



**LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI(RACH)  
PARTIE 5**

**NAVIGABILITE**

**EST ENTÉRINÉ LE 11 JANVIER 2018**

**PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE  
L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS  
QUI LUI SONT CONFERES PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE  
PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES  
ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.**



---

**Capt. Olivier Phillip JEAN  
Directeur Général, OFNAC**



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)**

**PARTIE 5 — NAVIGABILITÉ**

**VERSION 2017**



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## INTRODUCTION

La Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) présente les exigences réglementaires pour le maintien de la navigabilité des aéronefs opérants en Haïti.

Le Règlement requiert que toute personne exploitant un aéronef immatriculé en Haïti notifie à l'autorité compétente lorsque certains événements se produisent. Celle-ci est obligée d'ouvrir des voies de communication avec l'État de Conception et l'État de Construction de façon à ce qu'elle puisse recevoir toutes les Consignes de Sécurité et de Navigabilité pour chaque type d'aéronef figurant au Registre National de la République d'Haïti ainsi que les aéronefs exploités en Haïti.



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]



## TABLE DES MATIERES

<b>PARTIE 5 — NAVIGABILITE .....</b>	<b>5-1</b>
<b>5.1 Généralités .....</b>	<b>5-1</b>
5.1.1.1 Applicabilité.....	5-1
5.1.1.2 Définitions .....	5-1
5.1.1.3 Abréviations .....	5-1
<b>5.2 Certification des aéronefs et des produits aéronautiques .....</b>	<b>5-1</b>
5.2.1.1 Applicabilité.....	5-1
5.2.1.2 Certification originale des aéronefs et des produits aéronautiques.....	5-2
5.2.1.3 Délivrance d'un certificat de type supplémentaire.....	5-2
<b>5.3 Délivrance de certificats de navigabilité .....</b>	<b>5-2</b>
5.3.1.1 Applicabilité.....	5-2
5.3.1.2 Habilitation .....	5-3
5.3.1.3 Identification des aéronefs .....	5-3
5.3.1.4 Classification des certificats de navigabilité .....	5-3
5.3.1.5 Délivrance d'un certificat de navigabilité standard .....	5-4
5.3.1.6 Délivrance de certificats de navigabilité spéciaux.....	5-4
5.3.1.7 Délivrance de permis de vol spéciaux en tant que certificats de navigabilité spéciaux.....	5-5
5.3.1.8 Durée des certificats de navigabilité .....	5-5
5.3.1.9 Coopération entre États concernant les informations relatives au maintien de la navigabilité, y compris les consignes de navigabilité .....	5-6
5.3.1.10 Amendement d'un certificat de navigabilité.....	5-6
5.3.1.11 Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité .....	5-6
5.3.1.12 Transport commercial aérien .....	5-7
5.3.1.13 Affichage du certificat de navigabilité.....	5-7
<b>5.4 Maintien de la navigabilité des aéronefs et des composants aéronautiques .....</b>	<b>5-7</b>
5.4.1.1 Applicabilité.....	5-7
5.4.1.2 Généralités.....	5-7
5.4.1.3 Responsabilité .....	5-7
5.4.1.4 Maintenance et expérience d'exploitation .....	5-8
5.4.1.5 Rapports sur les pannes, défaillances et défauts .....	5-9
<b>5.5 Exigences en matière de maintenance et d'inspection des aéronefs.....</b>	<b>5-10</b>
5.5.1.1 Applicabilité.....	5-10
5.5.1.2 Exigences d'ordre général pour la maintenance et les inspections .....	5-10
5.5.1.3 Personnes autorisées à effectuer la maintenance, l'entretien préventif, le reconditionnement et les modifications .....	5-11
5.5.1.4 Personnel autorisé à approuver la remise en service .....	5-12
5.5.1.5 Personnes autorisées à effectuer des inspections.....	5-12
5.5.1.6 Règles de performance : maintenance .....	5-Error! Bookmark not defined.
5.5.1.7 Règles de performance : Inspections.....	5-13
5.5.1.8 Règles de performance : Limites de navigabilité .....	5-14
<b>5.6 Dossiers et écritures de maintenance et d'inspection.....</b>	<b>5-14</b>
5.6.1.1 Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et de modification d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée .....	5-14



5.6.1.2	Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de reconditionnement et de modification d'un produit	5-15
5.6.1.3	Contenu, formulaire et disposition des dossiers d'inspection pour une remise en service .....	5-16
<b>PARTIE 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE.....</b>		<b>NMO 5-3</b>
NMO 5.1.1.2	<b>Modification, réparations et entretien préventif.....</b>	<b>NMO 5-3</b>
NMO 5.1.1.2(a)(8)	<b>Modifications majeures .....</b>	<b>NMO 5-3</b>
NMO 5.1.1.2(a)(9)	<b>Réparations majeures .....</b>	<b>NMO 5-4</b>
NMO 5.1.1.2(a)(11)	<b>Entretien préventif .....</b>	<b>NMO 5-6</b>
NMO 5.3.1.5	<b>Délivrance ou validation d'un certificat de navigabilité standard .....</b>	<b>NMO 5-8</b>
NMO 5.3.1.6	<b>Délivrance ou validation d'un certificat de navigabilité spécial .....</b>	<b>NMO 5-11</b>
NMO 5.5.1.7	<b>Règles de performance : Inspections .....</b>	<b>NMO 5-13</b>
NMO 5.6.1.1	<b>Contenu, formulaire et disposition des dossiers de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement et de modification d'aéronef et des pièces à durée de vie limitée .....</b>	<b>NMO 5-15</b>
NMO 5.6.1.1(b)	<b>Enregistrement des réparations et des modifications majeures.....</b>	<b>NMO 5-15</b>

## Partie 5 — Navigabilité

### 5.1 GENERALITES

#### 5.1.1.1 APPLICABILITE

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

#### 5.1.1.2 DEFINITIONS

- (a) Les définitions figurent dans la Partie 1 du RACH.

#### 5.1.1.3 ABREVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la Partie 5 :
  - (1) **AOC** – Permis d'exploitation aérienne
  - (2) **AMO** – Organisme de maintenance agréé
  - (3) **AMT** – Technicien de maintenance aéronautique
  - (4) **IA** – Autorisation d'inspection
  - (5) **MEL** – Liste minimale d'équipements
  - (6) **PIC** – Commandant de bord
  - (7) **STC** – Certificat de type supplémentaire
  - (8) **TSO** – Norme technique

### 5.2 CERTIFICATION DES AERONEFS ET DES PRODUITS AERONAUTIQUES

#### 5.2.1.1 APPLICABILITE

- (a) La présente partie s'applique aux exploitants d'aéronefs en Haïti.





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

#### 5.2.1.2 CERTIFICATION ORIGINALE DES AERONEFS ET DES PRODUITS AERONAUTIQUES

- (a) 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.
- (b) La présente section est RÉSERVÉE.

#### 5.2.1.3 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TYPE SUPPLEMENTAIRE

- (a) Toute personne qui propose de modifier un produit en effectuant un changement majeur à la conception de type, mais pas suffisant pour requérir une nouvelle demande de certificat de type, soumet une demande de certificat de type supplémentaire au service de réglementation de l'État de conception ayant approuvé le certificat de type pour ce produit ou à l'État d'immatriculation de l'aéronef, à condition que ce dernier possède l'expertise technique permettant d'évaluer le changement proposé conformément à la conception de type. Le demandeur soumet sa demande conformément aux procédures requises par cet État.
- (b) Sur réception d'une demande de certificat de type supplémentaire pour un aéronef immatriculé en Haïti :
  - (1) Ce dernier transmet la demande à l'État de conception ; ou
  - (2) Si cela s'applique, délivre un certificat de type supplémentaire en utilisant les mêmes directives réglementaires et autres de l'État de conception et de l'État de construction.

### 5.3 DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

#### 5.3.1.1 APPLICABILITE

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



### 5.3.1.2 HABILITATION

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

### 5.3.1.3 IDENTIFICATION DES AERONEFS

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

### 5.3.1.4 CLASSIFICATION DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

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



### 5.3.1.5 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE STANDARD

- (a) L'autorité compétente délivre un certificat de navigabilité standard si :
  - (1) Le demandeur prouve que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée aux termes d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'État de conception qui s'appliquent ;
  - (2) L'aéronef a été inspecté, dans les 30 derniers jours civils, en conformité des requis des paragraphes 5.5 et 5.6 de la présente réglementation portant sur les inspections et a été jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par l'autorité compétente à effectuer de telles déterminations ; et
  - (3) L'autorité compétente conclue après une inspection que l'aéronef est conforme à la conception de type et en état d'être exploité en toute sécurité.
- (b) Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité, l'autorité compétente peut considérer le certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, que l'aéronef est conforme aux exigences de cette partie qui s'appliquent.
- (c) Le certificat de navigabilité standard contient les informations figurant à la NMO 5.3.1.5.
- (d) Le certificat de navigabilité standard est délivré en français et doit avoir une traduction en langue anglaise.

### 5.3.1.6 DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE SPECIAUX

- (a) L'autorité compétente peut délivrer un certificat de navigabilité spécial pour un aéronef qui n'est pas qualifié pour un certificat de navigabilité standard.
- (b) Lors de la délivrance de son certificat de navigabilité spécial, l'autorité compétente peut considérer le certificat de navigabilité délivré précédemment par un autre État contractant comme preuve satisfaisante, en tout ou en partie, pour la délivrance d'un certificat de navigabilité spécial.
- (c) Les aéronefs ayant un certificat de navigabilité spécial sont sujets aux limitations d'exploitation en Haïti et ne peuvent pas effectuer de vols internationaux, sauf comme spécifié au paragraphe (d) ci-après. L'autorité compétente indique des limitations d'exploitation spécifiques pour chaque certificat de navigabilité spécial.
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef avec un certificat de navigabilité spécial :
  - (1) Sauf conformément au RACH qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'autorité compétente dans le cadre de ce certificat ; ou
  - (2) Sur tout pays étranger sans la permission de ce pays.
- (e) Le certificat de navigabilité spécial contient les informations figurant à la NMO 5.3.1.6.



### 5.3.1.7 DELIVRANCE DE PERMIS DE VOL SPECIAUX EN TANT QUE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE SPECIAUX

- (a) L'autorité compétente est autorisée à délivrer un permis de vol spécial en utilisant le certificat comme spécifié à la NMO 5.3.1.6, pour un aéronef pouvant voler en toute sécurité mais ne répondant pas aux exigences applicables de navigabilité, pour :
- (1) Se rendre sur une base où des réparations, des modifications, une maintenance ou des inspections doivent avoir lieu, ou un lieu d'entreposage ;
  - (2) Des essais après des réparations, des modifications ou une maintenance ;
  - (3) La livraison ou l'exportation d'aéronefs ;
  - (4) Évacuer les aéronefs d'endroits présentant un danger imminent ; et
  - (5) Une exploitation à une masse excédant la masse maximale certifiée au décollage pour un vol excédant la distance franchissable normale au-dessus de l'eau ou de zones terrestres ne disposant pas d'installations adéquates d'atterrissage ou du carburant approprié. L'excédent de poids est limité au carburant supplémentaire, à ce qui sert à transporter le carburant et à l'équipement de navigation nécessaires pour le vol.
- (b) L'autorité compétente peut délivrer un permis de vol spécial avec autorisation continue pour un aéronef pouvant ne pas répondre aux exigences applicables de navigabilité, mais capable de voler en toute sécurité, pour qu'il puisse se rendre sur une base où des opérations de maintenance ou des modifications doivent être effectuées. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe est une autorisation, assortie des conditions et limitations de vol figurant dans les dispositions particulières d'exploitation du titulaire de l'AOC. Le permis délivré aux termes du présent paragraphe peut l'être au titulaire d'un AOC certifié aux termes de la Partie 9 du RACH.
- (c) Dans le cas des permis de vol spéciaux, l'autorité compétente peut requérir un aval de maintenance correctement exécuté et placé dans le dossier permanent de l'aéronef par une personne ou un organisme agréé conformément à la Partie 5, déclarant que l'aéronef en question a été inspecté et qu'il a été constaté qu'il ne présentait pas de danger pour le vol prévu.
- (d) L'exploitant obtient toutes les autorisations de survol requises des pays devant être survolés hors d'Haïti.

### 5.3.1.8 DUREE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITE

- (a) Un certificat de navigabilité ou un certificat spécial de navigabilité est délivré pour une période d'une année et 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 l'autorité compétente :
- (1) Un certificat de navigabilité est renouvelé ou demeure en vigueur, sous réserve du droit de l'État d'immatriculation :
    - (i) Pour autant que l'aéronef est maintenu conformément aux exigences de maintien de la navigabilité de l'État d'immatriculation ;
    - (ii) Jusqu'à ce qu'il soit vendu à une personne hors d'Haïti ;
    - (iii) Jusqu'à ce que l'aéronef soit affrété pour une exploitation, immatriculé dans un autre pays et supprimé du registre d'Haïti ; ou
    - (iv) Jusqu'à révocation par l'État d'immatriculation.
  - (2) Un certificat de navigabilité spécial, comme un permis de vol spécial, est valide pour la période de temps spécifiée sur le permis.
- (b) Le maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef est déterminé par une inspection périodique



- effectuée à des intervalles appropriés tenant compte du temps passé et du type de service
- (c) Un aéronef qui n'est pas maintenu dans l'état de navigabilité défini par les exigences de l'Etat d'immatriculation à ce propos n'a pas le droit d'être exploité jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité.

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

- (a) Lorsqu'un aéronef est immatriculé en Haïti, l'autorité compétente en notifie l'État de conception et demande de recevoir toutes les consignes de navigabilité portant sur cet aéronef, la cellule, le moteur, l'hélice, l'appareillage ou un composant et tout exigencef relative à l'établissement de programmes spécifiques de maintien de navigabilité.
- (b) Chaque fois que l'État de conception considère qu'un aéronef, une cellule, un moteur, une hélice, un appareil ou une pièce présente un danger comme indiqué par la publication d'une consigne de navigabilité par cet État, l'autorité compétente demande que ces consignes s'appliquent aux aéronefs civils d'Haïti du type identifié dans ladite consigne de navigabilité.
- (c) L'autorité compétente 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 en Haïti.
- (d) Nul n'est autorisé à exploiter tout aéronef civil immatriculé en Haïti auquel les mesures figurant aux points a), b) et c) ci-dessus s'appliquent, sauf conformément aux consignes de navigabilité et aux bulletins de service.

#### 5.3.1.10 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

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

#### 5.3.1.11 TRANSFERT OU RESTITUTION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) Un propriétaire transfère un certificat de navigabilité :
- (1) Au locataire lors de la location d'un aéronef dans ou hors d'Haïti
  - (2) À l'acheteur lors de la vente de l'aéronef en Haïti
- (b) Un propriétaire restitue le certificat de navigabilité de l'aéronef au service de délivrance lors de la vente de cet aéronef hors d'Haïti.



#### 5.3.1.12 TRANSPORT COMMERCIAL AERIEN

- (a) L'autorité compétente ne considère 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.

#### 5.3.1.13 AFFICHAGE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef civil en Haïti ou immatriculé en Haïti 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.

### 5.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS ET DES COMPOSANTS AERONAUTIQUES

#### 5.4.1.1 APPLICABILITE

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

#### 5.4.1.2 GENERALITES

- (a) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de maintenance, d'entretien préventif sur un aéronef ou à y apporter des modifications autres que celles qui sont prescrites par la présente réglementation.
- (b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef pour lequel un manuel de maintenance ou des instructions du constructeur portant sur le maintien de la navigabilité ont été publiés et comportent une section sur les limitations de navigabilité, sauf si les délais obligatoires de remplacement, les intervalles entre les inspections et procédures apparentées, spécifiés dans cette section ou d'autres intervalles entre les inspections ou d'autres procédures apparentées, stipulés dans les spécifications d'exploitation approuvées aux termes de la Partie 9 du RACH ou conformément au programme d'inspection approuvé aux termes de la Partie 8 du RACH, ont été respectés.
- (c) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef, un produit aéronautique ou un accessoire auquel une consigne de navigabilité, émise par l'État de conception ou de construction s'applique et qui a été adoptée pour les aéronefs d'immatriculation Haïtienne par l'autorité compétente ou par l'État d'immatriculation des aéronefs exploités en Haïti, sauf conformément aux exigences de ladite consigne de navigabilité.
- (d) Lorsque l'autorité compétente détermine qu'une cellule d'aéronef ou un produit aéronautique est dans un état dangereux et que cet état existe probablement ou risque de survenir dans d'autres produits de la même conception, elle peut émettre une consigne de navigabilité imposant des inspections et les conditions et limitations, si c'est le cas, dans lesquelles ces produits peuvent continuer à être exploités.
- (e) L'autorité compétente rend compte à l'État de conception de toute consigne de navigabilité ou de tout impératif supplémentaire pour le maintien de la navigabilité qu'elle émet ou de toute défaillance ou de tout défaut.

#### 5.4.1.3 RESPONSABILITE



- (a) Le propriétaire d'un aéronef ou, dans le cas d'une location d'aéronef, son locataire, est responsable du maintien de l'état de navigabilité de l'aéronef en s'assurant de ce qui suit :
- (1) Que toutes les opérations de maintenance, de révision, de modification et de réparation affectant la navigabilité soient effectuées comme prescrit par l'État d'immatriculation ;
  - (2) Que le personnel de maintenance annote de façon appropriée les dossiers de maintenance de l'aéronef, certifiant qu'il est en état de navigabilité ;
  - (3) Que la remise en service (fiche de maintenance) soit remplie pour indiquer que les travaux de maintenance effectués ont été terminés de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites ; et
  - (4) Que dans le cas de déficiences non résolues, la fiche de maintenance comporte une liste des problèmes non réglés pour lesquels un suspens temporaire est accordé dans la MEL et que ces articles fassent partie du dossier permanent de l'aéronef.
- (b) 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 l'autorité compétente.

#### 5.4.1.4 MAINTENANCE ET EXPERIENCE D'EXPLOITATION

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



- (c) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance transmettent aux organisations responsables de la conception de type des aéronefs, pour les aéronefs dont la masse certifiée maximale au décollage excède 5 700 kg pour les avions et 3 175 kg pour les hélicoptères, les informations relatives aux problèmes, défaillances, défauts et autres, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef.

#### 5.4.1.5 RAPPORTS SUR LES PANNES, DEFAILLANCES ET DEFAUTS

- (a) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale au décollage excède 5 700 kg rendent compte à l'autorité compétente de toute panne, toute défaillance ou tout défaut pouvant se solder par au moins ce qui suit :
- (1) Des incendies en vol et si le système d'alarme incendie apparenté a fonctionné correctement ;
  - (2) Des incendies en vol non protégé par un système apparenté d'alarme incendie ;
  - (3) De fausses alarmes incendie en vol ;
  - (4) Un système d'échappement de moteur endommageant en vol le moteur, la structure, l'équipement ou les composants adjacents ;
  - (5) Un composant d'aéronef qui provoque une accumulation ou la circulation de fumée, vapeur ou émanations toxiques ou nocives dans l'habitacle ou la cabine des passagers en vol ;
  - (6) Un arrêt de moteur en vol en raison d'une extinction de moteur ;
  - (7) Un arrêt de moteur en vol en cas de dommages externes infligés au moteur ou à la structure de l'aéronef ;
  - (8) Un arrêt de moteur en vol en raison de l'ingestion de corps étrangers ou de givrage ;
  - (9) L'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
  - (10) Une défaillance de mise en drapeau d'une hélice ou l'incapacité du système à contrôler la survitesse en vol ;
  - (11) Une défaillance du vide-vite, qui affecte le débit du carburant ou entraîne une fuite dangereuse en vol ;
  - (12) Une sortie ou une rentrée par inadvertance du train d'atterrissage ou l'ouverture ou la fermeture des trappes de train d'atterrissage en vol ;
  - (13) La défaillance de composants du système de freinage entraînant une perte de la force d'actionnement des freins lorsque l'aéronef se déplace au sol ;
  - (14) Une structure d'aéronef requérant une réparation majeure ;
  - (15) Des fissures, une déformation permanente ou la corrosion de la structure de l'aéronef si elles excèdent le maximum acceptable pour le constructeur ou l'autorité compétente ;
  - (16) Des défaillances de composants ou de systèmes de l'aéronef entraînant des mesures d'urgence en vol (sauf l'arrêt d'un moteur) ;
  - (17) Chaque interruption de vol, changement imprévu d'aéronef en route, arrêt imprévu ou diversion d'itinéraire causé par des difficultés techniques ou des défaillances connues ou suspectées ;
  - (18) Toute vibration ou tout tremblement anormal causée par un mauvais fonctionnement, un défaut ou une panne de structure ou de système ; et
  - (19) Une panne ou une défaillance de plus d'une assiette, d'une vitesse anémométrique ou





d'un instrument d'altitude lors de toute exploitation de l'aéronef.

- (b) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale de décollage excède 5 700 kg rendent compte de ce qui suit à l'autorité compétente :
  - (1) Le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'un mauvais fonctionnement, d'une défaillance ou d'un défaut, indiqués par marque et modèle et type d'aéronef sur lesquels ils ont été installés ; et
  - (2) Le nombre de mise en drapeau d'hélices en vol, indiquées par type d'hélice, de moteur et d'aéronef sur lesquels elles ont été installées.
    - (i) Chaque rapport requis par la présente sous-section doit :
      - (A) Être établi dans les 3 jours suivant la détermination que la panne, la défaillance ou le défaut à signaler s'est produit ; et
      - (B) Comprendre autant d'informations suivantes dont on dispose et qui s'appliquent :
        - (1) Le numéro de série de l'aéronef ;
        - (2) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un article approuvé par une autorisation TSO, le numéro de série de l'article et la désignation du modèle, selon le cas ;
        - (3) Quand la panne, la défaillance ou le défaut est associé à un moteur ou à une hélice, le numéro de série du moteur ou de l'hélice, selon le cas ;
        - (4) Le modèle du produit ;
        - (5) L'identification de la pièce, du composant ou du système concerné, dont le numéro de la pièce ; et
        - (6) La nature de la panne, de la défaillance ou du défaut.
- (c) Si l'autorité compétente est celle de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumet chacun de ces rapports à l'État de conception lorsqu'elle les reçoit.
- (d) Si l'autorité compétente n'est pas celle de l'État d'immatriculation de l'aéronef, elle soumet chacun de ces rapports à l'État d'immatriculation lorsqu'elle les reçoit.

## 5.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION DES AÉRONEFS

### 5.5.1.1 APPLICABILITE

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

### 5.5.1.2 EXIGENCES D'ORDRE GÉNÉRAL POUR LA MAINTENANCE ET LES INSPECTIONS

- (a) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef sauf si celui-ci et ses composants sont entretenus conformément à un programme de maintenance et est inspecté conformément à un programme d'inspection approuvés par l'autorité compétente.



- (b) Le programme de maintenance comprend une description de l'aéronef et de ses composants et les méthodes recommandées pour effectuer les tâches de maintenance. Ces informations comprennent des directives sur le diagnostic des défauts.
- (c) Le programme de maintenance comprend les tâches à effectuer et les intervalles recommandés auxquels elles doivent être effectuées.
- (d) Les tâches de maintenance et leur fréquence spécifiées comme étant obligatoire par l'État de conception lors de l'approbation de la conception de type sont identifiées dans le programme de maintenance.
- (e) Le programme de maintenance a un processus de remise en service, comprenant une documentation signée, satisfaisant pour l'autorité compétente, indiquant que la maintenance a été effectuée de façon satisfaisante. Une fiche de maintenance comprend une certification dont ce qui suit :
  - (1) Les détails de base de la maintenance effectuée ;
  - (2) La date à laquelle cette maintenance a été accomplie ;
  - (3) Lorsque cela s'applique, l'identité de l'organisme de maintenance agréé, le titulaire de l'AMT ou de l'AOC ; et
  - (4) L'identité de la ou des personnes signant la fiche.
- (f) Le propriétaire ou l'exploitant utilise l'un des programmes d'inspection suivants en fonction de ce qui est approprié pour l'aéronef et le type d'exploitation :
  - (1) Inspection annuelle ;
  - (2) Inspections annuelles/toutes les 100 heures ;
  - (3) Inspection progressive ; ou
  - (4) Programme de maintien de la navigabilité.

#### 5.5.1.3 PERSONNES AUTORISEES A EFFECTUER LA MAINTENANCE, L'ENTRETIEN PREVENTIF, LE RECONDITIONNEMENT ET LES MODIFICATIONS

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



l'autorité compétente.

- (5) Le titulaire d'un AOC peut effectuer la maintenance d'un aéronef selon ce qui est spécifié par l'autorité compétente.
- (6) Un constructeur titulaire d'une licence d'AMO peut :
  - (i) Reconditionner ou modifier un produit aéronautique qu'il fabrique aux termes d'un certificat de type ou de production ;
  - (ii) Reconditionner ou modifier tout produit aéronautique qu'il fabrique aux termes d'une autorisation TSO, d'une approbation de fabricant de pièces accordée par l'État de conception ou d'une spécification pour produit et processus de l'État de conception ; et
  - (iii) Effectuer une inspection, requise par la Partie 8 du RACH, 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.

#### 5.5.1.4 PERSONNEL AUTORISÉ A APPROUVER LA REMISE EN SERVICE

- (a) Aucune personne ou entité autre que l'autorité compétente ne peut approuver la remise en service d'un aéronef, d'une cellule, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice, d'un appareil ou d'une pièce après une opération de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf tel que stipulé ci-après :
  - (1) Un pilote titulaire d'une licence délivrée par l'autorité compétente peut remettre son aéronef en service après avoir effectué un entretien préventif autorisé.
  - (2) Un technicien de maintenance aéronautique titulaire d'une licence peut effectuer ou superviser la remise en service d'un aéronef et de produits aéronautiques après avoir effectué, supervisé ou inspecté sa maintenance, sous réserve des limitations figurant à l'alinéa 2.4.4 du RACH.
  - (3) 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 l'autorité compétente.
  - (4) Le titulaire d'un AMO peut approuver la remise en service d'un aéronef ou de produits aéronautiques tel que prévu par l'autorité compétente.

#### 5.5.1.5 PERSONNES AUTORISÉES A EFFECTUER DES INSPECTIONS

- (a) Aucune personne autre que l'autorité compétente ne peut effectuer les inspections requises par l'alinéa 8.2.1.7 du RACH pour les aéronefs et les produits aéronautiques avant ou après des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou une modification, sauf comme stipulé ci-après :
  - (1) Un technicien de maintenance d'aéronefs peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques pour lesquels il est titulaire d'une qualification en vigueur.
  - (2) Un AMO peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques tel que prévu dans les spécifications d'exploitation approuvées par l'autorité compétente.
  - (3) Le titulaire d'un AOC peut effectuer les inspections requises d'aéronefs et de produits aéronautiques conformément aux spécifications émises par l'autorité compétente.



### 5.5.1.6 REGLES DE PERFORMANCE : MAINTENANCE

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

### 5.5.1.7 REGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) GÉNÉRALITÉS. Toute personne effectuant une inspection requise par l'autorité compétente le fait de façon à déterminer si l'aéronef ou une ou plusieurs parties de celui-ci faisant l'objet de l'inspection répondent à tous les exigences de navigabilité qui s'appliquent.
- (b) 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 :
  - (1) Les arbres d'entraînement ou les systèmes similaires ;
  - (2) La boîte d'engrenages de transmission du rotor principal à la recherche de défauts évidents ;
  - (3) Le rotor principal et la section centrale (ou l'endroit équivalent) ; et
  - (4) Le rotor auxiliaire pour les hélicoptères.
- (c) INSPECTIONS ANNUELLES ET DES 100 HEURES.
  - (1) Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures utilise une liste de vérification (Checklist) 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. Elle comprend la portée et le détail des articles prescrits par l'autorité compétente. Voir la NMO 5.6.1.7 pour les composants devant être compris dans une inspection annuelle ou des 100 heures.
  - (2) 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 :

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

#### 5.5.1.8 REGLES DE PERFORMANCE : LIMITES DE NAVIGABILITE

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

## 5.6 DOSSIERS ET ECRITURES DE MAINTENANCE ET D'INSPECTION

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

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



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

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

- (b) Outre ce qui est requis au paragraphe (a) ci-dessus, les réparations majeures et les modifications doivent être notées sur un formulaire et celui-ci traité de la façon prescrite par la NMO 5.6.1.1 par la personne effectuant le travail.

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

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



compétente, qui ont été élaborées et documentées par le titulaire de certificat de type, un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation d'élaboration d'un matériel, d'une pièce, d'un processus ou d'un appareil.

- (2) Nul n'est autorisé à indiquer sur toute note ou tout formulaire requis qu'un aéronef ou autre produit aéronautique a été reconditionné, sauf s'il a été démonté, nettoyé, inspecté comme cela est autorisé, réparé en fonction des besoins, remonté et testé aux mêmes tolérances et limites qu'un article neuf, en utilisant des pièces neuves ou des pièces usagées se conformant aux tolérances et limites de pièces neuves.
- (c) Si les opérations de maintenance, d'entretien préventif, de révision, de modification ou de reconditionnement d'un produit sont effectuées par un AMO, celui-ci doit remplir l'Étiquette d'Approbation de Navigabilité, comme prescrit à la Partie 6 du RACH.

### 5.6.1.3 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS D'INSPECTION POUR UNE REMISE EN SERVICE

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



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]





# **RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

## **RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)**

### **PARTIE 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE**

**VERSION 2017**



**[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]**

## Partie 5 — NORMES DE MISE EN ŒUVRE

### NMO 5.1.1.2 MODIFICATION, REPARATIONS ET ENTRETIEN PREVENTIF

#### NMO 5.1.1.2(A)(8) MODIFICATIONS MAJEURES

- (a) MODIFICATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les modifications majeures comprennent celles qui sont apportées aux pièces énumérées de l'aéronef ou aux types de modification énumérés lorsqu'ils ne font pas partie des spécifications applicables du constructeur ou de la fiche de données du certificat de type (TCDS) :
- (1) Ailes
  - (2) Surfaces de queue
  - (3) Fuselage
  - (4) Supports de moteurs
  - (5) Système de commande
  - (6) Train d'atterrissage
  - (7) Coque ou flotteurs
  - (8) Éléments d'une cellule, dont longerons, nervures, raccords, amortisseurs, contrefiches, capots, carénages et masses d'équilibrage
  - (9) Système hydraulique et électrique d'actionnement de composants
  - (10) Pales de rotor
  - (11) Changements de la masse à vide ou de l'équilibre à vide se soldant par une augmentation de la masse maximale certifiée au décollage ou des limites du centre de gravité de l'aéronef
  - (12) Changements de la conception de base des systèmes de carburant, d'huile, de refroidissement, de chauffage, de pressurisation de la cabine, électrique, hydraulique, de dégivrage ou d'échappement
  - (13) Changements apportés à l'aile ou aux gouvernes fixes ou mobiles qui affectent les caractéristiques de flottement et de vibration
- (b) MODIFICATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR. Les modifications majeures apportées au groupe motopropulseur comprennent, même si elles ne figurent pas dans les spécifications applicables du moteur :
- (1) La conversion d'un moteur d'aéronef d'un modèle approuvé en un autre, avec tout changement de taux de compression, de réducteur d'hélice, des rapports de boîte d'engrenage ou la substitution d'une pièce majeure de moteur exigeant une remise en état importante et l'essai du moteur
  - (2) Les changements apportés au moteur en remplaçant des pièces structurelles par des pièces non fournies par le constructeur original ou non spécifiquement approuvées par l'autorité compétente
  - (3) L'installation d'un accessoire non approuvé pour le moteur
  - (4) Le retrait d'accessoires indiqués comme étant de l'équipement requis par l'aéronef ou les spécifications du moteur

- (5) L'installation de pièces structurelles autres que celles du type approuvé pour être installé
- (6) Les conversions de quelque sorte que ce soit dans le but d'utiliser du carburant de qualité autre que celle qui figure dans les spécifications du moteur
- (c) MODIFICATIONS MAJEURES D'HÉLICE. Les modifications majeures d'hélice, lorsqu'elles ne sont pas autorisées dans les spécifications qui s'appliquent, comprennent :
  - (1) Les changements de conception de pale
  - (2) Les changements de conception de moyeu
  - (3) Les changements de conception du régulateur ou de la commande d'hélice
  - (4) L'installation d'un régulateur ou d'un système de mise en drapeau de l'hélice
  - (5) L'installation d'un système de dégivrage d'hélice
  - (6) L'installation de pièces non approuvées pour l'hélice
- (d) MODIFICATIONS MAJEURES D'APPAREIL. Les modifications apportées à la conception de base de l'appareil qui ne sont pas conformes aux recommandations du constructeur ou aux consignes de navigabilité qui s'appliquent constituent des modifications majeures d'appareil. En outre, les changements apportés à la conception de base de l'équipement de communication par radio et de navigation approuvé aux termes d'une certification de type ou d'une autre autorisation, ayant un effet sur les caractéristiques de stabilité de la fréquence, le niveau de bruit, la sensibilité, la sélectivité, la distorsion, le rayonnement non essentiel, la commande automatique de volume (CAV) ou la capacité à répondre au test des conditions environnementales, et les autres changements ayant un effet sur la performance de l'équipement, sont aussi des modifications majeures.

### NMO 5.1.1.2(A)(9) REPARATIONS MAJEURES

- (a) RÉPARATIONS MAJEURES DE LA CELLULE. Les réparations faites aux parties suivantes d'une cellule et celles des types suivants portant sur le renforcement, le raccordement et la fabrication de membrures ou leur remplacement, lorsque celui-ci fait appel à des techniques telles que le rivetage ou la soudure, constituent des réparations majeures.
  - (1) Poutres caisson
  - (2) Ailes ou gouvernes monocoques ou semi-monocoques
  - (3) Lisses d'aile ou membrures
  - (4) Longerons d'aile
  - (5) Semelles de longerons
  - (6) Membrures de faisceaux en treillis
  - (7) Poutrelles fines
  - (8) Quille et bouchains des coques ou des flotteurs
  - (9) Membrures de compression en tôle ondulée faisant fonction de semelle des ailes et des surfaces de queue
  - (10) Nervures principales d'aile et membrures de compression
  - (11) Contrefiches principales d'aile ou de surface de queue

- (12) Supports de moteurs
  - (13) Longerons de fuselage
  - (14) Membrures de l'armature latérale, horizontale ou des cloisons
  - (15) Entretoises et étriers de soutien de siège principal
  - (16) Contrefiches de train d'atterrissage
  - (17) Fusées
  - (18) Roues
  - (19) Pièces du système de commande, comme le manche, les pédales, les arbres, les étriers ou les guignols de pas
  - (20) Réparations avec substitution de matériau
  - (21) La réparation d'aires endommagées de couverture de métal ou de contreplaqué excédant 15 cm dans chaque direction
  - (22) La réparation de parties de feuilles de revêtement en faisant des joints supplémentaires
  - (23) Le raccordement de feuilles de revêtement
  - (24) La réparation de trois nervures d'aile ou de gouverne adjacentes ou plus, ou du bord d'attaque des ailes et des gouvernes, entre ces nervures adjacentes
  - (25) La réparation de l'entoilage sur une surface plus grande que celle qui est requise pour réparer deux nervures adjacentes
  - (26) Le remplacement de l'entoilage ou des pièces couvertes par un entoilage comme les ailes, les fuselages, les stabilisateurs et les gouvernes
  - (27) La réparation, y compris le « rebottoming » de réservoirs de carburant et d'huile amovibles ou intégraux
- (b) **RÉPARATIONS MAJEURES DU GROUPE MOTOPROPULSEUR.** Les réparations des pièces suivantes d'un moteur et les réparations suivantes constituent des réparations majeures du groupe motopropulseur :
- (1) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'un compresseur de suralimentation intégral
  - (2) La séparation ou le démontage d'un carter ou d'un vilebrequin d'un moteur à piston équipé d'autre chose qu'un démultiplicateur d'hélice de type à éperon
  - (3) Les réparations spéciales de pièces structurelles de moteur par soudure, placage, métallisation ou autres méthodes
- (c) **RÉPARATIONS MAJEURES D'HÉLICE.** Les réparations des types suivants à une hélice constituent des réparations majeures d'hélice :
- (1) Toute réparation ou renforcement des pales en acier
  - (2) La réparation ou l'usinage des moyeux en acier
  - (3) Le raccourcissement des hélices
  - (4) Le regarnissement des hélices en bois
  - (5) Le remplacement des laminages externes des hélices en bois à pas fixe

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



### **NMO 5.1.1.2(A)(11) ENTRETIEN PREVENTIF**

- (a) ENTRETIEN PRÉVENTIF. L'entretien préventif est limité au travail suivant, à condition qu'il ne fasse pas appel à des opérations complexes d'assemblage :
- (1) Retrait, installation et réparation des pneus du train d'atterrissage
  - (2) Remplacement des élastiques d'amortisseur du train d'atterrissage
  - (3) Entretien des jambes élastiques de train d'atterrissage en ajoutant de l'huile, de l'air ou les deux
  - (4) Entretien des roulements de roues de train d'atterrissage, comme leur nettoyage et leur graissage
  - (5) Remplacement du câblage défectueux ou de clavettes
  - (6) Lubrification n'exigeant pas de démontage autre que le retrait d'articles non structurels comme les plaques de fermeture, les capots et les carénages
  - (7) Simples rapiécages ne requérant pas de lardage ou le retrait de pièces structurelles ou de gouvernes
  - (8) Refaire le plein du liquide du réservoir hydraulique
  - (9) Remise en état du revêtement décoratif du fuselage, des ailes, des surfaces de queue (sauf des gouvernes compensées), des carénages, des capots, du train d'atterrissage, de la cabine ou de l'intérieur du poste de pilotage lorsqu'il n'est pas nécessaire d'enlever ou

- de démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
- (10) Application d' un matériau de préservation ou de protection sur des composants sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation et lorsque ce revêtement n'est pas interdit ou contraire aux bonnes pratiques
  - (11) Réparation des garnitures et du mobilier décoratif de la cabine ou du poste de pilotage lorsque ceci ne requiert pas le démontage de toute structure principale ou de tout système d'exploitation ou n'entrave pas un système d'exploitation ou n'affecte pas la structure principale de l'aéronef
  - (12) Petites réparations simples aux carénages, aux plaques de fermeture non structurales, aux capots et petits rapiécages et renforcements qui ne modifient pas le contour de façon à ne pas entraver l'écoulement de l'air
  - (13) Remplacer des hublots latéraux lorsque ce travail ne nuit pas à la structure ou à tout système d'exploitation comme les commandes, l'équipement électrique, etc.
  - (14) Remplacement des ceintures de sécurité
  - (15) Remplacement des sièges ou des parties de ceux-ci par des pièces de rechange approuvées pour l'aéronef, sans qu'il faille démonter toute structure principale ou tout système d'exploitation
  - (16) Recherche des problèmes et réparation des circuits qui ne fonctionnent pas dans le câblage des projecteurs d'atterrissage
  - (17) Remplacement des ampoules, des réflecteurs et des verres diffuseurs des feux de position et des projecteurs d'atterrissage
  - (18) Remplacement des roues et des skis sans qu'il y ait à faire des calculs relatifs au poids et à l'équilibre
  - (19) Remplacement de tout carénage sans avoir à enlever l'hélice ou à débrancher les commandes de vol
  - (20) Remplacement ou nettoyage des bougies et réglage de l'écartement des électrodes
  - (21) Remplacement de tout branchement de tuyau, sauf pour le système hydraulique
  - (22) Remplacement des conduites de carburant préfabriquées
  - (23) Nettoyage des filtres à carburant et à huile
  - (24) Remplacement et entretien des batteries
  - (25) Remplacement ou ajustage des attaches non structurales liées aux opérations
  - (26) Installation de dispositifs de prévention d'erreurs de carburant pour réduire le diamètre des goulots d'alimentation de réservoir à condition que le constructeur de l'aéronef ait indiqué dans les données de certificat de type que le dispositif spécifique en fait partie intégrante, que le constructeur ait donné des instructions appropriées et approuvées, acceptables pour l'autorité compétente, pour l'installation de ce dispositif particulier et que l'installation ne requière pas le démontage du goulot existant

## NMO 5.3.1.5 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE STANDARD

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

	<p><b>RÉPUBLIQUE d'HAÏTI</b>  <b>OFFICE NATIONAL de l'AVIATION CIVILE</b>  <b><u>CERTIFICAT de NAVIGABILITÉ</u></b>                  (Certificate of Airworthiness)</p>	<p>RÉPUBLIQUE D'HAÏTI                    OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE</p>
<p><b>Marque de Nationalité et d'Immatriculation:</b> (Nationality and Registration Marks)</p>	<p><b>Objet</b>(Purpose):</p>	
<p><b>Constructeur et Désignation de l'Aéronef:</b> (Aircraft Manufacturer and Model Designation)</p>	<p><b>Numero de Série de l'Aéronef :</b>(Aircraft Serial Number)</p>	
<p><b>Le présent Certificat de Navigabilité est délivré conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944, aux Lois et Règlements de la Republique d'Haïti, 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.</b>                  (This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, the laws and regulations of the Republic of Haiti, in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.)</p>		
<p><b>Adresse 24 bits:</b>                  (24 bit Address)</p>		
<p><b>Date de délivrance:</b> / <b>Date d'expiration :</b>(Issue date)                  (Exp. date)</p>	<p><b>Par le Directeur Général:</b>(By the Director General)</p>	







**[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]**

### NMO 5.3.1.6 DELIVRANCE OU VALIDATION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SPECIAL

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

			
<b>RÉPUBLIQUE D'HAÏTI</b> <b>OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE</b>			
<b><u>CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ SPÉCIAL</u></b>			
<b>A</b>	Catégorie/désignation:		
	But:		
<b>B</b>	Constructeur:	Nom:	
		Adresse:	
<b>C</b>	Vol:	De:	
		À:	
<b>D</b>	Numéro d'immatriculation:	Numéro de série:	
	Constructeur:	Modèle:	
<b>E</b>	Date de délivrance:	Date d'Expiration:	
	Date des limitations d'exploitation:		
	Par le Directeur Général del'autorité compétente:	Désignation ou numéro du bureau:	
Toute altération, reproduction ou mésusage du présent certificat peut être punissable tel que spécifiées dans la Partie 1 du RACH. Le présent certificat doit être affiché dans l'aéronef conformément à la Partie 8 du RACH.			
Formulaire autorité compétenteN°		Voir verso	

*Recto du formulaire*

<b>A</b>	Le présent Certificat de Navigabilité Spécial est délivré par l'autorité compétente en vertu de la Partie 5 du RACH.
<b>B</b>	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 des vols d'essai de production (1) transportant des personnes ou des biens contre rémunération ou affrètement et/ou (2) transportant des personnes qui ne sont pas essentielles aux fins du vol.
<b>C</b>	Le présent Certificat de Navigabilité Spécial autorise le vol spécifié au champ C à la seule fin indiquée au champ A.
<b>D</b>	Le présent certificat de navigabilité spécial certifie que, à la date de délivrance, l'aéronef pour lequel il est délivré a été inspecté et trouvé conforme aux exigences du RACH qui s'applique. L'aéronef n'est pas conforme aux exigences du code applicable exhaustif et détaillé de navigabilité tel que prévu par l'Annexe 8 de la Convention internationale sur l'aviation civile internationale. Nul n'est autorisé à exploiter l'aéronef décrit au verso (1) sauf conformément au RACH qui s'applique et aux conditions et limitations qui peuvent être prescrites par l'autorité compétente dans le cadre du présent certificat ou (2) sur tout pays étranger sans l'autorisation de ce dernier.
<b>E</b>	Sauf s'il est rendu, suspendu ou révoqué plus tôt, le présent certificat de navigabilité spécial est en vigueur jusqu'à sa Date d'Expiration au champ E, et dans les conditions prescrites par les RACH.
<i>Verso du formulaire</i>	

## NMO 5.5.1.7 REGLES DE PERFORMANCE : INSPECTIONS

- (a) 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.
- (b) Toute personne effectuant une inspection annuelle ou des 100 heures inspecte, lorsque cela s'applique, les composants suivants :
  - (1) Fuselage et coque :
    - (i) Tissu et revêtement — à la recherche de détérioration, distorsion ou autre preuve de défaillance et de raccords défectueux ou mal fixés
    - (ii) Systèmes et composants — à la recherche d'une mauvaise installation, de défauts apparents et d'un fonctionnement non satisfaisant
  - (2) Cabine et poste de pilotage :
    - (i) Généralement — à la recherche de saletés et d'équipement lâche pouvant encrasser les commandes
    - (ii) Sièges et ceintures de sécurité — à la recherche d'un mauvais état et de défauts apparents
    - (iii) Hublots et pare-brise — à la recherche de détérioration et d'une rupture
    - (iv) Instruments — à la recherche d'un mauvais état, de problèmes de montage et de marquage et (lorsque cela est pratique) d'un mauvais fonctionnement
    - (v) Commandes de vol et de moteur — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais fonctionnement
    - (vi) Batteries — à la recherche d'une mauvaise installation et d'une charge incorrecte
    - (vii) 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
  - (3) Moteur et nacelle :
    - (i) 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
    - (ii) Goujons et écrous — à la recherche d'une mauvaise application de couple et de défauts évidents
    - (iii) 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
    - (iv) Support du moteur — à la recherche de fissures, d'un support mal fixé et d'une mauvaise fixation entre le moteur et le support
    - (v) Amortisseurs de vibrations souples — à la recherche d'un mauvais état et d'une détérioration
    - (vi) Commandes de moteur — à la recherche de défauts, d'un mauvais déplacement et d'une mauvaise mise en sécurité
    - (vii) Conduites, durites et colliers — à la recherche de fuites, d'un mauvais état et

- d'une mauvaise fixation
- (viii) Pipes d'échappement direct — à la recherche de fissures, de défauts et d'une mauvaise fixation
- (ix) Accessoires — à la recherche de défauts apparents dans la sécurité de la monture
- (x) Tous les systèmes — à la recherche d'une mauvaise installation, d'un mauvais état général, de défauts et d'une mauvaise fixation
- (xi) Capot — à la recherche de fissures et de défauts
- (4) Train d'atterrissage :
  - (i) Toutes les unités — à la recherche d'un mauvais état et d'une mauvaise fixation
  - (ii) Amortisseurs — à la recherche d'un niveau incorrect de fluide
  - (iii) Tringlerie, contrefiches et membrures — à la recherche d'une usure, d'une fatigue et d'une distorsion excessives
  - (iv) Mécanisme de rétraction et de verrouillage — à la recherche d'un mauvais fonctionnement
  - (v) Conduites hydrauliques — à la recherche de fuites
  - (vi) Système électrique — à la recherche de frottements et du mauvais fonctionnement de commutateurs
  - (vii) Roues — à la recherche de fissures, défauts et vérification de l'état des roulements
  - (viii) Pneus — à la recherche d'usure et de coupures
  - (ix) Freins — à la recherche d'un mauvais ajustement
  - (x) Flotteurs et skis — à la recherche d'une mauvaise fixation et de défauts évidents ou apparents
- (5) Ailes et section centrale de voilure à la recherche de ce qui suit :
  - (i) Mauvais état général ;
  - (ii) Détérioration du tissu ou du revêtement ;
  - (iii) Distorsion ;
  - (iv) Preuve de défaillance ; et
  - (v) Mauvaise fixation.
- (6) Ensemble de l'empennage, à la recherche de ce qui suit :
  - (i) Mauvais état général ;
  - (ii) Détérioration du tissu ou du revêtement ;
  - (iii) Distorsion ;
  - (iv) Preuve de défaillance ;
  - (v) Mauvaise fixation ;
  - (vi) Mauvaise installation d'un composant ; et

- (vii) Mauvais fonctionnement d'un composant.
- (7) Ensemble d'hélice :
  - (i) Assemblage d'hélice — à la recherche de fissures, entailles, accrochages et fuites d'huile ;
  - (ii) Boulons — à la recherche d'une mauvaise application de couple et de manque de sécurité ;
  - (iii) Dispositifs antigivrage — à la recherche d'un mauvais fonctionnement et de défauts évidents ; et
  - (iv) Mécanismes de commande — à la recherche d'un mauvais fonctionnement, d'un montage lâche et d'un déplacement restreint.
- (8) Ensemble de l'avionique/des instruments :
  - (i) Équipement avionique/instruments — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un montage lâche.
  - (ii) Câblage et conduits — à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents.
  - (iii) Adhérence et blindage — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état.
  - (iv) Antenne, y compris antenne pendante — à la recherche d'un mauvais état, d'un mauvais montage et d'un mauvais fonctionnement.
- (9) Ensemble électronique/électrique :
  - (i) Câblage et conduits — à la recherche d'un mauvais routage, d'un mauvais montage et de défauts évidents.
  - (ii) Adhérence et blindage — à la recherche d'une mauvaise installation et d'un mauvais état.
- (10) 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.

### **NMO 5.6.1.1 CONTENU, FORMULAIRE ET DISPOSITION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE, D'ENTRETIEN PREVENTIF, DE RECONDITIONNEMENT ET DE MODIFICATION D'AERONEF ET DES PIECES A DUREE DE VIE LIMITEE**

#### **NMO 5.6.1.1(B) ENREGISTREMENT DES REPARATIONS ET DES MODIFICATIONS MAJEURES**

- (a) Toute personne effectuant une réparation ou une modification majeure doit :
  - (1) Remplir le formulaire approprié prescrit par l'autorité compétente, au moins en deux exemplaires ;
  - (2) Remettre une copie de ce formulaire au propriétaire/exploitant de l'aéronef ; et

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





Le produit aéronautique identifié ci-dessus a été réparé, révisé et inspecté conformément aux instructions actuellement en vigueur et applicables de l'État de conception et des exigences réglementaires de l'autorité compétente, 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)

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

<b>RÉPARATION ET MODIFICATION MAJEURES</b>					HAÏTI	
<b>(Cellule, groupe motopropulseur, hélice ou appareil)</b>					À l'usage exclusif de l'autorité compétente	
					Identification du bureau	
INSTRUCTIONS : Tout doit être rédigé en caractères d'imprimerie ou tapé à la machine. Voir l'alinéa 5.6.1.3(a) du RACH et la NMO 5.6.1.1(b) pour les instructions et la disposition de ce formulaire.						
<b>1.</b> <b>Aéronefs</b>	Marque			Modèle		
	Numéro de série			Marque de nationalité et d'immatriculation		
<b>2.</b> <b>Propriétaire</b>	Nom (tel qu'il figure sur le certificat d'immatriculation)			Adresse (telle qu'elle figure sur le certificat d'immatriculation)		
<b>3. À l'usage exclusif de l'autorité compétente</b>						
<b>4. Identification de l'unité</b>					<b>5. Type</b>	
Unité	Marque	Modèle	Numéro de série	Réparation	Modification	
<b>Cellule</b>	(Comme décrit à l'article 1 ci-dessus)					
<b>Groupe motopropulseur</b>						
<b>Hélice</b>						
<b>Appareil</b>	Type					
	Construction					
<b>6. Déclaration de conformité</b>						
A. Nom et adresse de l'organisme		B. Type de licence/organisme		C. Numéro de certificat/licence		
		<input type="checkbox"/> Licence (AMT) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> P ou <input type="checkbox"/> A/P <input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé <input type="checkbox"/> AMO du constructeur		(Pour un AMO, inclure les qualifications appropriées délivrées pour la réparation ou la modification majeure)		
D. Je certifie que la réparation et/ou la modification apportées à ou aux unités identifiées à l'article 4 ci-dessus et décrites au verso du présent document ou en pièce jointe à celui-ci ont été effectuées conformément aux exigences de la Partie 5 du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti et que les informations qui y figurent sont, à ma connaissance, véridiques et exactes.						
Date			Signature de la personne autorisée			
<b>7. Approbation de remise en service</b>						
En vertu des pouvoirs accordés aux personnes spécifiées ci-après, la ou les unités identifiées à l'article 4 ont été inspectées de la façon prescrite par le Directeur de l'autorité compétente de l'aviation civile et sont <input type="checkbox"/> APPROUVÉE(S) <input type="checkbox"/>						

REJETÉE(S)			
PAR	<input type="checkbox"/> Inspecteur de l'autorité compétente	<input type="checkbox"/> Autorisation d'inspection	Autre (spécifier)
	<input type="checkbox"/> Organisme de maintenance agréé	<input type="checkbox"/> Autre	
Date de l'approbation ou du rejet		Numéro de certificat ou de désignation	Signature de la personne autorisée

Formulaire CAA MR-MR&M (1/99)

Page 1

### AVIS

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

#### 8. Description du travail réalisé

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

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

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

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

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

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

1. Approbation par examen des données seulement — un aéronef seulement : « Les données identifiées ici sont conformes aux exigences applicables de navigabilité et approuvées pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve de l'inspection de conformité effectuée par une personne autorisée par le § 5.6.1.3. »
2. Approbation par une inspection physique, une démonstration, des essais, etc. des données et de l'aéronef — un aéronef seulement: « La modification ou la réparation identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour l'aéronef décrit ci-dessus, sous réserve d'inspections de conformité effectuées par une personne autorisée par le § 5.6.1.3. »
3. Approbation par examen des données seulement — reproduction pour un aéronef identique : « La modification identifiée ici est conforme aux exigences applicables de navigabilité et approuvée pour être reproduite sur un aéronef de marque, modèle et configuration modifiée par le modificateur original, identiques. »
4. Une signature figurant à l'article 3 « À l'usage exclusif de l'autorité compétente », 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 l'autorité compétente du travail décrit à l'article 8 pour une remise en service.

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

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

**Article 6 — Déclaration de conformité :**

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

« B » — Type de licence/organisme. Cocher la case appropriée pour indiquer le type de personne ou

d'organisme effectuant le travail.

- « C » — Numéro de certificat/licence. Les AMT doivent indiquer le numéro de leur licence dans cette case. Les AMO doivent indiquer le numéro de leur certificat et la ou les qualifications aux termes desquelles le travail a été effectué. Les constructeurs doivent indiquer leur numéro de production de type ou de certificat de type supplémentaire (STC). Les constructeurs d'appareils de normes techniques (TSO) modifiant ces appareils doivent indiquer le numéro TSO de l'appareil modifié.
- « D » — Déclaration de conformité. Cet espace est utilisé pour certifier que la réparation ou la modification a été effectuée conformément à la Partie 5 de la présente réglementation. Lorsque le travail a été effectué ou supervisé par des titulaires de licence AMT non employés par un constructeur ou un AMO, ils doivent indiquer la date à laquelle la réparation ou la modification a été terminée et signer de leur nom intégral. Il est permis aux AMO d'autoriser des personnes qu'ils emploient à dater et à signer cette déclaration de conformité.

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

**Article 7 I— Approbation de remise en service** La Partie 5 du RACH établit les conditions dans lesquelles des réparations et modifications majeures effectuées sur des cellules, des groupes motopropulseurs, des hélices et/ou des appareils peuvent être approuvées pour une remise en service. Cette partie du formulaire sert à indiquer l'approbation ou le rejet de la réparation ou de la modification de l'unité concernée et à identifier la personne ou l'organisme effectuant l'inspection de navigabilité. Cocher la case « Approuvée » ou « Rejetée » pour indiquer la conclusion. Cocher en outre la case appropriée pour indiquer qui est arrivé à cette conclusion. Cocher la case « Autre » pour indiquer que la conclusion est celle d'une personne autre que celles qui figurent sur la liste. Indiquer la date de la conclusion. La personne autorisée qui est arrivée à cette conclusion doit signer le formulaire et indiquer le numéro approprié de certificat ou de désignation.

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

Une signature apposée à l'article 7 « Approbation de remise en service » ne signifie pas que l'autorité compétente ait donné son approbation, sauf si la case à gauche de « Inspecteur de l'autorité compétente » 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 l'autorité compétente et effectuée conformément à la Partie 5 du RACH et s'y conforme.

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

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



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

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

*N. B. : Le Formulaire autorité compétente MR&M ne peut pas être utilisé pour un aéronef autre qu'un aéronef immatriculé en Haïti. Si une Autorité d'Aviation Civile étrangère demande le formulaire, pour documenter le travail effectué, il peut lui être fourni.*



**[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]**