Modèle de réglementation de l'AVIATION CIVILE

**[ÉTAT]**

**Partie 5 ─ NAVIGABILITÉ**

**VERSION 2.9**

**NOVEMBRE 2019**

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

*N. B. : Dans la version 2.5, la sous-partie 5.4 de la présente partie a été mise dans un ordre différent pour que les impératifs suivent les actions requises par [ÉTAT] et les personnes assurant le maintien de la navigabilité. Le mot « altération » utilisé dans les versions précédentes du MCAR a été remplacé par « modification » dans la version 2.5, en raison d'un changement de l’Annexe 8 de l’OACI. Le Doc 9760 de l’OACI utilise « altération » et « modification » de façon interchangeable.*

| Emplacement | Date | Description |
| --- | --- | --- |
| Toute la Partie 5 | 08/2006 | « Altération » remplacé par « modification » |
| Introduction | 08/2006 | Texte explicatif ajouté. |
| Introduction | 11/2012 | Source de références de l'Annexe 8 de l’OACI mise à jour |
| Introduction | 11/2019 | Texte ajouté à l’introduction  Texte mis à jour pour inclure les amendements aux Annexes de l’OACI |
| 5.1 | 08/2006 | Note ajoutée. |
| 5.1 | 11/2012 | Mise à jour de l’amendement de l’Annexe 8 de l’OACI |
| 5.1.1.1 | 11/2012 | Corrige le formatage de la section |
| 5.1.1.1 (a) (3) | 11/2019 | Passage de « *continued* » à « *continuing* » en anglais (sans incidence en français)  Passage de « composants » à « produits » |
| 5.1.1.1 (a) (1) | 08/2006 | « Original » et « produits » ajoutés. |
| 5.1.1.1 (a) (2) | 08/2006 | Nouveau ─ certificat de type supplémentaire ajouté et autres articles renumérotés |
| 5.1.1.1(a)(5)(6) | 08/2006 | Nouveaux articles ajoutés et les autres renumérotés. |
| 5.1.1.1 (a) | 08/2006 | Articles suivants supprimés et incorporés à d'autres sous-sections ─ |
|  |  | Reconditionnement et modifications des aéronefs et des produits aéronautiques ; |
|  |  | Maintenance et entretien préventif des aéronefs et des produits aéronautiques ; |
|  |  | Impératifs de maintenance et d'inspection des aéronefs par l'exploitant aérien |
| 5.1.1.1 | 11/2012 | (b) à (g) renumérotés (1) à (5) ; premier et second article combinés, changement de texte à (3) et (6) pour correspondre aux titres de la Partie 5 |
| 5.1.1.2 (b) | 11/2019 | Définitions plus complètes. |
| 5.1.1.2 (a) (2) | 01/2005 | Définition ajoutée. |
| 5.1.1.2 (a) (4) | 01/2005 | Définition ajoutée. |
| 5.1.1.2 (6) | 08/2011 | Définition ajoutée. |
| 5.1.1.2 | 04/2010 | Définitions ajoutées pour : impératifs de navigabilité appropriés ; maintenance ; réparation ; validation d'un certificat de navigabilité ; changement apporté à la définition d'État de construction |
| 5.1.1.2 | 11/2012 | Nouvelle définition ajoutée pour certificat de navigabilité ;  Définition de validation du certificat de navigabilité supprimée. |
| 5.1.1.2 | 11/2014 | Définitions déplacées à la Partie 1 du MCAR |
| 5.1.1.1(a)(1) à (5) | 08/2006 | Nouvelles définitions ajoutées et autres articles renumérotés |
| 5.1.1.1 (a) (9) | 08/2006 | Définition de révision changée pour supprimer la référence à l'autorisation de fabrication de pièces (PMA). |
| 5.1.1.1 (a) (10) | 08/2006 | Définition de réfection changée pour supprimer la phrase limitant la réfection au constructeur. |
| 5.1.1.1 (a) (15) | 08/2006 | Nouvelle définition ajoutée. |
| 5.1.1.3 | 11/2019 | Abréviations ajoutées |
| 5.1.1.4  5.1.1.5 | 11/2012 | Sous-partie 5.2 déplacée : l’ancien 5.1.1.4 déplacé à la note numéro 5.2 et l’ancien 5.1.1.5 déplacé à 5.2.2. |
| 5.2 | 08/2006 | Titre remanié. |
| 5.2 | 11/2012 | Titre remanié ; addition apportée à la note ; anciens certificats de type supplémentaires renumérotés en 5.2.3 ;  Nouveaux 5.2.1 ajouté ;  Le mot « modification » de 5.2.3(a) changé en « modifié » ;  Nouveau texte ajouté à 5.2.3(b) ; reformaté en plusieurs points |
| 5.2 | 11/2019 | Ajout de « La présente ».  Ajout du terme « État contractant ».  Passage de « *continued* » à « *continuing* » en anglais (sans incidence en français) |
| 5.2.1.1 | 11/2019 | Références OACI ajoutées. |
|  |  |  |
| 5.2.1.1 (a) | 08/2006 | « Type » ajouté à la phrase. |
|  |  |  |
| 5.2.1.1(c) à (e) | 08/2006 | Supprimé car ne s’applique pas à [ÉTAT] |
| 5.2.1.2 | 11/2019 | Références OACI ajoutées. |
| 5.2.1.3 | 11/2019 | Passage de « certificat de type » à « TC »  Passage de « certificat de type supplémentaire » à « STC » |
| 5.2.1.3 (b) | 11/2019 | Passage de « État » à « Régie » |
| 5.2.1.3 (b) (1) | 11/2019 | Passage de la phrase au futur de l’indicatif. |
| 5.2.1.3 (b) (2) | 11/2019 | Passage de « certificat de type supplémentaire » à « STC ».  Numérotation des notes.  Passage de « Régie » à « État d'immatriculation »  Références OACI changées |
| 5.3.1.1 (a) | 11/2019 | Passage de « airworthiness certificates » à « certificates of airworthiness » (« certificat de navigabilité », sans incidence en français) |
| 5.3.1.1 (b) | 11/2019 | Passage de « État » à « Régie » |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 5.3.1.2 (a) | 08/2006 | Texte clarifié pour indiquer que la demande de modification doit être soumise avant que le travail ne soit fait et que si la demande est soumise à l'État d'immatriculation, celui-ci doit disposer de l'expertise technique permettant d'évaluer le changement proposé. |
|  |  |  |
| 5.3.1.2 (b) | 08/2006 | Nouvel impératif et notes explicatives ajoutés. |
| 5.3.1.2 (b) | 11/2019 | Texte modifié : « soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour la Régie » |
| 5.3.1.4 | 11/2019 | Références modifiées. |
| 5.3.1.4 (a) | 11/2019 | Ajout de « La Régie délivrera (...) »  Passage de « certificat de type » à « TC » |
| 5.3.1.4 (b) | 11/2019 | Ajout de « La Régie délivrera (...) » |
| 5.3.1.5 | 11/2019 | Références modifiées. |
| Titre de 5.3.1.5 | 11/2012 | « ou validation » supprimé du titre |
| 5.3.1.5 (a) (1) | 11/2012 | État de construction changé en État de conception |
| 5.3.1.5 (a) (2) | 11/2019 | Passage de « réglementation » à « partie ».  Revu comme suit :  « et a été jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par la Régie à effectuer de telles déterminations ; et » remplacé par « et jugé en état de navigabilité au cours des 30 derniers jours civils, par des personnes autorisées par la Régie à effectuer de telles déterminations ; et » |
| 5.3.1.5 (b) | 11/2012 | Remplacé par un nouveau texte ; note de clarification ajoutée |
| 5.3.1.5 (b) | 11/2019 | Ajout de « Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité standard ». |
| 5.3.1.5 (c) | 11/2012 | Texte : numéro de NMO corrigé |
| 5.3.1.5(d) | 11/2012 | Mots « ou certificat de validation » supprimés |
|  |  |  |
| 5.3.1.6 | 11/2012 | Revu comme suit :   1. Changement pour corriger la grammaire 2. Nouveau 3. Ancien (b) mais revu pour référence au nouveau (d) 4. Nouveau |
| 5.3.1.6 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.3.1.6 (a) | 11/2019 | Passage de « peut » à « doit » |
| 5.3.1.6 (b) | 11/2019 | Modification mineure. |
| 5.3.1.6 (c) | 11/2019 | Passage de « sauf comme spécifié au paragraphe (d) ci-après » à « comme spécifié au paragraphe 5.3.1.6(d) de la présente sous-section » |
| 5.3.1.6(d) | 11/2019 | Passage de « airworthiness certificate » à « certificate of airworthiness » (« certificat de navigabilité », sans incidence en français)  Ajout d'un nouveau (d) : Le certificat de navigabilité spécial contient les informations figurant à la NMO : 5.3.1.6. |
| 5.3.1.7 | 11/2012 | Revu comme suit :  Texte ajouté au titre ;  Référence à NMO ajoutée |
| 5.3.1.7 | 11/2019 | Texte ajouté au titre ; |
| 5.3.1.7 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.3.1.7 (a) | 11/2019 | Passage de « peut » au futur de l’indicatif  Passage de « comme spécifié à la NMO : 5.3.1.7 » à « comme prescrit à la NMO 5.3.1.6 » |
| 5.3.1.7 (a) (1) | 11/2019 | Passage de « où des réparations, des modifications, une maintenance ou des inspections doivent avoir lieu » à « où des activités de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections » |
| 5.3.1.7 (a) (2) | 11/2019 | Passage de « réparations, modifications, maintenance ou inspections » à « activités de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections » |
| 5.3.1.7 (a) (5) | 11/2019 | Passage de « poids » à « masse » |
| 5.3.1.7 (b) | 11/2019 | Passage de « conditions et limitations de vol » à « termes, conditions et limitations de vol » |
| 5.3.1.7 (c) | 11/2019 | Passage de « agréé conformément à la Partie 5 » à « agréé conformément à la présente partie » |
| 5.3.1.7(d) | 11/2019 | Ajout du terme « air » |
| 5.3.1.7 (a) |  | Passage de « airworthiness certificate » à « certificate of airworthiness » (« certificat de navigabilité », sans incidence en français) |
| 5.3.1.8 (a) | 11/2012 | Revu comme suit :  Nouveautés ajoutées à (a)(1)  Ancien (a)(2) concernant la validation supprimé  Ancien (a)(3) renuméroté en (a)(2)  Références modifiées |
| 5.3.1.8 (a) | 11/2019 | Passage de « special airworthiness certificate » à « special certificate of airworthiness » (« certificat de navigabilité spécial », sans incidence en français)  Passage de « special termination date » à « special expiration date » en anglais (« date particulière d’expiration », sans incidence en français) |
|  |  |  |
| 5.3.1.8(d) | 11/2019 | Passage de « consignes de navigabilité et aux bulletins de service » à « informations obligatoires en vigueur portant sur le maintien de la navigabilité » |
| 5.3.1.8(a)(1)(iiii) | 11/2019 | Ajout de « l’aéronef soit »  Modifications mineures |
| 5.3.1.9 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.3.1.9 (a) | 11/2019 | Passage de « 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 tout impératif relatif à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité » à « et demandera de recevoir toutes les CN portant sur cet aéronef ou produit aéronautique et tout impératif relatif à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité » |
| 5.3.1.10 | 11/2019 | Titre révisé |
| 5.3.1.10 (a) | 11/2019 | Passage de « d'un propriétaire ou d'un exploitant » à « du propriétaire ou de l’exploitant d’un aéronef ou de son agent ; ou » |
| 5.3.1.10 (a) | 11/2019 | Passage de « d’un propriétaire ou d'un exploitant » à « du propriétaire ou de l’exploitant d’un aéronef ou de son agent ; ou » |
| 5.3.1.10 (b) (1) | 11/2019 | Ajout de « à l’aéronef » |
| 5.3.1.11 | 11/2019 | Modifications mineures |
| 5.3.1.12 (a) | 11/2019 | Passage de « airworthiness certificate » à « certificate of airworthiness » (« certificat de navigabilité », sans incidence en français) |
| 5.4 | 11/2019 | Passage de « CONTINUED » à « CONTINUING » en anglais (sans incidence en français) |
| 5.4.1.1 | 11/2019 | Passage de « continued » à « continuing » en anglais (sans incidence en français) |
| 5.4 | 08/2006 | Titre remanié pour ajouter « délivrance de ». |
| 5.4.1.1 (a) | 08/2006 | « Immatriculé dans ÉTAT » ajouté. |
| 5.4.1.1 (b) | 08/2006 | Nouvel impératif ajouté. |
| 5.4.1.2 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.4.1.2 (a) | 11/2019 | Passage de « de maintenance, d'entretien préventif sur un aéronef ou à y apporter des modifications » à « de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections sur un aéronef ou produit aéronautique » |
| 5.4.1.2 (b) | 11/2019 | Passage de « un manuel de maintenance ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité » à « un manuel de maintenance de l'aéronef ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité »  Ajout de « de la présente réglementation » |
| 5.4.1.2 (c) | 11/2019 | Passage de « un aéronef, un produit aéronautique ou un accessoire » à « un aéronef ou produit aéronautique auquel une CN » |
| 5.4.1.2(d) | 11/2019 | Retrait du terme « cellule » |
| 5.4.1.2 (e) | 11/2019 | Passage de « doit » au futur de l’indicatif  Note ajoutée |
| 5.4.1.3 | 08/2006 | Déplacé du 5.4.1.7 dans les versions précédentes et impératif révisé.  Références modifiées |
| 5.4.1.3 (a) (1) | 11/2019 | Ajout de « ou d'inspection » |
| 5.4.1.3 (a) (2) | 11/2019 | Passage de « fiche de maintenance » à « approbation de remise en service » |
| 5.4.1.3 (a) (4) | 11/2019 | Passage de « fiche de maintenance » à « approbation de remise en service » |
| 5.4.1.4 | 08/2006 | Déplacé du 5.4.1.3 dans les versions précédentes et révision de tout le paragraphe, y compris l'ajout des types de norme et les certificats spéciaux de navigabilité.  Références modifiées |
| 5.4.1.4 | 11/2009 | Modifications mineures |
| 5.4.1.4 (b) | 11/2009 | Passage de « organismes de maintenance » à « AMO » |
| 5.4.1.4 (c) | 11/2009 | Passage de « organismes de maintenance » à « AMO »  Modifications mineures  Références modifiées |
| 5.4.1.5 | 08/2006 | Déplacé du 5.4.1.8 dans les versions précédentes ; « ou validation » ajouté au titre ; paragraphe (b) remanié ; nouveaux paragraphes (c) et (d) ajoutés avec référence à la nouvelle NMO |
| 5.4.1.5 | 11/2019 | Modification de la liste des événements requérant un rapport |
| 5.4.1.6 | 08/2006 | Déplacé de 5.4.1.11 dans les versions précédentes |
| 5.4.1.6 | 04/2010 | Nouvelle section 5.4.1.7 rédigée à partir de l'alinéa 5.4.1.6(c)-(f) précédent à propos des permis de vol et nouvelle numérotation des autres paragraphes du 5.6. |
| 5.4.1.7 | 08/2006 | Déplacé du 5.4.1.6 ; titre remanié ; nouvel impératif ajouté à 5.4.1.7(a)(3), (b) et (c) ; ancien 5.4.1.6(b) déplacé à 5.4.1.5(b). |
| 5.4.1.8 | 08/2006 | Déplacé du 5.4.1.9 dans les versions précédentes ; titre révisé ; |
|  |  | 5.4.1.8(a) – « et tout impératif pour l'établissement de programmes de maintien de la navigabilité » ajouté à la phrase.; |
|  |  | 5.4.1.8(d) « navigabilité » et « bulletin de service » ajoutés. |
| 5.4.1.9 | 08/2006 | Déplacé de 5.4.1.4 dans les versions précédentes ; |
|  |  | 5.4.1.9(a)(1) – « propriétaire » ajouté à l'impératif ; |
|  |  | 5.4.1.9(b) – nouveaux impératifs ajoutés. |
| 5.4.1.10 | 08/2006 | Déplacé de 5.4.1.5 dans les versions précédentes |
| 5.4.1.11 | 08/2006 | Déplacé de 5.4.1.10 dans les versions précédentes |
| 5.4.1.11(d) | 11/2004 | Nouvelles sous-sections 5.4.1.11(d) et (e) renumérotées. |
| 5.5 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.5.1.2 | 10/2011 | « Généralités » supprimé du 5.5.1.3. |
| 5.5.1.2 | 11/2012 | Note ajoutée |
| 5.5.1.2 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.5.1.2 (a) | 11/2019 | Passage de « ses composants » à « les produits aéronautiques et l’équipement d’exploitation et d'urgence » |
| 5.5.1.2 (a) (4) | 05/2010 | MEL ajoutée à l'impératif. |
| 5.5.1.2 (b) | 11/2019 | Modifications mineures  Passage de « composants » à « aéronautiques » |
| 5.5.1.2 (e) | 11/2019 | Passage de « fiche de maintenance » à « approbation de remise en service »  Modifications mineures |
| 5.5.1.2 (f) | 11/2019 | Modifications mineures |
| 5.5.1.3 | 10/2011 | « Responsabilité » supprimé du 5.5.1.2. |
| 5.5.1.3 | 11/2019 | Titre révisé  Références modifiées |
| 5.5.1.3 (a) | 11/2019 | Ajout de « ni aucun organisme »  Ajout de « aucune opération définie comme maintenance » |
| 5.5.1.3 (a) (2) | 11/2019 | Ajout de « titulaire d'une licence »  Passage de « de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et des modifications » à « de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations et des inspections » |
| 5.5.1.3 (a) (6) | 11/2019 | Passage de « Reconditionner » à « Réviser » |
| 5.5.1.3 (b) | 10/2011 | Nouveau texte ajouté. |
| 5.5.1.3 (e) | 08/2006 | Nouvel impératif ajouté. |
| 5.5.1.4 | 10/2011 | Nouvelle section « Maintenance et expérience d'exploitation ». |
| 5.5.1.4 | 11/2019 | Passage de « aéronef, la cellule, le moteur, l’hélice, l’appareillage ou un composant » à « aéronef ou produit aéronautique »  Passage de « de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification » à « de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections »  Modifications mineures  Références modifiées |
| 5.5.1.4, Note 2. | 08/2006 | Note 2 : Référence à l'OACI mise à jour. |
| 5.5.1.5 | 10/2011 | Déplacé de la section 5.5.1.4 précédente. |
| 5.5.1.5 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.5.1.5 (a) | 11/2019 | Ajout de « ou organisme »  Passage de « de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification » à « de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections » |
| 5.5.1.5 (a) (2) | 11/2019 | Passage de « tel que prévu » à « conformément aux » |
| 5.5.1.5 (a) (3) | 11/2019 | Passage de « spécifications émises » à « spécifications d’exploitation approuvées » |
| 5.5.1.6 | 11/2019 | Passage de « de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification » à « de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections »  Modifications mineures |
| 5.5.1.7 | 11/2019 | Modifications mineures |
| 5.5.1.8 (a) | 11/2019 | Passage de « continued » à « continuing » en anglais (sans incidence en français) |
| 5.6 | 05/2010 | « Inspection » ajouté au titre. |
| 5.6 | 11/2019 | Modification du titre de « de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et de modification » à « de maintenance, de modification et de réparation »  Références modifiées |
| 5.6.1.1 (a) (1) | 11/2019 | Modifications mineures  Nouveau (vi) : Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une approbation de remise en service ont été satisfaits. |
| 5.6.1.1 (b) | 11/2019 | Modification du texte : « toute personne effectuant une réparation ou modification majeure l’enregistre sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 5.6.1.1(B) ». |
| 5.6.1.2 | 08/2006 | Nouveau paragraphe ajouté et les autres renumérotés |
| 5.6.1.2 | 11/2019 | Références modifiées |
| 5.6.1.2 (a) | 05/2010 | Impératif du programme d'inspection ajouté. |
| 5.6.1.2 (a) | 11/2019 | Passage de « d'une maintenance, d'un entretien préventif, d'une révision, d'une modification ou d'un reconditionnement, sauf si » à « d’une maintenance, d'une révision, de modifications ou de réparations, sauf si » |
| 5.6.1.2 (a) (2) | 11/2019 | Ajout de « majeure » |
| 5.6.1.2 (b) | 11/2019 | Nouveau (b) |
| 5.6.1.2 (c) | 11/2019 | Nouveau (c) |
| 5.6.1.2(d) | 11/2019 | Nouveau (d) |
| 5.6.1.2 (f) | 05/2010 | Nouvel alinéa (f) ajouté pour identifier les types de programmes d'inspection. |
| 5.6.1.3 | 08/2006 | Déplacé du 5.6.1.2 dans les versions précédentes ; « habilitation de » ajouté au titre ; 5.6.1.3(a) « d'une opération AOC » ajouté. |
| 5.6.1.3 | 05/2010 | Supprimé des versions précédentes et les autres paragraphes de 5.6 renumérotés. |
| 5.6.1.3.(a) | 11/2019 | Ajout du terme « aéronef »  Modifications mineures |
| 5.6.1.3 (b) | 11/2019 | Modifications mineures |
| 5.6.1.4 | 08/2006 | Déplacé du 5.6.1.3 dans les versions précédentes ; titre révisé pour indiquer les privilèges et limitations. |
| 5.6.1.5 | 08/2006 | Déplacé du 5.6.1.4 dans les versions précédentes ; titre remanié ; 5.6.1.5(a)(3) « opérations » ajouté à « spécifications ». |
| 5.6.1.6 | 08/2006 | Déplacé de 5.6.1.5 dans les versions précédentes ; |
|  |  | 5.6.1.6(a)(2) – « opérations » ajouté à « spécifications ». |
| 5.6.1.7 | 08/2006 | Déplacé de 5.6.1.6 dans les versions précédentes |
| 5.6.1.7 | 05/2010 | (a) révisé ; (d) et (e) ajoutés. |
| 5.6.1.8 | 08/2006 | Déplacé de 5.6.1.7 dans les versions précédentes |
| 5.6.1.9 | 08/2006 | Déplacé de 5.6.1.8 dans les versions précédentes |
| 5.7 | 05/2010 | « Inspection » ajouté au titre. |
| 5.7.1.1 | 08/2006 | Section entièrement remaniée. |
| 5.7.1.2 | 08/2006 | Nouveau paragraphe 5.7.1.2(a) ajouté ; ancien 5.7.1.3 dans les versions précédentes ajouté à un nouveau 5.7.1.1(b). |
| 5.7.1.3 | 08/2006 | Déplacé de 5.7.1.4 dans les versions précédentes |
| 5.7.1.3 | 05/2010 | (a) changé de « maintenance » en « inspection ».  (a) et (a)(5) changés d'« aéronef » en « aéronef/composant ». |
| NMO 5 | 11/2019 | Ajout de la phrase : « Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 5.5.1.7 reflète une norme requise par le paragraphe 5.5.1.7 de la présente partie. » |
| NMO 5.1.1.2 (B) | 11/2019 | Section « Abréviations » reformatée |
| NMO 5.3.1.5 | 11/2012 | Numéro de NMO corrigé |
| NMO : 5.3.1.5 | 11/2019 | Nouveau texte et références au certificat de navigabilité ajoutés  Référence modifiée |
| NMO 5.3.1.6 | 11/2012 | Nouveau. Ajouté le formulaire pour le certificat spécial de navigabilité |
| NMO 5.3.1.6 | 11/2019 | Modifications mineures |
| NMO 5.5.1.7 | 11/2019 | Renumérotation de « Règles de performance : inspections »  Modifications mineures |
| NMO 5.6.1.1 (B) | 11/2019 | Renumérotation de « Enregistrement des réparations et des modifications majeures »  Modifications mineures |

Introduction

La Partie 5 du Modèle de réglementation de l'aviation civile (MCAR) part de l'hypothèse que [ÉTAT] 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. Elle est conçue pour aborder la situation complexe à laquelle la plupart des pays font face de nos jours en ce qui concerne la navigabilité des aéronefs exploités dans le pays et dans l'aviation internationale. Dans de nombreux cas, des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] ont été conçus et construits dans un autre État contractant et des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] ont été conçus dans un État contractant et construits dans un autre. De surcroît, [ÉTAT] peut avoir des titulaires de permis d’exploitation aérienne (AOC) qui exploitent des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant avec des États de conception et de construction différents. [ÉTAT] peut avoir des titulaires d'AOC qui font partie d'un consortium régional dont les installations de maintenance se trouvent dans un État voisin. Un bon état de navigabilité des aéronefs immatriculés dans [ÉTAT] est le résultat de communications. Le MCAR requiert que toute personne exploitant un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] notifie la Régie lorsque certains événements se produisent. La Régie a l'obligation de fournir des informations concernant les problèmes liés aux aéronefs et à leur navigabilité, ainsi que leurs coordonnées actuelles, à l’État de conception et/ou à l’État de construction, afin que la Régie puisse recevoir toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité pour chaque type d’aéronef exploité dans [ÉTAT].

La présente partie du MCAR détaille les impératifs réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs censés être exploités dans [ÉTAT], et s’appuie sur les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l’Annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de l’Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Exploitation technique des aéronefs*, et les SARP relatives au maintien de la navigabilité dans l’Annexe 8 de l’OACI, *Navigabilité des aéronefs*, complétés par des sections du titre 14 du Code de réglementation fédérale des États-Unis (14 CFR), et, dans les anciennes versions du MCAR, les concepts des codes communs de l’aviation (JAR) avant leur transposition dans la réglementation de l’Union Européenne (UE). La présente partie s’appuie sur l’Annexe 6 de l’OACI, Partie I, *Aviation de transport commercial international — Avions*, Amendement 43 ; Annexe 6, Partie II, *Aviation générale internationale — Avions*, Amendement 36 ; Annexe 6, Partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, Amendement 22 ; Annexe 8, Partie II, Amendement 106 ; et Doc 9760 de l’OACI, Manuel de navigabilité, troisième édition (2014).

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

Table des matières

[Partie 5 ─ Navigabilité 1](#_Toc61352820)

[5.1 Généralités 1](#_Toc61352821)

[5.1.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352822)

[5.1.1.2 Définitions 1](#_Toc61352823)

[5.1.1.3 Abréviations 1](#_Toc61352824)

[5.2 Certification des aéronefs et des produits aéronautiques 1](#_Toc61352825)

[5.2.1.1 Applicabilité 1](#_Toc61352826)

[5.2.1.2 Certification originale des aéronefs et des produits aéronautiques 2](#_Toc61352827)

[5.2.1.3 Délivrance d'un certificat de type supplémentaire 2](#_Toc61352828)

[5.3 Délivrance de certificats de navigabilité 2](#_Toc61352829)

[5.3.1.1 Applicabilité 2](#_Toc61352830)

[5.3.1.2 Habilitation 2](#_Toc61352831)

[5.3.1.3 Identification des aéronefs 3](#_Toc61352832)

[5.3.1.4 Classification des certificats de navigabilité 3](#_Toc61352833)

[5.3.1.5 Délivrance de certificats de navigabilité standard 3](#_Toc61352834)

[5.3.1.6 Délivrance de certificats de navigabilité spéciaux 4](#_Toc61352835)

[5.3.1.7 Délivrance de permis de vol spécial en tant que certificat de navigabilité spécial 4](#_Toc61352836)

[5.3.1.8 Durée d'un certificat de navigabilité 5](#_Toc61352837)

[5.3.1.9 Coopération entre États concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité 6](#_Toc61352838)

[5.3.1.10 Amendement d'un certificat de navigabilité 6](#_Toc61352839)

[5.3.1.11 Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité 6](#_Toc61352840)

[5.3.1.12 Transport commercial aérien 7](#_Toc61352841)

[5.3.1.13 Affichage du certificat de navigabilité 7](#_Toc61352842)

[5.4 Maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques 7](#_Toc61352843)

[5.4.1.1 Applicabilité 7](#_Toc61352844)

[5.4.1.2 Généralités 7](#_Toc61352845)

[5.4.1.3 Responsabilité 8](#_Toc61352846)

[5.4.1.4 Maintenance et expérience d'exploitation 8](#_Toc61352847)

[5.4.1.5 Rapports sur les pannes, défaillances et défauts 8](#_Toc61352848)

[5.5 Impératifs en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs 10](#_Toc61352849)

[5.5.1.1 Applicabilité 10](#_Toc61352850)

[5.5.1.2 Impératifs d'ordre général pour la maintenance et les inspections 10](#_Toc61352851)

[5.5.1.3 Personnes autorisées à effectuer la maintenance, la révision, les modifications, les réparations et les inspections 11](#_Toc61352852)

[5.5.1.4 Personnel autorisé à approuver la remise en service 12](#_Toc61352853)

[5.5.1.5 Personnes autorisées à effectuer des inspections 12](#_Toc61352854)

[5.5.1.6 Règles de performance : Maintenance 13](#_Toc61352855)

[5.5.1.7 Règles de performance : Inspections 13](#_Toc61352856)

[5.5.1.8 Règles de performance : Limites de navigabilité 14](#_Toc61352857)

[5.6 Dossiers et écritures de maintenance et d'inspection 15](#_Toc61352858)

[5.6.1.1 Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, de modification et de réparation d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée 15](#_Toc61352859)

[5.6.1.2 Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, de révision, de modification et de réparation d'un produit aéronautique 15](#_Toc61352860)

[5.6.1.3 Contenu, formulaire et disposition des dossiers d'inspection pour une remise en service 16](#_Toc61352861)

[Partie 5 ─ Normes de mise en œuvre 3](#_Toc61352862)

[NMO 5.1.1.2(B) Définitions 3](#_Toc61352863)

[NMO 5.3.1.5 Délivrance d'un certificat de navigabilité standard 8](#_Toc61352864)

[NMO 5.3.1.6 Délivrance d'un certificat de navigabilité spécial 9](#_Toc61352865)

[NMO 5.5.1.7 Règles de performance : Inspections 10](#_Toc61352866)

[NMO 5.6.1.1(B) Enregistrement des réparations et des modifications majeures 13](#_Toc61352867)

## Partie 5 ─ Navigabilité

## Généralités

#### Applicabilité

1. La présente partie prescrit les impératifs concernant ce qui suit :
2. La certification des aéronefs et des produits aéronautiques ;
3. La délivrance de certificats de navigabilité ;
4. Le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques ;
5. La maintenance et l'inspection des aéronefs ; et
6. Les dossiers et les écritures de maintenance et d'inspection.

#### Définitions

1. Les définitions figurent dans la partie 1 de la présente réglementation.
2. Des définitions plus détaillées des termes suivants figurent à la NMO 5.1.1.2(B) :
3. Modifications majeures
4. Réparations majeures
5. Entretien préventif

#### Abréviations

1. Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :
2. **AC –** Circulaire d'information
3. **CN –** Consigne de navigabilité
4. **AOC –** Permis d'exploitation aérienne
5. **AMO –** Organisme de maintenance agréé
6. **OACI –** Organisation de l’aviation civile internationale
7. **NMO –** Normes de mise en œuvre
8. **STC –** Certificat de type supplémentaire
9. **TC –** Certificat de type
10. **TSO –** Norme technique

## Certification des aéronefs et des produits aéronautiques

N. B. : La présente partie part de l'hypothèse que [ÉTAT] 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, [ÉTAT] délivrera son propre certificat de navigabilité ou validera celui d'un autre État conformément à la présente partie. Quel que soit le cas, [ÉTAT] est responsable du maintien de la navigabilité des aéronefs figurant sur son registre et de s'assurer que ceux qui ne sont pas immatriculés dans [ÉTAT] mais qui y sont exploités maintiennent leur état de navigabilité conformément aux impératifs de l'État d'immatriculation. Voir OACI, Annexe 8, Part II : 4.2, pour les responsabilités des États contractants relatives au maintien de la navigabilité.

#### Applicabilité

1. La présente partie s’applique aux exploitants d'aéronefs dans [ÉTAT].
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef dans [ÉTAT] ou à soumettre une demande d’immatriculation d'aéronef dans [ÉTAT] 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 des organismes de réglementation de ces États conformément aux normes de l’Annexe 8 de l’OACI.

OACI, Annexe 8, Partie II : 1.4 ; 1.5 ; 1.6 ; 1.7 ; 2.2 ; 2.3 ; 2.4 ; 3.2.1 ; 3.2.2 ; 3.2.3 ; 3.2.4 ; 3.2.5

#### Certification originale des aéronefs et des produits aéronautiques

1. La présente section décrit les procédures et la désignation des règles qui s'appliquent pour la certification de type originale d'un aéronef et des produits aéronautiques apparentés.
2. La présente section est RÉSERVÉE.

OACI, Annexe 8, Partie II : 1.4 ; 1.5 ; 1.6 ; 1.7 ; 2.2 ; 2.3 ; 2.4 ; 3.2.1 ; 3.2.2 ; 3.2.3 ; 3.2.4 ; 3.2.5

14 CFR 21.11 ; 21.171

#### Délivrance d'un certificat de type supplémentaire

1. 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 TC, soumet une demande de STC au service de réglementation de l'État de conception ayant approuvé le TC 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 de STC conformément aux procédures requises par cet État.
2. La Régie, sur réception d'une demande de STC concernant un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] :
3. Transmettra la demande à l’État de conception ; ou
4. Le cas échéant, délivrera un STC en utilisant les mêmes directives réglementaires et autres de l’État de conception et de l’État de construction.

Note 1 : L'expertise technique requise par l’État d'immatriculation pour approuver un STC comprend celle d'ingénieurs aéronautiques possédant une expertise technique spécifique dans le domaine devant faire l'objet de l'approbation.

Note 2 : Si l'État d'immatriculation n'est pas celui de conception, il peut choisir de transmettre une demande de STC à l'État de conception.

OACI, Annexe 8, Partie II : 1.4.1

OACI, Doc 9760, Partie III : 8.7.1.1, 8.7.1.3

14 CFR 21.113

## Délivrance de certificats de navigabilité

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les procédures requises pour la délivrance de certificats de navigabilité et autres pour les produits aéronautiques immatriculés dans [ÉTAT].
2. La Régie délivrera un certificat de navigabilité pour un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] en se basant sur la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux aspects de conception des impératifs appropriés de navigabilité (TC).

OACI, Annexe 8, Partie II : 3.2.1 ; 3.2.2

OACI, Doc 9760 : 4.1 ; 4.2

#### Habilitation

1. Tout propriétaire enregistré d'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT], ou tout agent du propriétaire, peut demander un certificat de navigabilité pour ledit aéronef.
2. Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité soumet la demande sous une forme et d'une façon acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 8, Partie II : 3.2

OACI, Doc 9760 : 4.2 ; 4.4 ; Supplément A

14 CFR 21.173

#### Identification des aéronefs

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

FAA Ordre 8130.2J

OACI, Annexe 7 : 9

14 CFR 21.182

#### Classification des certificats de navigabilité

1. La Régie délivrera un certificat de navigabilité standard pour un aéronef de la catégorie et du modèle spécifiques indiqués par l'État de conception sur le TC. Les certificats de navigabilité standards comprennent les types suivants :
2. Normale
3. Utilitaire
4. Acrobatique
5. Transport
6. Navette
7. Ballon
8. Autre
9. La Régie délivrera un certificat de navigabilité spécial pour les aéronefs qui ne répondent pas aux impératifs de l’État de conception pour un certificat de navigabilité standard. Les certificats spéciaux de navigabilité comprennent les types suivants :
10. Principal
11. Restreint
12. Limité
13. Temporaire
14. Expérimental
15. Permis de vol spéciaux
16. Autre

OACI, Annexe 8, Partie II : 3.3.1

14 CFR 21.175 ; 21.183

FAA Ordre 8130.2J

#### Délivrance de certificats de navigabilité standard

1. La Régie délivrera un certificat de navigabilité standard si :
2. Le demandeur prouve à la Régie que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée aux termes d'un TC ou d'un STC et aux CN de l'État de conception en vigueur ;
3. L’aéronef a été inspecté, conformément aux règles de performance de la sous-partie 5.6 de la présente partie relatives aux inspections, et jugé en état de navigabilité au cours des 30 derniers jours civils, par des personnes autorisées par la Régie à effectuer de telles déterminations ; et
4. La Régie conclut après une inspection que l'aéronef est conforme à la conception de type et en état d'être exploité en toute sécurité.
5. Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité standard, la Régie 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 impératifs de cette partie qui s’appliquent.

N. B. : Certains États contractants facilitent le transfert d’un aéronef sur le registre d’un autre État en délivrant un « Certificat de navigabilité à l’exportation » ou autre document ayant un titre similaire. Bien que n’étant pas valide aux fins de vol, un tel document confirme par l’État d’exportation un examen récent et satisfaisant de l’état de navigabilité de l’aéronef. Les lignes directrices sur la délivrance d’un « Certificat de navigabilité à l’exportation » figurent dans le Doc 9760 de l’OACI, Manuel de navigabilité.

1. Le certificat de navigabilité standard contiendra les informations prescrites par la NMO 5.3.1.5.
2. Le certificat de navigabilité standard sera délivré dans la langue de [ÉTAT] et comprendra une traduction en langue anglaise.

Convention de Chicago, Article 31

OACI, Annexe 8, Partie II : 3.2.1 ; 3.2.2 ; 3.2.3 ; 3.2.4 ; 3.2.5 ; 3.3

FAA, Ordre 8900.1, Volume 8 Chapitre 5

#### Délivrance de certificats de navigabilité spéciaux

1. La Régie délivrera un certificat de navigabilité spécial pour un aéronef qui n'est pas qualifié pour un certificat de navigabilité standard.
2. Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité spécial, la Régie peut considérer le certificat de navigabilité spécial délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, pour la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial.
3. Les aéronefs ayant un certificat de navigabilité spécial sont sujets aux limitations d'exploitation dans [ÉTAT] et ne peuvent pas effectuer de vols internationaux, sauf comme spécifié au paragraphe 5.3.1.6(d) de la présente sous-section. La Régie indiquera des limitations d'exploitation spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.
4. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial :
5. Sauf conformément à la réglementation en vigueur et aux termes, conditions et limitations qui peuvent être prescrites par la Régie dans le cadre de ce certificat ; ou
6. Sur tout pays étranger sans la permission de ce pays.
7. Le certificat de navigabilité spécial sera délivré sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 5.3.1.6.

14 CFR 21.175 ; 21.185

FAA Ordre 8130.2J

#### Délivrance de permis de vol spécial en tant que certificat de navigabilité spécial

1. La Régie délivrera un permis de vol spécial en utilisant le certificat comme prescrit à la NMO 5.3.1.6, pour un aéronef pouvant voler en toute sécurité mais ne répondant pas aux impératifs applicables de navigabilité, pour :
2. Se rendre sur une base où des activités de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections doivent avoir lieu, ou un lieu d'entreposage ;
3. Des essais après que des activités de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections ont été effectuées ;
4. La livraison ou l'exportation d'aéronefs ;
5. Évacuer les aéronefs d'endroits présentant un danger imminent ; et
6. 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 masse est limité au carburant supplémentaire, à ce qui sert à transporter le carburant et à l'équipement de navigation nécessaires pour le vol.
7. La Régie peut délivrer un permis de vol spécial avec autorisation continue pour un aéronef pouvant ne pas répondre aux impératifs 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 termes, conditions et limitations de vol figurant dans les spécifications d'exploitation du titulaire de l'AOC. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe peut l'être au titulaire d'un AOC certifié aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation.
8. Dans le cas d’un permis de vol spécial, la Régie requerra une approbation de remise en service correctement exécutée et placée dans le dossier permanent de l'aéronef par une personne ou un organisme agréé conformément à la présente partie, 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.
9. L'exploitant aérien obtient toutes les autorisations de survol requises des pays devant être survolés hors de [ÉTAT].

OACI, Doc 9760, Partie III : 5.3

FAA Ordre 8130.2J

#### Durée d'un certificat de navigabilité

1. Un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité spécial demeure valide comme suit, sauf s'il est restitué plus tôt, suspendu ou révoqué ou si une date particulière d'expiration est autrement établie par la Régie :
2. Un certificat de navigabilité sera renouvelé ou demeurera en vigueur, sous réserve du droit de l’État d'immatriculation :
   * + 1. Pour autant que l’aéronef est maintenu conformément aux impératifs de maintien de la navigabilité de l’État d'immatriculation ;
       2. Jusqu’à ce que l’aéronef soit vendu à une personne hors de [ÉTAT] ;
       3. Jusqu’à ce que l’aéronef soit affrété pour une exploitation, immatriculé dans un autre pays et supprimé du registre de [ÉTAT] ; ou
       4. Jusqu’à révocation par l’État d'immatriculation.
3. Un certificat de navigabilité spécial , comme un permis de vol spécial, est valide pour la période de temps spécifiée sur le certificat.
4. 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.
5. Un aéronef qui n'est pas maintenu dans l'état de navigabilité défini par les impératifs de l'État d'immatriculation à ce propos n'a pas le droit d'être exploité jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité.

OACI, Annexe 8, Partie II : 3.2.3 ; 3.2.4 ; 3.2.5 ; 3.5 ; 4.2.3

14 CFR 21.181

FAA Ordre 8130.2J, Section 2 : paragraphe 2.1.6

#### Coopération entre États concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité

1. Lorsqu'un aéronef est immatriculé dans [ÉTAT], la Régie en notifiera l'État de conception et demandera de recevoir toutes les CN portant sur cet aéronef ou produit aéronautique et tout impératif relatif à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité.
2. Chaque fois que l'État de conception considérera qu'un aéronef ou produit aéronautique présente un danger comme indiqué par la publication d'une CN par cet État, la Régie demandera que ces consignes s'appliquent aux aéronefs civils immatriculés dans [ÉTAT] du type identifié dans ladite CN.
3. La Régie peut identifier des bulletins de service de l'avionneur et d'autres sources de données, ou élaborer et prescrire des inspections, procédures et limitations pour imposer la conformité des aéronefs affectés dans [ÉTAT].
4. Nul n'est autorisé à exploiter tout aéronef civil immatriculé dans [ÉTAT] auquel les mesures figurant dans la présente sous-section s'appliquent, sauf conformément aux informations obligatoires en vigueur portant sur le maintien de la navigabilité.

14 CFR 39.1 ; 39.3 ; 39.13

OACI, Annexe 8, Partie II : 4.1 ; 4.2.1.1 ; 4.2.1.2 ; 4.2.2 ; 4.2.3 ; 4.2.4

OACI, Doc 9760, Partie II : Chapitre 1

OACI, Doc 9760, Partie III : Chapitre 1

OACI, Doc 9760, Partie V : Chapitre 1

#### Amendement d'un certificat de navigabilité

1. La Régie peut amender un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité spécial :
2. Sur demande du propriétaire ou de l’exploitant d'un aéronef ou de son agent ; ou
3. Sur sa propre initiative.
4. Un amendement peut être effectué dans les conditions suivantes :
5. Modification apportée à l’aéronef (STC ou TC amendé) ;
6. Un changement notifié à la Régie et sa raison ;
7. Un changement du modèle de l'aéronef ; et
8. Un changement dans les limites d'exploitation d'un aéronef ayant un certificat de navigabilité spécial.

14 CFR 21.177

FAA Ordre 8130.2J

#### Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité

1. Un propriétaire transfère le certificat de navigabilité d’un aéronef aux personnes suivantes :
2. Au locataire lors de la location d'un aéronef dans ou hors de [ÉTAT]
3. À l'acheteur lors de la vente de l'aéronef dans [ÉTAT]
4. Un propriétaire restitue le certificat de navigabilité de l'aéronef au service de délivrance lors de la vente de cet aéronef hors de [ÉTAT].

14 CFR 21.179

FAA Ordre 8130.2J

#### Transport commercial aérien

1. La Régie ne considérera un certificat de navigabilité comme étant valide pour le transport commercial aérien que s'il est accompagné des spécifications d'exploitation émises par elle, qui identifient les types spécifiques de transport commercial aérien autorisés.

14 CFR 119.49 ; 129.11

#### Affichage du certificat de navigabilité

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil dans [ÉTAT] ou immatriculé dans [ÉTAT] si le certificat de navigabilité requis par la présente sous-partie ou un permis de vol spécial n’est pas affiché à l’entrée de la cabine ou du poste de pilotage de façon à ce que les passagers ou l’équipage puissent le lire.

14 CFR 91.203(b)

## Maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les règles régissant le maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés dans [ÉTAT], qu'ils soient exploités dans ou hors des frontières de celui-ci.

#### Généralités

1. Nul n'est autorisé à effectuer une opération de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations ou des inspections sur un aéronef ou produit aéronautique autres que celles qui sont prescrites par la présente réglementation.
2. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un manuel de maintenance de l'aéronef 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'exploitation approuvées aux termes de la Partie 9 de la présente réglementation ou conformément au programme d'inspection approuvé aux termes de la Partie 8 de la présente réglementation, ont été respectés.
3. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef ou produit aéronautique auquel une CN, émise par l'État de conception ou de construction et qui a été adoptée pour un aéronef immatriculé dans [ÉTAT] par la Régie ou l'État d'immatriculation pour les aéronefs exploités dans [ÉTAT], s'applique, sauf conformément aux impératifs de ladite CN.
4. Lorsque la Régie détermine qu'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 CN imposant des inspections et les conditions et limitations, si c'est le cas, dans lesquelles ces produits peuvent continuer à être exploités.
5. La Régie rendra compte à l'État de conception de toute CN ou de tout impératif supplémentaire pour le maintien de la navigabilité qu'elle émettra ou de toute défaillance ou de tout défaut.

N. B. : Les directives relatives aux impératifs de maintien de la navigabilité figurent dans le Doc 9760 de l'OACI, Manuel de navigabilité.

OACI, Annexe 8, Partie II : 4.1 ; 4.2.3(d)–(f) ; 4.2.4

14 CFR 39.1 ; 39.3 ; 39.7 ; 43.3 ; 91.403(c) ; 121.363

JAR-OPS 1 : 1.890

#### Responsabilité

1. Le propriétaire ou l'exploitant 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 de ce qui suit :
2. Que toutes les opérations de maintenance, de révision, de modification, de réparation ou d'inspection affectant la navigabilité soient effectuées comme prescrit par l'État d'immatriculation ;
3. Que le personnel de maintenance annote de façon appropriée les dossiers de maintenance de l'aéronef, certifiant qu'il est en état de navigabilité ;
4. Que l’approbation de remise en service soit remplie pour indiquer que les travaux de maintenance effectués ont été terminés de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites ; et
5. Que dans le cas de défectuosités non résolues, l’approbation de remise en service comporte une liste des problèmes non réglés pour lesquels un suspens temporaire est accordé dans la liste minimale d'équipements et que ces articles fassent partie du dossier permanent de l'aéronef.
6. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg 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 sont considérées comme étant nécessaires conformément à une procédure acceptable pour la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.1 ; 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.1.5 ; 8.8.1 ; 8.8.2 ; 8.8.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6 ; 3.8.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.1 ; 6.1.2 ; 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.1 ; 6.1.2 ; 6.1.3

14 CFR 91.403 ; 91.405 ; 121.363

JAR-OPS 1 : Sous-partie M

#### Maintenance et expérience d'exploitation

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef dont la masse certifiée au décollage excède 5 700 kg 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.
2. Le propriétaire ou l'exploitant et les AMO soumettent à la Régie, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères, des rapports sur les informations de service requises par la Régie, en suivant la procédure établie par celle-ci.
3. Le propriétaire ou l’exploitant et les AMO soumettent à l'organisme responsable de la conception de type, pour les aéronefs dont la masse maximale certifiée 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 dudit aéronef.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.5.1

OACI, Annexe 8, Partie II : 4.2.3.1 (f)

#### Rapports sur les pannes, défaillances et défauts

1. Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg rendent compte à la Régie de toute panne, toute défaillance ou tout défaut concernant au moins ce qui suit :
2. Incendies pendant le vol, et si un système d’alarme incendie a été installé et fonctionne correctement ;
3. Une fausse alarme 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. Un système de mise en drapeau d'une hélice ou sa capacité à contrôler la survitesse en vol ;
11. Un vide-vite, qui affecte le débit du carburant ou entraîne une fuite dangereuse en vol ;
12. Une sortie ou une rentrée du train d'atterrissage ou l'ouverture ou la fermeture des trappes de train d'atterrissage en vol ;
13. Un composant 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 la Régie ;
16. Des produits ou systèmes aéronautiques nécessitant des mesures d'urgence en vol (sauf l'arrêt d'un moteur) ;
17. Une interruption de vol, un changement imprévu d'aéronef en route, un arrêt imprévu ou une diversion d'itinéraire causé par des difficultés techniques ou des défaillances connues ou suspectées ;
18. Toute vibration ou tout tremblement anormal causée par un mauvais fonctionnement, un défaut ou une panne de structure ou de système ; et
19. Une panne ou une défaillance de plus d'une assiette, d'une vitesse anémométrique ou d'un instrument d'altitude lors de toute exploitation de l'aéronef.
20. Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède 5 700 kg rendent compte de ce qui suit à la Régie :
21. 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
22. Le nombre de mise en drapeau d'hélices en vol, indiquées par type d'hélice, de moteur et d'aéronef sur lesquels les hélices ont été installées.
23. Chaque rapport requis par la présente sous-section doit :
24. Être établi dans les 3 jours suivant la détermination que la panne, la défaillance ou le défaut à signaler s'est produit ; et
25. 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 produit aéronautique approuvé par une autorisation TSO, le numéro de série dudit produit 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. L'identification de la pièce, du composant ou du système concerné, dont le numéro de la pièce ; et
        5. La nature de la panne, de la défaillance ou du défaut.
26. Si la Régie est celle de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumettra chacun de ces rapports à l'État de conception lorsqu'elle les reçoit.
27. Si la Régie n'est pas celle de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumettra chacun de ces rapports à l'État d'immatriculation lorsqu'elle les reçoit.

N. B. : Si l’État de conception est autre que l’État de construction, l’Annexe 8 de l’OACI, Partie II, Chapitre 4, 4.2.1.4, requiert que l'État de conception et celui de construction aient un accord mutuel pour la transmission d'informations sur le maintien de la navigabilité pour que chaque État prenne les mesures appropriées.

OACI, Annexe 8, Partie II : 4.2.3.1(e) et (f)

OACI, Doc 9760, Partie III : 4.6.4 ; 9.8.3.2

14 CFR 121.703

## Impératifs en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs

N. B. : La circulaire consultative FAA AC 43.13-1B, Méthodes, techniques et pratiques acceptables ─ Inspection et réparation d'aéronefs, est un exemple de norme acceptable pour l'inspection et la réparation d'aéronefs non pressurisés en l'absence d'instructions du constructeur en ce qui concerne la réparation ou la maintenance. La circulaire consultative FAA AC 43.13-2B, Méthodes, techniques et pratiques acceptables ─ Altération d'aéronefs, contient des méthodes acceptables pour la modification d'aéronefs non pressurisés en l'absence d'instructions du constructeur en ce qui concerne la réparation ou la maintenance.

#### Applicabilité

1. La présente sous-partie prescrit les règles régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef pour lequel [ÉTAT] a délivré un certificat de navigabilité ou de tout produit aéronautique qui y est associé.

14 CFR 43.1

#### Impératifs d'ordre général pour la maintenance et les inspections

1. Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, sauf si ledit aéronef, les produits aéronautiques et l’équipement d’exploitation et d’urgence sont entretenus conformément à un programme de maintenance et si lesdits aéronef et produits aéronautiques sont inspectés conformément à un programme d'inspection approuvé par la Régie.
2. Le programme de maintenance comprend une description de l'aéronef et des produits aéronautiques et les méthodes recommandées pour effectuer les tâches de maintenance. Ces informations comprennent des directives sur le diagnostic des défauts.
3. Le programme de maintenance comprend les tâches à effectuer et les intervalles recommandés auxquels elles doivent être effectuées.
4. Les tâches de maintenance et leur fréquence spécifiées comme étant obligatoires par l'État de conception lors de l'approbation de la conception de type sont identifiées dans le programme de maintenance.
5. Le programme de maintenance comprend une approbation de remise en service, comprenant une documentation signée, d'une façon satisfaisante pour la Régie, indiquant que la maintenance a été effectuée de façon satisfaisante. Une approbation de remise en service comprend une certification portant les éléments suivants :
6. Les détails de base de la maintenance effectuée ;
7. La date à laquelle cette maintenance a été accomplie ;
8. Lorsque cela s'applique, l'identité de l'AMO, du technicien de maintenance aéronautique ou du titulaire de l'AOC ; et
9. L'identité de la ou des personnes signant l’approbation de remise en service.
10. 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 :
11. Inspection annuelle ;
12. Inspections annuelles/toutes les 100 heures ;
13. Inspection progressive ; ou
14. Programme de maintien de la navigabilité.

N. B. : Les impératifs obligatoires identifiés comme faisant partie de l’approbation de la conception de type sont souvent appelés exigences de maintien de la certification et/ou limitations de navigabilité.

OACI, Annexe 8, Partie IIIA : 10.1 ; 10.2 ; 10.3 ; 10.4

OACI, Annexe 8, Partie IIIB : 7.7.1 ; 7.7.2 ; 7.7.3 ; 7.7.4

OACI, Annexe 8, Partie IVB : 7.7.1 ; 7.7.2 ; 7.7.3 ; 7.7.4

OACI, Annexe 8, Partie VA : 7.7.1 ; 7.7.2 ; 7.7.3 ; 7.7.4

OACI, Annexe 8, Partie VI : 1.4.1 ; 1.4.2 ; 1.4.3 ; 1.4.4

OACI, Annexe 8, Partie VII : 1.3.1 ; 1.3.2 ; 1.3.3 ; 1.3.4

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.4.1

OACI, Annexe 6, Partie II, Section II : 2.6.1.1 ; 2.6.1.2 ; 2.6.1.3 ; 2.6.1.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.7.1 ; 6.7.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.5.1 ; 6.5.2

14 CFR 91.401 ; 91.409

#### Personnes autorisées à effectuer la maintenance, la révision, les modifications, les réparations et les inspections

1. Aucune personne ni aucun organisme n’est autorisé à effectuer aucune opération définie comme maintenance sur un aéronef ou produit aéronautique, sauf dans les cas suivants :
2. Un pilote titulaire d'une licence délivrée par la Régie 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.
3. Une personne travaillant sous la supervision d'un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer des opérations de maintenance ou de révision, des modifications, des réparations et des inspections que le technicien qui supervise est autorisé à effectuer :
   * + 1. Si le superviseur observe personnellement le travail qui est fait au niveau nécessaires pour garantir qu'il est fait correctement ; et
       2. Si le superviseur est immédiatement disponible, en personne, pour consultation.
4. 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 à la Partie 2 de la présente réglementation.
5. Un AMO peut effectuer la maintenance, la révision, des modifications, des réparations et des inspections d'un aéronef dans les limites spécifiées par la Régie.
6. Le titulaire d'un AOC peut effectuer la maintenance, la révision, des modifications, des réparations et des inspections d'un aéronef selon ce qui est spécifié par la Régie.
7. Un constructeur titulaire d'une licence d'AMO peut :
   * + 1. Réviser ou modifier un produit aéronautique qu'il fabrique aux termes d'un certificat de type ou de production ;
       2. Réviser 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
       3. Effectuer une inspection, requise par la Partie 8 de la présente réglementation, 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.

OACI, Annexe 1 : 4.2.2

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.1, 2.6.3, 3.8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

14 CFR 43.3 ; 145.201

#### Personnel autorisé à approuver la remise en service

1. Aucune personne ou entité autre que la Régie ne peut approuver la remise en service d'un aéronef ou produit aéronautique après une opération de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections, sauf tel que stipulé ci-après :
2. Un pilote titulaire d'une licence délivrée par la Régie peut remettre son aéronef en service après avoir effectué un entretien préventif autorisé.
3. Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut approuver la remise en service d'un aéronef et de produits aéronautiques après avoir effectué, supervisé ou inspecté leur maintenance, sous réserve des limitations figurant au paragraphe 2.6.2.8 de la présente réglementation.
4. Un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de produits aéronautiques tel que prévu dans les spécifications d'exploitation approuvées par la Régie.
5. Le titulaire d'un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de produits aéronautiques tel que prévu par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.1.3 ; 2.6.4.2(d) ; 3.8.5.2(d)

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.12 ; 6.1.3

14 CFR 43.7 ; 145.201

#### Personnes autorisées à effectuer des inspections

1. Aucune personne ou aucun organisme autre que la Régie ne peut effectuer les inspections requises au titre du paragraphe 8.2.1.7 de la présente réglementation avant ou après qu'un aéronef ou produit aéronautique a subi une opération de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections, sauf tel que stipulé ci-après :
2. 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 vigueur.
3. Un AMO peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques conformément aux spécifications d'exploitation approuvées par la Régie.
4. Le titulaire d'un AOC peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques conformément aux spécifications d’exploitation approuvées par la Régie.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.1.1 ; 2.6.1.2 ; 2.6.1.3 ; 2.6.1.4 ; 3.8.1.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

14 CFR 43.15 ; 145.213 ; 121.369

#### Règles de performance : Maintenance

1. Toute personne se livrant à des opérations de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections d'un aéronef ou d'un produit aéronautique utilise les méthodes, techniques et pratiques prescrites par :
2. Le manuel ou les instructions de maintenance en vigueur du constructeur pour le maintien de la navigabilité, préparé par le constructeur ; et
3. Les méthodes, techniques et pratiques supplémentaires requises par la Régie, ou celles qui sont désignées par la Régie en l'absence de documentation du constructeur.
4. 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 la Régie.
5. Toute personne effectuant des opérations de maintenance ou de révision ou des modifications, des réparations ou des inspections d'un aéronef ou 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.
6. Les méthodes, techniques et pratiques figurant dans le manuel de contrôle de la maintenance et le programme de maintien de la navigabilité de l’exploitant aérien, tels qu'approuvés par la Régie, constituent un moyen acceptable de conformité aux impératifs de la présente sous-section.

14 CFR 43.13 ; 121.369 ; 145.205

#### Règles de performance : Inspections

1. GÉNÉRALITÉS. Toute personne effectuant une inspection requise par la Régie 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 impératifs de navigabilité qui s'appliquent.
2. GIRAVION. Toute personne effectuant une inspection requise pour un giravion inspecte les systèmes suivants conformément au manuel de maintenance ou aux instructions du constructeur concerné portant sur le maintien de la navigabilité :
3. Les arbres d'entraînement ou les systèmes similaires ;
4. La boîte d'engrenages de transmission du rotor principal à la recherche de défauts évidents ;
5. Le rotor principal et la section centrale (ou l'endroit équivalent) ; et
6. Le rotor auxiliaire pour les hélicoptères.
7. INSPECTIONS ANNUELLES ET DES 100 HEURES.
8. Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures utilise une liste de pointage lors de l'inspection. Cette liste peut avoir été élaborée par cette personne, avoir été fournie par le constructeur de l'équipement inspecté ou obtenue auprès d'une autre source. La liste de pointage comprend la portée et le détail des articles prescrits par la Régie. Les composants devant être compris dans une inspection annuelle ou des 100 heures sont prescrits dans la NMO 5.5.1.7.
9. Toute personne approuvant la remise en service d'un aéronef à moteur à piston après une inspection annuelle ou des 100 heures doit, avant cette approbation, faire tourner le ou les moteurs de l'aéronef pour déterminer que leur performance est satisfaisante conformément aux recommandations en vigueur du constructeur en ce qui concerne :
   * + 1. La production de puissance (statique et au ralenti) ;
       2. Les magnétos ;
       3. La pression du carburant et de l'huile ; et
       4. La température du cylindre et de l'huile.
10. Toute personne approuvant la remise en service d'un aéronef turbomachines après une inspection annuelle ou des 100 heures doit, avant cette approbation, faire tourner le ou les moteurs de l'aéronef pour déterminer que leur performance est satisfaisante conformément aux recommandations en vigueur du constructeur.
11. INSPECTIONS PROGRESSIVES.
12. 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 de l’aéronef et des produits aéronautiques, sans qu'il faille les démonter pour autant que cela soit pratique. Les inspections détaillées consistent en un examen exhaustif de l'aéronef et des produits aéronautiques, avec tout démontage requis. Aux fins du présent paragraphe, la révision d'un produit aéronautique est considérée comme étant une inspection détaillée.
13. Si l'aéronef n'est pas au poste où les inspections sont normalement effectuées, un technicien de maintenance aéronautique 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.
14. PROGRAMME D'INSPECTIONS DE LA MAINTENANCE POUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.
15. 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.

14 CFR 43.15 ; 121.369

#### Règles de performance : Limites de navigabilité

1. 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 par la Régie.

14 CFR 21.50(b) ; 43.16 ; 121.369

## Dossiers et écritures de maintenance et d'inspection

#### Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, de modification et de réparation d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée

1. Toute personne qui entretient, modifie ou répare 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 :
2. Une description (ou une référence à des données acceptables pour la Régie) du travail effectué, dont ce qui suit :
   * + 1. La durée totale de service (heures, durée civile et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de toutes les pièces à durée de vie limitée ;
       2. L'état actuel de conformité à toutes les informations obligatoires portant sur le maintien de la navigabilité ;
       3. Les détails appropriés portant sur les modifications et les réparations ;
       4. 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 ;
       5. L’état actuel de conformité de l’aéronef en ce qui concerne le programme de maintenance ; et
       6. Les dossiers de maintenance détaillés montrant que tous les impératifs requis pour la signature d'une approbation de remise en service ont été satisfaits.
3. La date de la fin des travaux.
4. Le nom, la signature, le numéro de licence 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.

1. Outre ce qui est requis au paragraphe 5.6.1.1(a) de la présente sous-section, toute personne effectuant une réparation ou modification majeure l’enregistre sous la forme et de la manière prescrite par la NMO 5.6.1.1(B).

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.4.1

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.2

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.4.1 ; 6.7.1 ; 6.7.2 ; 6.8.1

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.2.1 ; 6.5.1 ; 6.5.2

14 CFR 43.9 ; 121.380

JAR-OPS 1 : 1.920

#### Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, de révision, de modification et de réparation d'un produit aéronautique

1. Nul n'est autorisé à approuver la remise en service d'un produit aéronautique ayant fait l'objet d'une maintenance, d'une révision, de modifications ou de réparations, sauf si :
2. La notation appropriée a été placée dans le dossier de maintenance ; et
3. Le formulaire de réparation ou de modification majeure autorisé ou fourni par la Régie a été rempli de la façon prescrite par celle-ci ;
4. Si une réparation ou une modification majeure 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 ces données de vol sont révisées de façon appropriée et stipulées comme prescrit.
5. Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un produit aéronautique a fait l'objet d'une révision, sauf si ledit produit aéronautique a été :
6. Démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins et remonté en utilisant les méthodes, techniques et pratiques acceptables pour la Régie ; et
7. Testé conformément à des normes et données techniques approuvées ou à des normes et données techniques en vigueur acceptables pour la Régie, qui ont été élaborées et documentées par le titulaire du TC, du STC ou d'une approbation d'élaboration d'un matériel, d'une pièce, d'un processus ou d'un appareil, émise par la Régie.
8. Si les opérations de maintenance, de révision, de modification ou de réparation d'un produit aéronautique sont effectuées par un AMO, celui-ci doit remplir l'étiquette d'approbation de navigabilité, comme prescrit à la Partie 6 de la présente réglementation.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3 ; 8.4.1(c) ; 8.6

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.2 ; 2.6.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.4.1(c) ; 6.4

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3 ; 6.2.1(c) ; 6.4

14 CFR 43.2 ; 43.7 ; 43.11 ; 145.201 ; 121.369

#### Contenu, formulaire et disposition des dossiers d'inspection pour une remise en service

1. NOTES DE DOSSIER D'INSPECTION. La personne qui approuve ou refuse la remise en service d'un aéronef/produit aéronautique après toute inspection effectuée conformément à la Partie 8 de la présente réglementation note les informations suivantes dans le dossier de maintenance de cet équipement :
2. Le type d'inspection et une brève description de son étendue ;
3. La date de l'inspection et le temps total de service de l'aéronef ou du produit aéronautique ;
4. La signature de la personne approuvant ou refusant la remise en service de l’aéronef ou du produit aéronautique, ainsi que le numéro et le type de licence dont elle est titulaire ;
5. Si l’aéronef ou le produit aéronautique est jugé en état de navigabilité et approuvé pour remise en service, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef ou produit aéronautique a été inspecté conformément à l’inspection (insérer le type) et jugé en état de navigabilité » ;
6. Si la remise en service de l'aéronef ou du produit aéronautique n'est pas approuvée en raison d'une maintenance requise, d'une non-conformité aux spécifications qui s'appliquent, des CN ou d'autres données approuvées, la déclaration suivante ou une autre similaire : « Je certifie que cet aéronef ou produit aéronautique a été inspecté conformément à l'inspection (indiquer le type) et qu'une liste des défectuosités 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
7. Si une inspection est effectuée dans le cadre d'un programme d'inspection prévu par la Partie 8 de la présente réglementation, une note identifiant le programme d'inspection et la partie du programme d'inspection effectués, avec une déclaration selon laquelle l'inspection a été effectuée conformément aux inspections et procédures de ce programme particulier.
8. LISTE DES DÉFECTUOSITÉS. Si la personne qui effectue toute inspection requise par la Partie 8 de la présente réglementation 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 CN ou autres données approuvées dont la navigabilité dépend, elle remet au propriétaire ou à l’exploitant de l’aéronef une liste signée et datée de ces défectuosités.

OACI, Annexe 6, Partie I : 8.1.2 ; 8.1.3

OACI, Annexe 6, Partie II : 2.6.4 ; 3.8.5

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.1.2 ; 6.1.3

OACI, Annexe 6, Partie III, Section II : 6.12 ; 6.1.3

14 CFR 43.11

MODÈLE DE RÉGLEMENTATON DE L’AVIATION CIVILE

[ÉTAT]

Partie 5 ─ NORMES DE MISE EN ŒUVRE

Version 2.9

NOVEMBRE 2019

Pour faciliter les références, le numéro affecté à chaque NMO correspond à celui du règlement qui y est associé. Par exemple, la NMO 5.5.1.7 reflète une norme requise par le paragraphe 5.5.1.7 de la présente partie.

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

## Partie 5 ─ Normes de mise en œuvre

#### NMO 5.1.1.2(B) Définitions

1. Modifications majeures
2. MODIFICATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les modifications majeures de la cellule comprennent celles qui sont apportées aux pièces suivantes de l'aéronef ou les modifications des types suivants lorsqu'elles ne font pas partie des spécifications applicables du constructeur ou de la fiche de données du certificat de type :
   * + 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 susceptibles d’entraîner 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 susceptibles d’affecter les caractéristiques de flottement et de vibration
3. 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 la Régie
       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
4. 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
5. MODIFICATIONS MAJEURES D'APPAREIL. Les modifications majeures d'appareil sont des modifications apportées à la conception de base de l’appareil qui ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur de l’appareil ou aux CN en vigueur. En outre, les modifications majeures d’appareil comprennent 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, les caractéristiques de commande automatique de volume ou la capacité à répondre au test des conditions environnementales, et les autres changements ayant un effet sur la performance de l'équipement.
6. Réparations majeures
7. RÉPARATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les réparations majeures de la cellule comprennent 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 :
   * + 1. Poutres caisson
       2. Ailes ou gouvernes monocoques ou semi-monocoques
       3. Lisses d'aile ou membrures
       4. Longerons d'aile
       5. Semelles de longerons
       6. Membrures de faisceaux en treillis
       7. Poutrelles fines
       8. Quille et bouchains des coques ou des flotteurs
       9. Membrures de compression en tôle ondulée faisant fonction de semelle des ailes et des surfaces de queue
       10. Nervures principales d'aile et membrures de compression
       11. Contrefiches principales d'aile ou de surface de queue
       12. Supports de moteurs
       13. Longerons de fuselage
       14. Membrures de l'armature latérale, horizontale ou des cloisons
       15. Entretoises et étriers de soutien de siège principal
       16. Contrefiches de train d'atterrissage
       17. Fusées
       18. Roues
       19. Pièces du système de commande, comme le manche, les pédales, les arbres, les étriers ou les guignols de pas
       20. Réparations avec substitution de matériau
       21. La réparation d'aires endommagées de couverture de métal ou de contreplaqué excédant 15 cm dans chaque direction
       22. La réparation de parties de feuilles de revêtement en faisant des joints supplémentaires
       23. Le raccordement de feuilles de revêtement
       24. La réparation de trois nervures d'aile ou de gouverne adjacentes ou plus, ou du bord d'attaque des ailes et des gouvernes, entre ces nervures adjacentes
       25. La réparation de l'entoilage sur une surface plus grande que celle qui est requise pour réparer deux nervures adjacentes
       26. Le remplacement de l'entoilage ou des pièces couvertes par un entoilage comme les ailes, les fuselages, les stabilisateurs et les gouvernes
       27. La réparation, y compris le « rebottoming », de réservoirs de carburant et d'huile amovibles ou intégraux
8. RÉPARATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR. Les réparations majeures du groupe motopropulseur comprennent les suivantes :
   * + 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
9. RÉPARATIONS MAJEURES D'HÉLICE. Les réparations majeures d’hélice comprennent les suivantes :
10. La réparation ou le renforcement des pales en acier
11. La réparation ou l'usinage des moyeux en acier
12. Le raccourcissement des hélices
13. Le regarnissement des hélices en bois
14. Le remplacement des laminages externes des hélices en bois à pas fixe
15. La réparation des trous de boulons allongés du moyeu des hélices en bois à pas fixe
16. L'incrustation de pales en bois
17. Les réparations de pales en matériaux composite
18. Le remplacement du tissu des extrémités des pales
19. Le remplacement du revêtement en plastique
20. La réparation des régulateurs d'hélices
21. La révision des hélices à pas variable
22. La réparation de bosselures, d'entailles, de mutilations, de rayures, etc. profondes et le renforcement des pales en aluminium
23. La réparation ou le remplacement d'éléments internes de pales
24. RÉPARATIONS MAJEURES D'APPAREIL. Les réparations majeures d’appareil comprennent les suivantes :
    * + 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
25. Entretien préventif
26. L'entretien préventif est limité au travail suivant, à condition qu'il ne fasse pas appel à des opérations complexes d'assemblage :
    * + 1. Retrait, installation et réparation des pneus du train d'atterrissage
        2. Remplacement des élastiques d'amortisseur du train d'atterrissage
        3. Entretien des jambes élastiques de train d'atterrissage en ajoutant de l'huile, de l'air ou les deux
        4. Entretien des roulements de roues de train d'atterrissage, (comme leur nettoyage et leur graissage)
        5. Remplacement du câblage défectueux ou de clavettes
        6. Lubrification n'exigeant pas de démontage autre que le retrait d'articles non structurels comme les plaques de fermeture, les capots et les carénages
        7. Simples rapiéçages 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 et n'entrave pas un système d’exploitation ou n'affecte pas les structures principales de l'aéronef
        12. Petites réparations simples aux carénages, aux plaques de fermeture non structurelles, aux capots et petits rapiéçages 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 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 à la masse et à l'équilibre
        19. Remplacement de tout carénage sans avoir à enlever l'hélice ou à débrancher les commandes de vol
        20. Remplacement ou nettoyage des bougies et réglage de l'écartement des électrodes
        21. Remplacement de tout branchement de tuyau, sauf pour le système hydraulique
        22. Remplacement des conduites de carburant préfabriquées
        23. Nettoyage des filtres à carburant et à huile
        24. Remplacement et entretien des batteries
        25. Remplacement ou ajustage des attaches non structurelles liées aux opérations
        26. Installation de dispositifs de prévention d'erreurs de carburant pour réduire le diamètre des goulots d'alimentation de réservoir à condition que le constructeur de l'aéronef ait indiqué dans les données de TC que le dispositif spécifique en fait partie intégrante, que le constructeur ait donné des instructions approuvées convenablement, acceptables pour la Régie, pour l'installation de ce dispositif particulier et que l'installation ne requière pas le démontage du goulot existant

14 CFR 43, Appendices A et B

#### NMO 5.3.1.5 Délivrance d'un certificat de navigabilité standard

1. Le certificat de navigabilité standard délivré par la Régie sera comme suit :

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

Formulaire RAA en date de 11/2019

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

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

OACI, Annexe 8, Partie II, Chapitre 3 : Figure 1

#### NMO 5.3.1.6 Délivrance d'un certificat de navigabilité spécial

1. Le certificat de navigabilité spécial délivré par la Régie sera comme suit :

|  |  |
| --- | --- |
| *[ÉTAT D'IMMATRICULATION]* | |
| *[SERVICE DE DÉLIVRANCE DES LICENCES]* | |
| **CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL** | |
| Catégorie/désignation : | |
| But : | |
| Constructeur : | Nom : |
| Adresse : |
| Vol : | De : |
| À : |
| Numéro d’immatriculation : | Numéro de série : |
| Constructeur : | Modèle : |
| Date de délivrance : | Date d’expiration : |
| Les limitations d’exploitation datées au format [jj/mm/aaaa] font partie de ce certificat | |
| Signature du représentant de la CAA : | Désignation ou numéro du bureau : |
| Toute altération, reproduction ou mésusage du présent certificat peut être punissable tel que spécifié dans la Partie 1 de la réglementation relative à l’aviation. Le présent certificat doit être affiché dans l’aéronef conformément à la Partie 8 de la réglementation relative à l’aviation. | |
| Formulaire de la RAA n° : | *Voir verso* |
| *Recto du formulaire* | |

|  |
| --- |
| Le présent certificat de navigabilité spécial est délivré aux termes de la Loi relative à la sécurité de l'aviation civile (la Loi), telle qu’amendée, et de la Partie 5 de la règlementation relative à l’aviation. |
| Le présent certificat de navigabilité spécial autorise le constructeur dont le nom figure au verso à effectuer des vols d’essai de production, et seulement ceux-ci, de l’aéronef immatriculé en son nom. Nul n'est autorisé à effectuer de vols d’essai de production : (1) transportant des personnes ou des biens contre rémunération ou affrètement et/ou (2) transportant des personnes qui ne sont pas essentielles aux fins du vol. |
| Le présent certificat de navigabilité spécial autorise le vol spécifié au verso à la seule fin indiquée au champ à cet effet. |
| Le présent certificat de navigabilité spécial certifie que, à la date de délivrance, l’aéronef pour lequel il est délivré a été inspecté et trouvé conforme à la réglementation en vigueur relative à l’aviation. L'aéronef n’est pas conforme aux impératifs du code applicable exhaustif et détaillé de navigabilité tel que prévu par l'Annexe 8 de la Convention internationale sur l'aviation civile internationale. Nul n'est autorisé à exploiter l’aéronef décrit au verso (1) sauf conformément à la réglementation en vigueur relative à l’aviation et aux termes, conditions et limitations qui peuvent être prescrites par la Régie dans le cadre du présent certificat ou (2) sur tout pays étranger sans l’autorisation de ce dernier. |
| Sauf s’il est rendu, suspendu ou révoqué plus tôt, le présent certificat de navigabilité spécial est en vigueur pour la durée et dans les conditions prescrites par les impératifs réglementaires. |
| *Verso du formulaire* |

Formulaire RAA en date de 11/2019

FAA Ordre 8130.2J

#### NMO 5.5.1.7 Règles de performance : Inspections

1. Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures 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.
2. Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures inspecte, lorsque cela s'applique, les composants suivants :
3. Fuselage et coque :
   * + 1. Tissu et revêtement ─ à la recherche de détérioration, distorsion ou autre preuve de défaillance et de raccords défectueux ou mal fixés
       2. Systèmes et composants ─ à la recherche d'une mauvaise installation, de défauts apparents et d'un fonctionnement non satisfaisant
4. Groupe cabine et poste de pilotage :
   * + 1. Généralement ─ à la recherche de saletés et d'équipement lâche pouvant encrasser les commandes
       2. Sièges et ceintures de sécurité ─ à la recherche d'un mauvais état et de défauts apparents
       3. Hublots et pare-brise ─ à la recherche de détérioration et d'une rupture
       4. Instruments ─ à la recherche d'un mauvais état, de problèmes de montage et de marquage et (lorsque cela est pratique) d'un mauvais fonctionnement
       5. Commandes de vol et de moteur ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais fonctionnement
       6. Batteries ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'une charge incorrecte
       7. Tous les systèmes ─ à la recherche d'une mauvaise installation, d'un mauvais état général, de défauts apparents et évidents et d'une mauvaise fixation
5. Moteur et nacelle :
   * + 1. Section du moteur ─ à la recherche de preuves visuelles de fuites excessives d'huile, de carburant ou de liquide hydraulique et de la source de ces fuites
       2. Goujons et écrous ─ à la recherche d'une mauvaise application de couple et de défauts évidents
       3. Moteur à combustion interne ─ vérification de la compression du cylindre et à la recherche de particules métalliques ou de corps étrangers sur les filtres et les bouchons de drainage ; si la compression du cylindre est faible, à la recherche de mauvaises conditions internes et de tolérances internes incorrectes
       4. Support du moteur ─ à la recherche de fissures, d'un support mal fixé et d'une mauvaise fixation entre le moteur et le support
       5. Amortisseurs de vibrations souples ─ à la recherche d'un mauvais état et d'une détérioration
       6. Commandes de moteur ─ à la recherche de défauts, d'un mauvais déplacement et d'une mauvaise mise en sécurité
       7. Conduites, durites et colliers ─ à la recherche de fuites, d'un mauvais état et d'une mauvaise fixation
       8. Pipes d'échappement direct ─ à la recherche de fissures, de défauts et d'une mauvaise fixation
       9. Accessoires ─ à la recherche de défauts apparents dans la sécurité de la monture
       10. Tous les systèmes ─ à la recherche d'une mauvaise installation, d'un mauvais état général, de défauts et d'une mauvaise fixation
       11. Capot ─ à la recherche de fissures et de défauts
6. Train d'atterrissage :
   * + 1. Toutes les unités ─ à la recherche d'un mauvais état et d'une mauvaise fixation
       2. Amortisseurs ─ à la recherche d'un niveau incorrect de fluide
       3. Tringlerie, contrefiches et membrures ─ à la recherche d'une usure, d'une fatigue et d'une distorsion indues ou excessives
       4. Mécanisme de rétraction et de verrouillage ─ à la recherche d'un mauvais fonctionnement
       5. Conduites hydrauliques ─ à la recherche de fuites
       6. Système électrique ─ à la recherche de frottements et du mauvais fonctionnement de commutateurs
       7. Roues ─ à la recherche de fissures, défauts et vérification de l'état des roulements
       8. Pneus ─ à la recherche d'usure et de coupures
       9. Freins ─ à la recherche d'un mauvais ajustement
       10. Flotteurs et skis ─ à la recherche d'une mauvaise fixation et de défauts évidents ou apparents
7. Ailes et section centrale de voilure à la recherche de ce qui suit :
   * + 1. Mauvais état général
       2. Détérioration du tissu ou du revêtement
       3. Distorsion
       4. Preuve de défaillance
       5. Mauvaise fixation
8. Ensemble de l'empennage, à la recherche de ce qui suit :
   * + 1. Mauvais état général
       2. Détérioration du tissu ou du revêtement
       3. Distorsion
       4. Preuve de défaillance
       5. Mauvaise fixation
       6. Mauvaise installation d'un composant
       7. Mauvais fonctionnement d'un composant
9. Ensemble d'hélice :
   * + 1. Assemblage d'hélice ─ à la recherche de fissures, entailles, accrochages et fuites d'huile
       2. Boulons ─ à la recherche d'une mauvaise application de couple et de manque de sécurité
       3. Dispositifs antigivrage ─ à la recherche d'un mauvais fonctionnement et de défauts évidents
       4. Mécanismes de commande ─ à la recherche d'un mauvais fonctionnement, d'un montage lâche et d'un déplacement restreint
10. Ensemble de l'avionique/des instruments :
    * + 1. Équipement avionique/instruments ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'un montage lâche
        2. Câblage et conduits ─ à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents
        3. Adhérence et blindage ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état
        4. Antenne, y compris antenne pendante ─ à la recherche d'un mauvais état, d'un mauvais montage et d'un mauvais fonctionnement
11. Ensemble électronique/électrique :
    * + 1. Câblage et conduits ─ à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents
        2. Adhérence et blindage ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état
12. Tout autre article autrement non mentionné dans cette liste et/ou ayant des instructions portant sur le maintien de sa navigabilité ─ à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais fonctionnement

14 CFR 43, Appendice D

#### NMO 5.6.1.1(B) Enregistrement des réparations et des modifications majeures

1. Toute personne effectuant une réparation ou une modification majeure doit :
2. Remplir le formulaire approprié prescrit par la Régie, au moins en deux exemplaires ;
3. Remettre une copie de ce formulaire au propriétaire/exploitant de l'aéronef ; et
4. Transmettre une copie de ce formulaire à la Régie, conformément aux instructions de celle-ci, dans les 48 heures suivant l'approbation de remise en service du produit aéronautique.

N. B. : Certains États ont un système électronique d'enregistrement des réparations et des modifications majeures. La présente NMO est rédigée en partant de l'hypothèse que l’État utilisera un formulaire papier en deux exemplaires. Si un système électronique est utilisé, il est recommandé que les articles figurant ici y soient inclus.

1. Pour les réparations majeures conformes à un manuel ou à des spécifications acceptables pour la Régie, un AMO peut, au lieu des impératifs figurant à la NMO 5.6.1.1(B)(a) :
2. Utiliser le bon de travail du client sur lequel la réparation est enregistrée ;
3. 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 ;
4. Donner au propriétaire de l'aéronef une approbation de remise en service signée par un représentant autorisé de l'AMO, comportant les informations suivantes :
   * + 1. Identification du produit aéronautique ;
       2. 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 ;
       3. 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
5. La déclaration suivante ou une autre similaire :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| L’aéronef ou 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 conformément aux impératifs réglementaires de la Régie, et est approuvé pour sa remise en service.  Les détails pertinents concernant la réparation figurent dans un dossier de cet organisme de maintenance. | | | |
| Ordre no° : |  | Date : |  |
|  |  |  |  |
| Signé : |  | |  |
|  | *(Signature d'un représentant autorisé)* | |  |
|  | |  |  |
| *(Nom de l'installation)* | |  | *(Numéro de certificat AMO)* |
|  |  |  |  |
|  | *(Adresse)* |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Formulaire RAA en date de 11/2019

14 CFR 43, Appendice B

1. L'exemple de formulaire suivant peut être utilisé pour enregistrer les réparations et les modifications majeures :

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **RÉPARATION ET MODIFICATION MAJEURES  D’UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE** | | | | | | | | | | [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 le paragraphe 5.6.1.1(b) et la NMO 5.6.1.1(B) pour les impératifs réglementaires pour les instructions et la disposition de ce formulaire. | | | | | | | | | | | |
| **1. Aéronefs** | | Marque : | | | | | Modèle : | | | | |
|  | | Numéro de série : | | | | | Marques de nationalité et d'immatriculation : | | | | |
| **2. Propriétaire** | | Nom (tel qu'il figure sur le certificat d'immatriculation de l’aéronef) : | | | | | Adresse (telle qu'elle figure sur le certificat d'immatriculation de l’aéronef) : | | | | |
| **3. À l'usage exclusif de la Régie** | | | | | | | | | | | |
| **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 : |  | |  | | |  | |  |
|  | | | Constructeur : |  | |  | | |  | |  |
| **6. Déclaration de conformité** | | | | | | | | | | | |
| A. Nom et adresse de l'organisme | | | | B. Type de licence/organisme | | | | C. Numéro de certificat/licence | | | |
|  | | | | Licence (AMT)  A  P ou  A/P | | | | (Pour un AMO, inclure les qualifications appropriées délivrées pour la réparation ou la modification majeure) | | | |
|  | | | | AMO | | | |  | | | |
| D. Je certifie que la réparation et/ou la modification apportées à l'unité 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 à la Partie 5 de la règlementation relative à l’aviation et que les informations qui y figurent sont, à ma connaissance, véridiques et exactes. | | | | | | | | | | | |
| Date : | | | | | Signature de la personne autorisée : | | | | | | |
| **7. Approbation de remise en service** | | | | | | | | | | | |
| En vertu des pouvoirs accordés aux personnes spécifiées ci-après, l'unité ou les unités identifiées à l'article 4 ont été inspectées de la façon prescrite par le Directeur de l'aviation civile et sont  APPROUVÉE(S)  REJETÉE(S) | | | | | | | | | | | |
| PAR | Inspecteur de la RAA | | | Autorisation d'inspection | |  | | Autre (préciser) : | | | |
|  | Organisme de maintenance | | | Autre | |  | |  | | | |
| Date de l'approbation ou du rejet : | | | | Numéro de certificat ou de désignation : | | | | Signature de la personne autorisée : | | | |

Formulaire RAA en date de 11/2019 Page 1/2

|  |
| --- |
| **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 impératifs de navigabilité qui s'appliquent. |
| **8. Description du travail réalisé**  (Veuillez mettre des feuilles supplémentaires en pièces jointes s'il faut davantage de place. Veuillez identifier chaque page en y notant les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef et la date à laquelle le travail a été terminé.) |

Formulaire RAA en date de 11/2019 Page 2/2

**Instructions pour remplir le formulaire de**

**réparation et modification majeures d'un produit aéronautique**

**Article 1 ─ Aéronef.** Les informations permettant de remplir les cases « marque », « modèle » et « numéro de série » se trouveront 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 resteront vierges et l'original et le duplicata du formulaire resteront avec la pièce jusqu'à ce qu'elle soit installée sur l'aéronef. La personne qui l'installe indiquera 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 la Régie dans les 48 heures suivants l'inspection du travail.

**Article 3 ─ À l'usage exclusif de la Régie.** L'approbation peut être indiquée à l'article 3 lorsque la Régie 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 en vigueur relative à l’aviation. 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 impératifs 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 paragraphe 5.5.1.5 de la règlementation relative à l’aviation. »
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 impératifs applicables de navigabilité et approuvée pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve d'inspections de conformité effectuées par une personne autorisée par le paragraphe 5.5.1.5 de la réglementation relative à l’aviation. »
3. Approbation par examen des données seulement ─ reproduction pour un aéronef identique : « La modification identifiée ici est conforme aux impératifs 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 indique l'approbation des données figurant dans cette section pour effectuer le travail décrit à l'article 8 « Description du travail réalisé ». Cette signature n'indique pas l'approbation par la CAA du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

**Article 4 ─ Identification de l'unité** Les cases de l'article 4 servent à identifier la cellule, le groupe motopropulseur, l'hélice ou l'appareil réparé ou modifié. ll 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 :**

1. A — Nom et adresse de l'organisme. Indiquer le nom du technicien de maintenance aéronautique ou de l'AMO effectuant la réparation ou la modification. Les techniciens de maintenance aéronautique doivent indiquer leur nom et leur adresse postale permanente. Les AMO doivent indiquer le nom et l'adresse de leur lieu de travail.
2. B — Type de licence/organisme. Cocher la case appropriée pour indiquer le type de licence ou l’organisme effectuant le travail.
3. C ─ Numéro de certificat/licence. Les techniciens de maintenance aéronautique doivent indiquer leur numéro de 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 STC. Les constructeurs d'appareils TSO modifiant ces appareils doivent indiquer le numéro TSO de l'appareil modifié.
4. 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 réglementation relative à l’aviation. Lorsque le travail a été effectué ou supervisé par un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence mais non employé par un AMO, ledit technicien indique la date d’achèvement de la réparation ou modification et signe de son nom complet. Il est permis aux AMO d'autoriser des personnes qu'ils emploient à dater et à signer cette déclaration de conformité.
5. Une signature à l'article 6 indique que la personne ayant effectué le travail certifie qu'il a été effectué conformément aux données applicables de la RAA et approuvées par la RAA. La certification ne s'applique qu'au travail décrit à l'article 8. Cette signature n'indique pas l'approbation par la CAA du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

**Article 7 l─ Approbation de remise en service** La Partie 5 de la réglementation relative à l’aviation détermine les conditions sous lesquelles les réparations et modifications majeures apportées à des produits aéronautiques peuvent faire l’objet d'une approbation de remise en service. Cette partie du formulaire sert à indiquer l'approbation ou le rejet de la réparation ou de la modification de l'unité concernée et à identifier la personne ou l'organisme effectuant l'inspection de navigabilité. Cocher la case « Approuvée » ou « Rejetée » pour indiquer la conclusion. Cocher en outre la case appropriée pour indiquer qui est arrivé à cette conclusion. Cocher la case « Autre » pour indiquer que la conclusion est celle d'une personne autre que celles qui figurent sur la liste. Indiquer la date de la conclusion. La personne autorisée qui est arrivée à cette conclusion doit signer le formulaire et indiquer le numéro approprié de certificat ou de désignation.

1. Données préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions en s'assurant que l'article 7 est rempli comme indiqué ci-dessus.
2. Données non préalablement approuvées. Les formulaires sont remplis conformément aux instructions avec l’article 7 laissé vierge et les deux exemplaires sont envoyés à la Régie avec les données justificatives. Lorsque la Régie déterminera 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 sera indiquée par une déclaration appropriée, notée à l'article 3. Les deux formulaires et les données justificatives seront renvoyés au demandeur, qui remplit l'article 7. 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 la Régie pour inclusion dans le dossier de l'aéronef de son service d'enregistrement des aéronefs.
3. Une signature apposée à l'article 7 ne signifie pas que la RAA ait donné son approbation, sauf si la case à gauche de « Inspecteur de la RAA » 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 RAA et effectuée conformément à la Partie 5 de la réglementation relative à l’aviation 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 description fournie dans cette section peut commencer par « Aile enlevée de l’aéronef et revêtement enlevé sur 1,83 m. Longeron déformé réparé à 1,25 m de l’extrémité conformément à… » et être suivie d’une description de la réparation. La description doit faire référence à la réglementation en vigueur et aux données approuvées utilisées pour attester de la navigabilité de la réparation ou de la modification. Si la réparation ou la modification doit être couverte par le revêtement ou une autre structure, une déclaration doit être rédigée certifiant qu'une inspection a été faite pendant la réparation, 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 : CN, AC 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 la Régie.
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 l’article 8, 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, accompagnés de la date, d'une signature, et d'une référence au formulaire de réparations et modifications majeures qui décrit les travaux nécessitant lesdits changements.

N. B. : Le formulaire de réparations et modifications majeures ne peut pas être utilisé pour un aéronef autre qu'un aéronef immatriculé dans [ÉTAT]. Si une régie de l'aviation civile étrangère demande le formulaire, pour documenter le travail effectué, il peut lui être fourni.

FAA AC 43,9-1