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) La présente procédure d'application s'adresse à tout demandeur d'un certificat de navigabilité, d'un certificat de navigabilité spécial, ou d'un permis de vol.



## FORMULAIRE DE DEMANDE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- \*CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ  
 \*CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL  
 \*PERMIS DE VOL SPÉCIAL

\* Cocher la case correspondante

### Section 1 - DESCRIPTION DE L'AÉRONEF

1. Immatriculation aéronef	<i>Actuelle ou attribuée</i>	<i>Précédente (s'il y a lieu)</i>
2. Série		
3. Numéro de série du constructeur		
4. Nom et adresse du constructeur		
5. Etat de conception		
6. Lieu et année de construction		
7. Neuf ou usagé	Etat : ...../ Total heures de vol de la cellule : .....	
8. Moteur(s) (Voir Note 1)	Désignation...../ Nombre : ...../Temps depuis révision : .....	
9. Groupe auxiliaire de puissance (APU)		
10. Hélice(s) (Voir Note 2)	Désignation...../ Nombre : ...../Temps depuis révision : .....	
11. Poids maximum (kg)	au décollage : ...../ à l'atterrissage (Kg) : .....	
12. Nombre de sièges (Y compris siège équipage)		
13. TYPE D'EXPLOITATION ENVISAGÉE (Cocher la case correspondante)	(a) Transport de passagers <input type="checkbox"/>	(b) Transport de fret (Cargo) <input type="checkbox"/>
	(c) Travail aérien <input type="checkbox"/>	(d) Exploitation privée <input type="checkbox"/>
	(e) Activités spéciales (précisez) <input type="checkbox"/>	(f) Usage général <input type="checkbox"/>

### Section 2 - DOCUMENTS DE NAVIGABILITÉ EXIGÉS

DOCUMENTS	DÉSIGNATION	NOMBRE	DATE D'ÉTABLISSEMENT
14. Documents joints (Voir Note 3)			
15. Référence du Manuel de vol (Voir Note 4)			



Agence Nationale de l'Aviation  
Civile du Congo

**ANAC – RAC N° 04**  
**PA 4.4.1.2**

Page: PA  
Révision:  
Date:

3 de 8  
00  
29/02/2008

**Section 3 - ADRESSES**

16. Nom et adresse du propriétaire ou du postulant	
17. Nationalité	
18. Numéros de téléphone	
19. Fax	
20. Adresse électronique	
21. Nom et adresse de l'organisme de maintenance agréé	
22. Numéros de téléphone	
23. Fax	
24. Adresse électronique	
Pour les avions importés (Voir Note 5)	
25. Nom et adresse de l'organisme de conception (Si applicable)	
26. Numéros de téléphone	
27. Fax	
28. Adresse électronique	
29. INFORMATIONS ADDITIONNELLES	



Section 4 - CIRCUITS, INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENT DE BORD

Section 4A - CIRCUITS, INSTALLATIONS	DÉTAILS DES CIRCUITS ET INSTALLATIONS
30. Circuit de pressurisation	
31. Commandes de vol et dispositifs de guidage automatiques	
32. Enregistreur de conversation dans le poste de pilotage	
33. Génératrices entraînées par moteurs (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> Courant continu seulement (Y compris les alternateurs avec redresseur intégré)
	<input type="checkbox"/> Courant continu et courant alternatif.
	<input type="checkbox"/> Courant alternatif seulement. Gamme de fréquences ...../
34. Génératrices entraînées par la transmission de l'hélicoptère (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> Courant continu seulement (Y compris les alternateurs avec redresseur intégré).
	<input type="checkbox"/> Courant continu et courant alternatif
	<input type="checkbox"/> Courant alternatif seulement Gamme de fréquences :...../
35. Accumulateurs principaux (Cocher la case correspondante)	Nombre: ...../
	<input type="checkbox"/> Nickel / Cadmium: .....
	<input type="checkbox"/> Plomb / Acide
36. Alimentation en oxygène (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> Installation fixe
	<input type="checkbox"/> Équipement portatif
37. Circuit détection incendie moteurs	
38. Extincteurs portatifs	
39. Circuit de détection et d'avertissement de décrochage	



Agence Nationale de l'Aviation  
Civile du Congo

**ANAC - RAC N° 04**  
**PA 4.4.1.2**

Page: PA 5 de 8  
Révision: 00  
Date: 29/02/2008

Section 4A - CIRCUITS, INSTALLATIONS	DÉTAILS DES CIRCUITS ET INSTALLATIONS		
40. Circuit des jauges de carburant			
41. Circuit de protection contre le givrage et la pluie			
42. Enregistreur de données de vol			
43. Circuit d'éclairage de secours			
44. Feux anticollision (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> Feux tournants		
	<input type="checkbox"/> à décharges de condensateur		
45. Compas (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> A répéteur		
	<input type="checkbox"/> A lecture directe		
46. Équipement de navigation automatique			
47. Avertisseur de faible vitesse de rotation des rotors (hélicoptères seulement)			
48. Appareillage installé à des fins agricoles			
<b>Section 4B - AVIONIQUES</b> (Voir Note 5)	<b>FABRICANT</b>	<b>NUMERO DE TYPE</b>	<b>QUANTITÉ</b>
49. Pilote automatique:			
50. Communication HF			
51. Communication VHF			
52. ATC Transponder			



AVIONIQUES (Voir Note 5)	FABRICANT	NUMERO DE TYPE	QUANTITÉ
53. Radar Météo			
54. Radio Altimètre			
55. TCAS/ACAS			
56. GPS			
57. Communication par Satellite			
58. Autres équipements de navigation			
59. Autres équipements Radio			

**Section 5 - RENSEIGNEMENTS DIVERS**

60. Les sièges ci-après sont-ils équipés pour recevoir un harnais de sécurité : (Cocher la case correspondante)	Sièges de l'équipage de conduite ? <input type="checkbox"/> OUI/NON (Rayer la mention inutile)
	Sièges de l'équipage de cabine ? <input type="checkbox"/> OUI/NON (Rayer la mention inutile)
	Sièges des passagers ? <input type="checkbox"/> OUI/NON (Rayer la mention inutile)
61. L'aéronef est-il équipé pour transporter des charges extérieures?	
62. L'aéronef est-il équipé pour remorquer des planeurs ou des banderoles ?	
63. L'aéronef est-il équipé pour les opérations agricoles?	
64. Indiquez la capacité totale des réservoirs carburant (kg)	
65. Comment l'aéronef est – il arrivé au Congo ? (Cocher la case correspondante)	<input type="checkbox"/> L'aéronef a volé par lui-même
	<input type="checkbox"/> L'aéronef est transporté par container
	<input type="checkbox"/> Autres moyens
66. Donnez des détails des équipements, autres que ceux cités ci-dessus, ajoutés par une modification (indiquez le fabricant et le type d'équipement) (Voir Note 6)	
67. Donnez, s'il y a lieu, les détails des changements apportés au manuel de vol à la suite d'une modification.	





**Section 6 – DÉCLARATION**

J'atteste par la présente que les indications figurant dans le présent formulaire de demande et les annexes sont exactes à tous points de vue.

Date ..... Signature du postulant .....

\* Nom et prénoms du postulant :

.....

\* Pour et au nom de :

.....

\* Ecrire en lettres capitales



## INSTRUCTIONS

Les instructions suivantes permettent de remplir le formulaire de demande de Certificat de navigabilité ou de permis spécial de vol.

**IMPORTANT** : Le postulant doit remplir toutes les rubriques appropriées en lettres majuscules et inscrire la mention « Sans objet » pour celles qui ne sont pas applicables.

Note 1 : **Détails moteurs** : La désignation des moteurs telle que contenue dans le certificat de type et celle du constructeur est requise.

Note 2 : **Détails hélice(s)** : La désignation des hélices telle que contenue dans le certificat de type et celle du constructeur est requise.

Note 3 : **Documents joints** : Ne pas joindre les documents originaux. Les copies suffisent à ce stade de la procédure de demande, les originaux seront exigés plus tard.

La liste exhaustive des documents à joindre sera fournie par l'Autorité.

Note 4 : **Manuel de vol de l'aéronef** : Copies du Manuel de vol ou un document équivalent jugé acceptable par l'Autorité.

Note 5 : **Avioniques** : Le postulant doit indiquer le nom du fabricant, le numéro de type de l'équipement et le nombre de systèmes pour chaque catégorie d'équipement mentionné. Identifier comme non applicable les catégories d'équipements non montés sur l'aéronef. Si l'aéronef n'est pas équipé de pilote automatique, indiquer «Néant».

Note 6 : Donner les détails de tous les équipements ou systèmes introduits par modification depuis la fabrication originale de l'aéronef y compris toute la documentation relative à cette modification (Certificat de type supplémentaire, détails de l'installation sur aéronef et incidence sur le manuel de vol). S'il n'existe aucune modification de ce type, indiquer la mention « Néant ».



## MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

### 1. OBJET

(a) La présente procédure d'application définit un modèle de certificat de navigabilité.

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

(a) La présente procédure d'application s'adresse à tout demandeur d'un certificat de navigabilité.

### 3. MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

Ci-dessous un modèle de certificat de navigabilité

*	État d'immatriculation / <i>State of Registry</i> Service de délivrance / <i>Issuing Authority</i>		*
<b>CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ</b> <b>CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS</b>			
1. Marque de nationalité et d'immatriculation / <i>Nationality and registration marks</i> ..... .....	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur** / <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft **</i> ..... .....	2. Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i> ..... .....	
4. Catégories / <i>Categories</i> .....			
5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et à ® / <i>This certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and ®</i> .....  cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. / <i>in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</i>  Délivré le / <i>Date of issue</i> .....Signature / <i>Signature</i> .....  ® Indication du règlement applicable de navigabilité. / <i>Insert reference to appropriate Airworthiness Code</i>			
6. ***			

\* Espace réservé à l'État d'immatriculation.

\*\* La désignation constructeur doit comporter le type et le modèle de l'aéronef.

\*\*\* 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 est effectué au moyen d'un système de vérification permanente.

## RAPPORT DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

### 1. OBJET

- (a) La présente procédure d'application définit un modèle de formulaire de rapport de pannes, de mauvais fonctionnements et de défauts.

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) La présente procédure d'application s'adresse à tout propriétaire ou exploitant d'avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et d'hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 180 kg désirant fournir à l'Autorité et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef, le rapport sur les pannes, les dysfonctionnements et défauts en exploitation.



## FORMULAIRE DE RAPPORT DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

1. IMMATRICULATION : REGISTRATION :		2. CODES	
		(A) Mesures prises – Actions taken	
3. DATE .....	4. ÉTAT STATUS	(B) Nature - Nature	
		(C) Découverte – When discovered	
5. AÉRONEF AIRCRAFT	CONSTRUCTEUR MANUFACTURER	MODÈLE - MODEL	N° DE SERIE – SERIAL N°
6. MOTEUR POWERPLANT			
7. HÉLICE PROPELLER			
8. ENSEMBLE COMPRENANT LA PIÈCE EXACTE – ASSEMBLY THAT INCLUDES SPECIFIC PART			
(A) DESIGNATION D'ENSEMBLE ASSY NAME	(B) CONSTRUCTEUR MANUFACTURER	(C) MODÈLE/RÉFÉRENCE MODEL PART N°	(D) N° DE SERIE SERIAL N°
9. PIÈCE EXACTE CAUSANT LA DIFFICULTÉ – SPECIFIC PART CAUSING DIFFICULTY			
(A) DESIGNATION DE PIÈCE PART NAME	(B) RÉFÉRENCE PART N°	(E) CYCLES PIÈCE PART CYCLES	
		(F) TT PIÈCE Heures PART TSN	Hours
(C) ETAT DE PIÈCE PART CONDITION	(D) LOCALISATION DU DÉFAUT SUR LA PIÈCE LOCATION OF DEFECT ON PART	(G) TDR PIÈCE Heures PART TSO	
		(F) TDI PIÈCE PART TSI	Heures Hours
10. DÉFINITION DU PROBLÈME – PROBLEM DESCRIPTION			
11. CORRESPONDANT - SUBMITTER		COCHER L'UNE DES CASES – CHECK ONE BOX	
NOM ET ADRESSE POSTALE – NAME & MAILING ADDRESS		<input type="checkbox"/> EXPLOITANT AÉRIEN AIR OPERATOR	<input type="checkbox"/> CONSTRUCTEUR MANUFACTURER
TÉL / TEL : FAX :		<input type="checkbox"/> OMA AMO	<input type="checkbox"/> ANAC ANAC
USAGE ANAC - ANAC		<input type="checkbox"/> TMA AMT	<input type="checkbox"/> AUTRE OTHER



## INSTRUCTIONS

(a) **Important** : Le rédacteur doit remplir toutes les cases pertinentes du présent formulaire. Si cela est impossible, l'on peut donner les renseignements appropriés dans des rapports distincts.

Toutefois, il faut au moins fournir les renseignements suivants :

- (1) les cases 1, 3 et 4;
- (2) au moins une des cases 5, 6 ou 7;
- (3) les cases 2, 8, 9, 10 et 11.

Le codage des cases 4 et 2 (A), (B) et (C) n'est pas absolument nécessaire, pourvu que les renseignements exigés se retrouvent dans le texte à la case 10.

(b) **Information pour remplir le formulaire :**

Case	Inscriptions
1. Immatriculation de l'aéronef	Inscrire les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.
2. Codes	<p>(A) <i>Mesures prises</i>. Inscrire de un à quatre codes qui décrivent le mieux toute procédure de précaution suivie par l'équipage de conduite. Les codes de cette case se trouvent à (c) (1) de la présente procédure d'application.</p> <p>(B) <i>Nature</i>. Inscrire de un à trois codes qui décrivent le mieux la nature de la condition causée par la difficulté en service. Les codes de cette case se trouvent à (c) (2) de la présente procédure d'application.</p> <p>(C) <i>Stade</i>. Inscrire le code qui décrit le mieux le stade du vol ou de la manoeuvre au sol lorsque l'on a pris connaissance de la difficulté en service. Les codes de cette case se trouvent à (c) (3) de la présente procédure d'application.</p>
3. Date	Inscrire la date à laquelle la difficulté en service a été découverte.
4. Etat	Inscrire : <ul style="list-style-type: none"><li>- OO pour un rapport initial auquel des renseignements supplémentaires seront ajoutés plus tard;</li><li>- OC pour un rapport initial jugé complet.</li><li>- SO pour un rapport complémentaire, quand d'autres rapports doivent suivre.</li><li>- SC pour un rapport complémentaire complet</li></ul>
5. Aéronef	Inscrire le nom du constructeur, le numéro de modèle et le numéro de série de l'aéronef.
6. Moteur	Le cas échéant, inscrire le nom du constructeur, le numéro de modèle et le numéro de série du moteur.
7. Hélice	Le cas échéant, inscrire le nom du constructeur, le numéro de modèle et le numéro de série de l'hélice.
8. Ensemble	Cette case sert à décrire l'ensemble supérieur qui comprend la pièce. Exemple : si la pièce est un fil brûlé, l'ensemble doit être le système qui utilise le fil, comme un système de communication VHF; si la pièce est une lisse, le nom



de l'ensemble pourrait être le fuselage, etc.

A. Désignation. Inscrire la désignation technique ou commune de l'ensemble.

B. Constructeur. Inscrire le nom du constructeur de l'ensemble.

C. Modèle/No de pièce. Inscrire l'identification donnée par le constructeur de l'ensemble.

D. N° de série. Inscrire le numéro de série donné par le constructeur de l'ensemble.

9. Pièce exacte

Cette série de cases permet d'indiquer la pièce précise qui est la cause du problème.

A. Désignation. Inscrire la désignation exacte de la pièce (telle que définie par le constructeur) qui est la cause du problème (p. ex., « joint d'huile » est la désignation de la pièce, « magnéto » est la désignation de l'ensemble).

B. N° de pièce. Inscrire la référence donnée par le constructeur.

C. État de la pièce. Inscrire le ou les mots qui décrivent le mieux l'état de la pièce.

Exemple : brisée, usée, corrodée.

Note : Eviter l'utilisation de termes tels que HS, etc.

D. Localisation de la défectuosité sur la pièce. Lieu de la défectuosité sur la pièce ou de la pièce par rapport à l'ensemble.

E. Cycles depuis la mise en service. Pour un moteur à turbine et tous les autres composants dont la durée d'utilisation est mesurée en cycles.

F. TT pièce. Temps total d'utilisation de la pièce depuis sa mise en service initiale; arrondir ce temps total à l'heure entière la plus proche.

G. TDR pièce. Temps d'utilisation de la pièce depuis sa révision; inscrire le temps d'utilisation de la pièce depuis sa dernière révision, en arrondissant à l'heure entière la plus proche.

10. Définition du problème

Le texte doit indiquer et décrire la cause du mauvais fonctionnement, de la défaillance ou de la défectuosité, si elle est connue. Il doit contenir des renseignements descriptifs concernant la pièce ou le composant qui a causé la difficulté, les constatations faites à la suite de l'inspection et les mesures correctives prises pour éviter que cette difficulté ne se reproduise.

11. Correspondant

Inscrire le nom de l'entreprise ou de la personne, son adresse postale complète, son numéro de téléphone et de fac-similé. Cocher la case appropriée.

**Important :** Le rédacteur du présent formulaire ne doit pas oublier que les informations de la case 10 doivent permettre de comprendre la nature du problème et aider à la mise au point d'une solution de réparation, si cela est nécessaire. Il faut donc y inscrire les données importantes eu égard au problème en question, par exemple les dates pertinentes, la façon dont le problème a été découvert, les consignes de navigabilité ou les bulletins service appropriés, les cycles, etc., en plus des renseignements spécifiés au paragraphe précédant. Si l'espace prévu dans la case appropriée du formulaire ne suffit pas pour décrire le problème, il faut continuer le texte sur une ou des feuilles supplémentaires et les joindre au formulaire.



**(c) Codes pour les procédures de précaution, la nature et le stade**

Les codes fournis ci-dessous sont nécessaires pour remplir avec précision les cases 2(A), (B) et (C) du présent formulaire. L'utilisation de ces codes permet d'obtenir des données simplifiées, ce qui facilite le traitement électronique des rapports et allège les explications à fournir à la case 10.

**(1) Mesures prises (2A): Procédures de précaution**

Inscrire le ou les codes correspondant à toutes procédures de précaution prises par l'équipage de conduite à la suite d'une avarie technique. Le codage de ces données exige d'utiliser au minimum une lettre de code, quatre lettres étant le maximum. Le cas échéant, il faut inscrire plus d'une lettre de façon à indiquer toutes les circonstances qui ont entouré les procédures de précaution.

(Exemple : un moteur a été arrêté, du carburant a été largué et un atterrissage imprévu a été effectué; inscrire alors le code EJA pour décrire la situation.)

Code	Procédure de précaution prise
A	Atterrissage imprévu
B	Descente d'urgence
C	Décollage interrompu
D	Retour au stationnement
E	Arrêt moteur
F	Utilisation de l'extincteur
G	Sortie du masque à oxygène
H	Désactiver le système
I	Dépressurisation
J	Largage de carburant
K	Aucune
L	Approche interrompue
M	Mesure d'évitement
O	Autre

**(2) Nature (2 B) Nature de la condition**

Inscrire le ou les codes décrivant le mieux la nature de la condition qui résulte de la défaillance, du mauvais fonctionnement ou de la défectuosité signalée. Le codage de ces données exige d'utiliser au minimum une lettre de code, trois lettres étant le maximum. Celles-ci doivent être inscrites dans l'ordre qui décrit le mieux les conditions observées à la suite du mauvais fonctionnement signalé pour l'ensemble ou la pièce.

Code	
A	Flamme : incendie visible
B	Fumée : fumées, odeurs, étincelles
C	Impact avec un corps étranger : oiseau, grêle, foudre, débris au sol
D	Séparation en vol : séparation en vol de toute pièce d'aéronef
E	Vibrations ou tremblement : fonctionnement irrégulier d'un moteur, turbulence en ciel clair, commandes de vol





- F Commandes de vol en cause : tout mauvais fonctionnement qui influe sur le pilotage
- G Défaillances multiples : défaillances multiples de systèmes ou de dispositifs semblables
- H Perte de plus de 50 % de l'alimentation électrique : alternateurs, bus, circuits
- I Mauvais fonctionnement des instruments mesurant l'assiette de vol
- J Indications d'avertissement
- K Perte de liquide : tout mauvais fonctionnement entraînant la perte de carburant, d'huile, liquide hydraulique, etc.
- L Difficulté fonctionnelle d'un essai : le mauvais fonctionnement d'un système pendant sa vérification ou du circuit d'essai lui-même
- M Surchauffe sans incendie
- N Fausse alerte
- O Autre (la narration du problème à la case 10 explique ce choix)
- P Aucune indication d'un système d'avertissement
- Q Emballement du moteur ou saute de régime
- R Perte partielle de puissance moteur
- S Autres systèmes en cause
- T Carter moteur percé (moteur à turbine seulement)
- U Pièces soupçonnés d'être non autorisées
- X Extinction du moteur
- Y Arrêt moteur en vol (sauf extinction)
- Z Rapport de défaillance importante

**(3) Stade (2 B) Circonstances**

Inscrire le stade du vol ou de la manoeuvre au sol dans lequel se trouvait l'aéronef lorsque la défaillance, la défectuosité ou le mauvais fonctionnement signalé est survenu ou a été observé.

Code	Stade
AB	Voltige
AG	Épandage aérien (Agriculture)
AP	Approche
CL	Montée
CR	Croisière
DE	Descente
FF	Lutte aérienne contre l'incendie
HO	Vol stationnaire (Hélicoptères)
IN	Inspection ou maintenance
LD	Atterrissage
NR	Non signalé
ST	Démarrage moteur
TO	Décollage
TX	Manoeuvres ou circulation au sol



## OPÉRATIONS DE RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES – TRAVAUX DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE

### 1. OBJET

- (a) La présente procédure d'application définit les réparations et modifications majeures ainsi que la maintenance préventive de l'aéronef ou du produit aéronautique.

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cette procédure d'application s'applique à toute personne physique ou morale désirant les informations complémentaires relatives aux opérations de réparations et modifications majeures ainsi qu'aux travaux de maintenance préventive sur aéronef ou produit aéronautique.

### 3. DÉFINITION DE RÉPARATIONS MAJEURES

- (a) **Réparations majeures de la cellule.** Les réparations des éléments concernant la cellule d'un aéronef listés ci-dessous et les différentes réparations comportant le renforcement, l'éclissage, et la fabrication des pièces structurales primaires en vue de leur remplacement, lorsque celui-ci est assuré par des procédés tels que le rivetage ou la soudure, sont des réparations majeures. Il s'agit de :

- (1) Poutres ;
- (2) les voilures monocoques ou semimonocoques ou les gouvernes ;
- (3) les nervures de voilure ou les éléments structuraux de la corde de profil ;
- (4) longerons ;
- (5) semelles de longeron ;
- (6) éléments de contrefiches ;
- (7) âmes de faible épaisseur des poutres ;
- (8) quille et quille d'angle ;
- (9) tôles de compression ondulées qui agissent en tant que brides des ailes ou des gouvernes de queue ;
- (10) nervures principales des ailes et éléments structuraux de compression ;
- (11) biellettes principales d'ailes ou de gouvernes ;



- (12) supports des moteurs ;
  - (13) traverses du plancher cabine et soutes ;
  - (14) biellettes latérales, horizontales ou éléments des cloisons étanches ;
  - (15) biellettes principales de sièges et les ferrures supports ;
  - (16) contrefiche de train d'atterrissage ;
  - (17) les axes ;
  - (18) les roues ;
  - (19) les organes du système de commande tels que les manches à balai, les pédales, les arbres de transmission, les supports, ou les guignols ;
  - (20) réparations impliquant la substitution des pièces ;
  - (21) la réparation des zones endommagées en métal ou en contre-plaqué excédant six pouces dans toutes les directions ;
  - (22) la réparation de tôles de revêtement par des points de soudure additionnels ;
  - (23) l'éclissage des tôles de revêtement ;
  - (24) la réparation de trois nervures adjacentes ou plus au niveau des ailes, ou des gouvernes ou des bords d'attaque des ailes et des gouvernes ;
  - (25) réparation de revêtement impliquant une zone plus grande que celle qui est exigée pour réparer deux nervures adjacentes ;
  - (26) le remplacement du revêtement des surfaces telles que les ailes, le fuselage, les stabilisateurs et les gouvernes ;
  - (27) réparation, des réservoirs de carburant démontables ou intégraux et des réservoirs d'huile.
- (b) **Réparations majeures sur le moteur.** Les réparations des organes du moteur listés ci-dessous et les différentes réparations suivantes, sont des réparations majeures :
- (1) séparation ou démontage d'un carter de vilebrequin ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'un compresseur ;
  - (2) séparation ou démontage d'un carter de vilebrequin ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'un réducteur autre qu'un réducteur à engrenage droit ;
  - (3) réparations spéciales des pièces structurales de moteur par soudure, placage, métallisation ou autres méthodes.
- (c) **Réparations majeures d'hélice.** Les différentes réparations d'hélice ci-dessous sont des réparations majeures :



- (4) supports de moteur ;
- (5) les systèmes de commande ;
- (6) le train d'atterrissage ;
- (7) éléments de coque ;
- (8) éléments de cellule comprenant des longerons, nervure, garnitures, amortisseurs, renforts, capotages, capot de carénage, et contrepoids ;
- (9) systèmes de commande hydraulique et électrique des accessoires ;
- (10) les ailettes rotor ;
- (11) changements du poids à vide ou du centrage à vide qui ont comme conséquence une augmentation du poids maximum certifié ou un changement de limites du centre de gravité de l'aéronef ;
- (12) changements dans la conception basique des circuits de carburant, d'huile, de refroidissement, de réchauffage, de la pressurisation de la cabine, électrique, hydraulique, de dégivrage, ou du dispositif d'échappement ;
- (13) Changements sur la voilure ou sur les gouvernes fixes ou mobiles qui affectent les caractéristiques du flutter et de vibrations.

**(b) Modifications majeures sur moteurs.** Les modifications majeures sur moteurs, même lorsque non énumérées dans les spécifications applicables du moteur, comprennent :

- (1) la conversion d'un moteur d'aéronef d'un modèle approuvé à l'autre, impliquant tous les changements du taux de compression, le rapport de l'engrenage de réduction de l'hélice, les rapports de vitesse de la roue à aubes ou la substitution des pièces majeures de moteur qui exigent le réusinage et les essais importants du moteur ;
- (2) les modifications du moteur par remplacement des composants structuraux de moteur d'aéronef avec ceux non fournis par le fabricant d'origine ou des composants non spécifiquement approuvés par l'autorité ;
- (3) l'installation d'un accessoire qui n'est pas approuvé pour le moteur ;
- (4) la dépose des accessoires qui sont énumérés en tant qu'équipement exigé sur les spécifications d'aéronef ou de moteur ;
- (5) l'installation des organes structuraux autres que le type d'organes approuvés pour l'installation ;



(6) conversion de n'importe quelle nature dans le but d'employer le carburant possédant une teneur ou des caractéristiques autres que celles énumérées dans les spécifications du moteur.

(c) **Modifications majeures sur hélice** : Les modifications majeures sur hélice, si non autorisées dans les spécifications applicables de l'hélice, comprennent :

- (1) des changements dans la conception des aubes ;
- (2) changements dans la conception de moyeu ;
- (3) changements dans la conception du régulateur ou de la commande ;
- (4) installation du régulateur d'hélice ou du système de changement de pas ;
- (5) installation du système de dégivrage de l'hélice ;
- (6) installation des composants non approuvés pour l'hélice ;

(d) **Modifications majeures sur les équipements**. Les modifications de la conception de base non faites conformément aux recommandations du fabricant d'équipements ou conformément à la consigne de navigabilité applicable sont des modifications majeures d'équipements. En outre, les changements de la conception de base de la radiocommunication et de l'équipement de navigation approuvé sous la certification de type ou d'autre autorisation qui ont un effet sur de la stabilité de fréquence, du niveau sonore, de la sensibilité, de la sélectivité, de la déformation, des parasites, ou de la capacité de réunir des conditions d'essai environnementales et d'autres changements qui ont un effet sur la performance de l'équipement sont également des modifications majeures.

## 5. DÉFINITION DE MAINTENANCE PRÉVENTIVE

(a) La maintenance préventive est limitée aux travaux suivants, s'ils ne comportent pas des opérations d'assemblages complexes :


- (1) la dépose, la pose et la réparation des roues du train d'atterrissage ;
- (2) remplacement des cordons élastiques sur amortisseur de train d'atterrissage ;
- (3) servicing d'huile, d'air ou des deux à la fois des amortisseurs du train d'atterrissage ;
- (4) servicing des roulements de roue de train d'atterrissage, tel que le nettoyage et le graissage ;
- (5) remplacement de câblages ou de goupilles défectueux ;
- (6) lubrification n'exigeant pas le démontage autre que la dépose des items non-structuraux tels que les plaques d'obturation, les panneaux et les capotages ;



- (7) l'utilisation de renforts qui ne nécessite pas l'emploi de nervures ou dépose des pièces de structure ou des gouvernes ;
- (8) complément de plein de fluide hydraulique dans la bêche hydraulique ;
- (9) rafraîchissement des marquages sur le fuselage, les ailes, les gouvernes de queue (à l'exclusion des compensateurs), les carénages, les capotages, le train d'atterrissage, la cabine, ou l'intérieur du cockpit si la dépose ou le désassemblage d'un élément de structure primaire ou d'un système opérationnel n'est pas exigé ;
- (10) application de matière protectrice sur les éléments pour lesquels aucun désassemblage de pièces de structure primaire ou d'un système opérationnel n'est pas concerné et sur lesquels une telle protection n'est pas autorisée ;
- (11) réparation de l'habillage et de l'aménagement décoratif de la cabine ou du cockpit quand la réparation n'exige pas le désassemblage d'éléments de structure primaire ou du système opérationnel, n'interfère pas sur le système opérationnel ou n'affecte pas la structure primaire de l'avion ;
- (12) en réalisant de petites réparations sur les capots de carénage, les pièces non structurales, les capotages, les petits renforts et les renforcements qui ne modifient pas la forme de façon à interférer sur le flux d'air approprié ;
- (13) remplacement des glaces latérales lorsque ce remplacement n'interfère pas sur la structure d'un système opérationnel tel que les commandes, les équipements électriques, etc.
- (14) remplacement des ceintures de sécurité ;
- (15) le remplacement des sièges ou des éléments de sièges avec des pièces de rechange approuvées pour l'avion, ne comportant pas le démontage de structure primaire ou de système opérationnel ;
- (16) la recherche de panne et la réparation des câblages coupés du circuit de phares d'atterrissage ;
- (17) remplacement des ampoules, des réflecteurs, des verres de feux de position et de phares d'atterrissage ;
- (18) remplacement des roues et des skis lorsque le calcul de poids et centrage n'est pas nécessaire ;
- (19) remplacement de tout capotage n'exigeant pas la dépose d'hélice ou la déconnexion des commandes de vol ;
- (20) remplacement, nettoyage et calibrage de jeux des bougies ;



- (21) remplacement de tout tuyau de raccordement à l'exception des tuyaux de raccordement hydrauliques ;
- (22) remplacement des tuyauteries de carburant préfabriquées ;
- (23) nettoyage des filtres carburant et huile;
- (24) remplacement et servicing des batteries;
- (25) remplacement ou ajustement des attaches non-structurales à la suite de fonctionnement ;
- (26) l'installation du dispositif de protection contre le déversement de carburant pour réduire le diamètre des bouches de remplissage de réservoir de carburant à condition que ce dispositif spécifique fasse partie intégrante des données de certificat de type de l'aéronef, le fabricant ayant fourni des instructions d'installation approuvées par l'Autorité, et l'installation ne comportant pas de démontage de la bouche de remplissage existante.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo	<b>ANAC – RAC N° 04</b> <b>PA 4.7.1.1</b>	Page: PA                    1 de 3 Révision:                    00 Date:                         29/02/2008
--	--	---

## ENREGISTREMENT DE RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES

### 1. OBJET

- (a) La présente procédure d'application définit la procédure en vigueur pour l'enregistrement de réparations et de modifications majeures.

### 2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) La présente procédure d'application s'adresse à toute personne qui doit enregistrer les travaux effectués après la maintenance d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef.

### 3. ENREGISTREMENT DE RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES

- (a) Toute personne effectuant une réparation ou une modification majeure doit :
- (1) utiliser le formulaire approprié prescrit par l'Autorité au moins en deux exemplaires ;
  - (2) fournir une copie signée de ce formulaire au propriétaire/exploitant de l'aéronef ; et
  - (3) fournir une copie du formulaire à l'Autorité conformément à ses instructions, dans un délai de 48 heures après la remise en service du produit aéronautique.
- (b) En remplacement des dispositions du paragraphe (a) relatives aux modifications majeures effectuées conformément à une documentation approuvée ou aux spécifications acceptables pour l'Autorité, un OMA peut :
- (1) utiliser le bon de travaux du client ;
  - (2) fournir au propriétaire de l'aéronef une copie signée du bon de travaux et conserver une copie double pendant toute la vie du produit aéronautique ;
  - (3) donner au propriétaire d'aéronef une approbation pour remise en service signée par un responsable autorisé de l'OMA et comprenant les renseignements suivants :
    - (i) l'identification du produit aéronautique;
      - (A) s'il s'agit d'un aéronef, la marque, le modèle, le numéro de série, l'immatriculation de l'aéronef et l'État d'immatriculation ainsi que la localisation des zones réparées ou modifiées ;
      - (B) s'il s'agit d'un élément d'aéronef, donner le nom du fabricant, la désignation de la pièce, le modèle, et les numéros de série ;





Agence Nationale de l'Aviation  
Civile du Congo

**ANAC – RAC N° 04**  
**PA 4.7.1.1**

Page: PA 2 de 3  
Révision: 00  
Date: 29/02/2008

(4) inclure la déclaration ci-dessous ou son équivalent:

*Le produit aéronautique ci-dessus identifié a été réparé, révisé et inspecté conformément aux consignes applicables et en vigueur de l'État de conception ainsi qu'aux exigences réglementaires de l'Autorité et par conséquent, autorisé pour la remise en service. Les informations pertinentes de l'intervention sont consignées dans le dossier de visite auprès de l'organisme de maintenance.*

Bon de travaux No. \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

Signé par \_\_\_\_\_

(Signature du représentant autorisé)

\_\_\_\_\_  
(Nom de service) (Numéro d'agrément OMA)

\_\_\_\_\_  
(Adresse)



Agence Nationale de l'Aviation  
Civile du Congo

**ANAC – RAC N° 04**  
**PA 4.7.1.1**

Page: PA 3 de 3  
Révision: 00  
Date: 29/02/2008

**FORMULAIRE POUR ENREGISTREMENT DES RÉPARATIONS ET  
MODIFICATIONS MAJEURES**

**RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS MAJEURES**  
**(Cellule, Moteur, Hélice, ou accessoires)**

INSTRUCTIONS: Remplir toutes les cases. Voir RAC 04 section 4.7.1.1 et PA 4.7.1.1 pour consignes et dispositions relatives à ce formulaire.

1. Aéronef	Marque	Modèle
	Numéro de série	Nationalité et marque d'immatriculation
2. Propriétaire	Nom (tel que mentionné sur le Certificat d'immatriculation)	Adresse (telle que mentionnée sur le Certificat d'immatriculation)

**3. Réservee à l'Autorité**

4. Identification de l'élément				5. Type	
Élément	Marque	Modèle	S/N	Réparation	Modification
Cellule	----- (Tels que décrit à l'item 1 ci-dessus) ----- ----				
Moteur					
Hélice					
Accessoire	Type				
	Fabriquant				

**6. Déclaration de conformité**

A. Nom et adresse de l'Organisme	B. Type de licence/Organisme	C. Certificat/Numéro de licence
	<input type="checkbox"/> Licence TMA <input type="checkbox"/> B1 <input type="checkbox"/> B2 ou <input type="checkbox"/> B1/B2 <input type="checkbox"/> Organisme de Maintenance Approuvé <input type="checkbox"/> Fabriquant	(Pour un OMA inclure les qualifications appropriées délivrées pour les réparations ou modifications majeures)

D. Je certifie que la réparation et/ou la modification faites à l'élément identifié dans l'item 4 ci-dessus et décrites au verso ou sur les copies annexées au présent formulaire, ont été effectuées conformément aux exigences du RAC 04 et que les renseignements fournis ci-dessus sont, à ma connaissance, corrects et vrais.

Date \_\_\_\_\_ Signature du responsable autorisé \_\_\_\_\_

**7. Autorisation Pour la Remise en Service**

Conformément à l'autorisation donnée aux personnes indiquées ci-dessous, les éléments identifiés à l'item 4 ont été inspectés de la façon prescrite par l'ANAC et sont :

**AUTORISÉS**

**REFUSÉS**

PAR	<input type="checkbox"/> Inspecteur ANAC	<input type="checkbox"/> Autorisation de l'Inspection	Autre (Préciser)
	<input type="checkbox"/> OMA	<input type="checkbox"/> Autre	
Date d'autorisation ou de refus		Certificat ou Numéro d'autorisation	Signature du Responsable autorisé

**REMARQUE**

Les changements dans le poids et centrage et les limitations opérationnelles doivent être consignés dans les dossiers appropriés de l'aéronef. Une modification doit être compatible avec toutes les modifications précédentes afin de garantir la conformité avec les exigences applicables de la navigabilité.