REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 5

NAVIGABILITE DES AERONEFS

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE (CDN°
(RAG 5.2)

2ème édition

janvier 2019

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION – TRAVAIL – JUSTICE

Visa DJ-JD:

DECISION n°057/2016/ANAC/DG/DN

PORTANT ADOPTION DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS
RELATIF A LA NAVIGABILITE DES AERONEFS, EN ABREGE RAG 5.2

LE DIRECTEUR GENERAL ;

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République Gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012, portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu la loi n°7/65 du 05 juin 1965, portant Code de l'Aviation Civile et Commercial ;

Vu la loi n°005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu le décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013, portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu le décret n°033/PR du 24 janvier 2014, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n°487/PR/PM du 11 septembre 2015, fixant la composition du Gouvernement de la République ;

Vu l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu l'arrêté n°00006/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, portant délégation de pouvoirs au Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu les nécessités de service ;

DECIDE :

Article 1er : La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00007/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012 susvisé, porte adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la navigabilité des aéronefs, en abrégé RAG 5.2.

Article 2 : Est adopté, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la navigabilité des aéronefs joint en annexe de la présente décision.

Article 3 : Le RAG 5.2 prescrit, d'une part, les règles et les procédures techniques relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs en vue de leurs aptitudes au vol et, d'autre part, les mesures à prendre pour s'assurer que l'aptitude au vol est observée conformément aux dispositions de l'annexe 8 à la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile Internationale.

Article 4 : La présente décision, qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 15 août 2016

Dominique OYINAMONO

BP 2212 Libreville · (GABON) · Tél.: (241) 01 44 54 00 · Fax: (241) 01 44 54 01 · E-mail : anac@anac-gabon.com · www.anacgabon.org

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION – TRAVAIL – JUSTICE

Visa DJ-JD

DECISION n°010/2019/ANAC/DG/DN

PORTANT ADOPTION DE L'AMENDEMENT N°3 DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS
RELATIF A LA NAVIGABILITE DES AERONEFS
EN ABREGE RAG 5.2

Le Directeur général ;

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), révisée à Yaoundé, au Cameroun, le 25 juin 2008, ensemble les actes additionnels subséquents ;

Vu le Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC, adopté par le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;

Vu la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les Statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, adoptés par le Décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la navigabilité des aéronefs, en abrégé RAG 5.2, adopté par la Décision n°057/2016/ANAC/DG/DN du 15 août 2016, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0, adopté par la Décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les nécessités de service ;

DÉCIDE

Article 1er : Objet

La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016 susvisé, porte adoption de l'amendement n°3 du Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la navigabilité des aéronefs, en abrégé RAG 5.2.

Article 2 : Amendement

Est amendé, le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à la navigabilité des aéronefs.

Article 3 : Champ d'application

L'amendement n°3 du RAG 5.2 fait suite à l'amendement n°106 de l'Annexe 8 de l'OACI, en vue de le rendre conforme aux dispositions règlementaires internationales en vigueur.

L'amendement n°3 du RAG 5.2 s'applique :

- aux données de la Certification de type afin que le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance ne transmettent pas les informations sensibles concernant la sûreté ;
- à la communication des défauts des moteurs ou hélices aux concepteurs de ces éléments et à celui de l'aéronef ;
- aux problèmes de sécurité dus à une modification ou réparation ;
- à la délivrance des CDN exports pour les produits de classe I par l'ANAC.

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision, qui prend effet à compter de sa date de signature, abroge toutes les dispositions antérieures contraires.

Elle sera enregistrée, publiée au Journal Officiel et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le 24 janvier 2019

Arthur NKOUMOU DELAUNAY

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ANAC Le Directeur Général

VALIDATION DU DOCUMENT

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	**MOMBO BOUTAMBA**	DN-NM	21/01/2019	
	Jean Jacques OGUIAMAH	DN-NN	21/01/2019	
Vérification	**Rahim Jhan NGUIMBI**	DJ-JD	22/01/2019	
	Camille MAKOUMBOU	DN-ND	22.01.2019	
Validation	**Solange NDOUNA**	DG-DA	23/01/19	
Qualité	**E. HOCKE NGUEMA-BITEGHE**	DG-QM	23.01.2019	
Approbation	**A. NKOUMOU DELAUNAY**	DG-DD	24/01/19	

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	**Applicable le**	**Inscrit-le**	**par**
	Incorporés dans la présente édition		
01	02/05/2017	02/05/2017	ANAC
02	21/07/2018	21/07/2017	ANAC
03	22/01/2019	22/01/2019	ANAC

RECTIFICATIFS			
N°	**Date de publication**	**Inscrit-le**	**par**

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS DU RAG 5.2

Amendement	Origine	Objet	Dates : - Adoption - Entrée en vigueur - application
01	Décision n°057/2016/ANAC/DG/DN portant adoption du RAG 5.2	Création du document	- 15/08/2016 - 15/08/2016 - 15/08/2016
02		Ajout de l'habilitation du pilote propriétaire Ajout de l'acceptation des codes de navigabilité Réorganisation du chapitre 5.2.1 Certification de type Clarification des dispositions relatives à l'acceptation des modifications et réparations Suppression des exigences du chapitre 5.2.2 non applicables au GABON § 5.2.3.3 Ajout de type de certificat de navigabilité Réorganisation du chapitre 5.2.4 pour ne prendre en compte que les obligations de l'Etat d'immatriculation et signifier que les exploitants doivent adopter les CN applicables aux aéronefs immatriculés TR- Ajout du § 5.2.4.6 Gestion du Maintien de la navigabilité	- 21/07/2017 - 21/07/2017 - 21/07/2017
03	- Edition 12 Amendement n° 106 Annexe 8	Nouvelles dispositions relatives au maintien de navigabilités transcrites au § 5.2.4.3 c) sur les informations relatives à la sûreté de l'aviation civile Modification du §5.2.4.4 c) sur les renseignements défauts moteurs ou hélices Ajout du § 5.2.4.4 d) Problème de sécurité dû à une modification ou réparation Modification § 5.2.3.8 g) pour clarifier que l'ANAC ne délivre que le CDN Export pour les produits de classe I	- 24/01/2019 - 22/01/2019 - 22/01/2019

Liste des références

	Source	Titre	N° de révision	Date de révision
	OACI	Convention relative à l'aviation civile internationale (DOC 7300)		
	OACI	Annexe 8 à la Convention de Chicago, relative à la Navigabilité des aéronefs	Edition 12 Amendement n° 106	Juillet 2018
	OACI	Doc 9760 Manuel de la Navigabilité	Edition 3	2014
	ANAC	Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code l'Aviation Civile et ses texte d'application		
	ANAC	Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC ;		
	ANAC	Décret n°0937/PR/MESRITRIC du 06 octobre 2000 réglementant les procédures d'élaboration, d'adoption, de promulgation et de publication des textes législatifs et réglementaires ;		
	ANAC	Statuts de l'agence Nationale de l'Aviation Civile, approuvés par le Décret n°452/PR/MPITPTTHAT du 19 avril 2013		
	ANAC	Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;		
	ANAC	Règlement aéronautique Gabonais, en abrégé RAG, adopté par l'Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 aout 2016		
	ANAC	Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux Généralités, en abrégé RAG 0, adopté par la Décision n°097/2017/ANAC/DG/DJ du 27/11/2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;		

TABLE DE MATIÈRES

Inscription des amendements et des rectificatifs 2
Historique des amendements du RAG 5.2 3
TABLE DE MATIÈRES 5
ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES 6
5.2.0 PARTIE I. GÉNÉRALITÉS 7
5.2.0.1 DOMAINE D'APPLICATION 7
5.2.0.2 DISPOSITIONS GENERALES 7
5.2.0.3 DEFINITIONS 7
5.2.1 CERTIFICATION DE TYPE 10
5.2.1.1 DOMAINE D'APPLICATION 10
5.2.1.2 MODIFICATION 10
5.2.1.2.2 Classification des modifications de la définition de type 10
5.2.1.3 REPARATIONS 11
5.2.1.3.1 Généralités 11
5.2.1.3.2 Admissibilité 11
5.2.1.3.3 Classification des réparations 11
5.2.1.3.4 Acceptation d'une approbation de réparation 12
5.2.1.3.5 Réalisation des réparations 12
5.2.2 PRODUCTION 13
5.2.3 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ 14
5.2.3.1 DOMAINE D'APPLICATION 14
5.2.3.2 ÉLIGIBILITE 14
5.2.3.3 CLASSIFICATION DE CERTIFICATS DE NAVIGABILITE 14
5.2.3.4 AMENDEMENT DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 14
5.2.3.5 TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL 15
5.2.3.6 TRANSFERT ET RESTITUTION DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 15
5.2.3.7 DUREE DE VALIDITE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 15
5.2.3.8 DELIVRANCE ET MAINTIEN DE LA VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 15
5.2.3.9 MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 16
5.2.3.10 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AERONEF – LIMITES D'EMPLOI 16
5.2.3.11 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITE 16
5.2.3.12 CAS D'UN AERONEF ENDOMMAGE 16
5.2.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ 18
5.2.4.1 DOMAINE D'APPLICATION 18
5.2.4.2 GENERALITES 18
5.2.4.3 RESPONSABILITES 18
5.2.4.4 MAINTENANCE ET EXPERIENCE D'EXPLOITATION 19
5.2.4.5 RAPPORTS SUR LES PANNES, DEFAILLANCES ET DEFAUTS 20
5.2.4.6 GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE 21
5.2.5 MAINTENANCE ET INSPECTION D'AÉRONEF 24
5.2.5.1 DOMAINE D'APPLICATION 24
5.2.5.2 PERSONNES AUTORISEES A EFFECTUER LA MAINTENANCE 24
5.2.5.3 CATEGORIE ET TYPE DE TRAVAUX DE MAINTENANCE 24
5.2.5.4 PERSONNEL AUTORISE A APPROUVER LA REMISE EN SERVICE 24
5.2.5.5 HABILITATION DU PILOTE PROPRIETAIRE 24
5.2.5.6 PERSONNES AUTORISEES A EFFECTUER LES INSPECTIONS 25
5.2.5.7 RÈGLES D'APPLICATION – MAINTENANCE 25
5.2.6 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE 26
5.2.6.1 CONTENU, FORMULAIRE, ET GESTION DES DOSSIERS DE MAINTENANCE 26
5.2.6.2 DOSSIER DE REVISION ET DE REPARATION 26
5.2.6.3 APPROBATION POUR REMISE EN SERVICE APRES TRAVAUX DE MAINTENANCE 26

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

(Utilisés dans le présent règlement)

ANAC Agence Nationale de l'Aviation Civile

CDN : Certificat de Navigabilité

CEMAC Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

OACI organisation de l'Aviation Civile Internationale

EIE Eléments Interprétatifs et Explicatifs

GAP Groupe Auxiliaire de Puissance

STC Supplementary Type Certificate

5.2.0 PARTIE I. GÉNÉRALITÉS

5.2.0.1 Domaine d'application

a) Les dispositions du présent règlement applicables aux aéronefs immatriculés au Gabon, à l'exclusion des aéronefs d'Etat, fixent exclusivement les conditions de navigabilité de ces aéronefs sans préjudice des règles relatives à leur emploi qui font l'objet de textes différents.

5.2.0.2 Dispositions générales

a) Tout aéronef survolant le territoire Gabonais doit satisfaire notamment aux obligations suivantes :

(1) S'il est immatriculé au Gabon ou en instance d'immatriculation, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité ou d'un laissez- passer valable pour le vol effectué, documents établis et délivrés par l'ANAC;

(2) S'il n'est pas immatriculé au Gabon, être pourvu d'un certificat de navigabilité en état de validité ou d'un laissez-passer valable pour le vol effectué, délivré par son Etat d'immatriculation et reconnu valable par l'ANAC.

5.2.0.3 Définitions

Pour l'application du présent règlement, on considère les définitions suivantes :

(a) Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

(b) Aéronef (ou élément d'aéronef) prototype : Le premier aéronef (ou élément d'aéronef) pour lequel la vérification sera sollicitée.

(c) Aéronef (ou élément d'aéronef) de série :

(d) Tout aéronef (ou élément d'aéronef) identique dans ses parties soumises à vérification à un aéronef prototype ou n'en différant que par des modifications qui devront avoir été approuvées par les services compétents

(e) Aéronef spécial : Aéronef ne rentrant dans aucune des 3 définitions précédentes

(f) Autorité Aéronautique Civile : l'autorité gouvernementale en charge de l'aviation civile, l'autorité ou la personne morale ou l'organe habilité à exercer une telle fonction ;

(g) Avion : Aéronef plus lourd que l'air, entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

(h) À l'épreuve du feu : Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

(i) État de conception : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

(j) État de construction : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

(k) État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit

(l) Certification : délivrance du certificat correspondant à toute forme de reconnaissance attestant qu'un aéronef, moteur ou hélice, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfont aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent Règlement;

(m) Certificat : tout agrément, licence ou autre document délivré à la suite d'une certification ;

(n) Certificat de type : Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

(o) Certificat de navigabilité (CDN) : le certificat de navigabilité est un document par lequel, en matière de sécurité, l'autorité aéronautique civile autorise l'utilisation d'un aéronef civil pour la circulation aérienne sans préjudice de l'application des règles relatives à la réalisation d'un vol particulier.

(p) Gestion du maintien de la navigabilité : La gestion du maintien de la navigabilité est constituée de toutes les actions nécessaires pour garantir que les travaux d'entretien réalisés sur un aéronef, ses équipements et ses composants suffisent pour que l'aéronef réponde à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité et aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document.

(q) Hélicoptère : Aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

(r) Justification satisfaisante. Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité

(s) Maintenance : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef.

(t) Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(u) Maintenance préventive : Entretien réalisé dans l'intention de réduire la probabilité de défauts d'un produit aéronautique ou le changement d'un système. L'entretien préventif est planifié, préparé et programmé avant la panne probable d'un produit aéronautique ou d'un système

(v) Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

(w) Modification majeure : Une modification majeure est un changement de la conception de type non prévu dans les spécifications relatives à l'aéronef, à ses moteurs ou à ses hélices qui pourrait avoir une incidence assez marquée sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurelle, les performances, le fonctionnement des moteurs, les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.

(x) Modification : Changement de la conception de type d'un aéronef/produit aéronautique en conformité avec une norme approuvée.

(y) Organisme d'entretien : Terme générique utilisé pour désigner un atelier d'entretien agréé (par exemple un atelier agréé RAG 5.3).

(z) Planeur : Aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol et dépourvu d'organe moteur, ou non entraîné par un organe moteur, sauf à l'essor ou dans certaines circonstances de vol différentes de l'utilisation principale pour laquelle est conçu le planeur.

(aa) ***Services ou organismes compétents***. Pour la délivrance, la validation ou le retrait des certificats de navigabilité de type et des certificats de navigabilité individuels normaux, spéciaux ou restreints, ainsi que des laissez-passer, l'ANAC peut faire effectuer les vérifications par des organismes ou services extérieurs à l'administration habilités à cet effet. L'ensemble de ces organismes et services ainsi que ceux de l'administration susceptibles d'effectuer ces vérifications et cette surveillance sont dénommés services compétents

(bb) ***Vérification*** : Ensemble des opérations de toute nature que les services compétents estiment nécessaires pour constater qu'un aéronef (ou élément d'aéronef) satisfait dans son ensemble et dans chacune de ses parties constituantes aux conditions techniques du règlement qui les concerne.

(cc) ***Autorité*** : Autorité de l'aviation civile d'un Etat tiers.

a) PARTIE II. CERTIFICATION ET MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.2.1 CERTIFICATION DE TYPE

5.2.1.1Domaine d'application

a) La présente partie s'applique aux exploitants d'aéronefs au GABON

b) Nul n'est autorisé à exploiter un aéronef au GABON ou à soumettre une demande d'immatriculation d'aéronef au GABON 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 impératifs de l'Annexe 8 de l'OACI.

c) Le Gabon accepte les certificats de type d'aéronef lorsque les prescriptions de conception qui ont permis la délivrance de ces certificats de type sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

d) L'ANAC reconnait et accepte directement les codes de navigabilité des autorités primaires de certification des pays membres de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), des Etats Unis d'Amérique, du Brésil et du Canada, comme normes moyennes pour démontrer la conformité des produits, pièces et équipements avec les spécifications essentielles de certification. L'annexe 3 donne quelques exemples de spécifications acceptés.

5.2.1.2 Modification

5.2.1.2.1.1 Admissibilité

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre gabonais d'immatriculation peut demander l'acceptation de l'approbation d'une modification mineure ou majeur apportée à la définition de type, au titre du présent sous-chapitre

5.2.1.2.1.2 Demande

Les demandes d'acceptation d'approbation de modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un produit inscrit sur le registre gabonais d'immatriculation doivent être préalablement déposées auprès de l'ANAC après avis technique et approbation de la solution de modification par l'Etat de conception ou l'organisme de conception dument agréé.

5.2.1.2.2 Classification des modifications de la définition de type

Les modifications de la définition de type sont soit mineures soit majeures. Une «modification mineure» n'a pas d'effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre et les gaz d'échappement ou sur toutes autres caractéristiques affectant la navigabilité du produit. Toutes les autres modifications sont des «modifications majeures» conformément au présent chapitre. Les modifications majeures et mineures doivent être approuvées conformément au point 5.2.1.4.4 ou 5.2.1.4.5, selon le cas, et doivent être identifiées de manière adéquate

5.2.1.2.2.1 Modification majeure ou mineure

Les modifications mineures et majeures de la définition de type doivent être préalablement classées et approuvées :

a) par l'Autorité primaire de certification ; ou

b) par un organisme de conception dûment agréé.

L'ANAC accepte en dernier ressort conformément aux procédures établies toutes les approbations de modifications mineures et majeures apportées aux produits inscrits sur le registre gabonais d'immatriculation.

5.2.1.2.2.2 Justification de modifications mineures et majeures

a) Un postulant à l'acceptation de l'approbation d'une modification de la définition de type doit :

1) soumettre à l'ANAC les justifications et toutes les données descriptives nécessaires ;

2) démontrer que le produit modifié est approuvé par l'autorité primaire de certification

5.2.1.3 Réparations

5.2.1.3.1 Généralités

b) a) Le présent sous-chapitre établit pour l'acceptation de l'approbation des réparations, les droits et obligations des postulants, et des titulaires de ces approbations.

c) b) De façon générale une réparation est un changement apporté à la conception d'un produit aéronautique en vue de lui rendre l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure et de faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi de base à la délivrance de son certificat de type.

d) c) Une «réparation» désigne la suppression d'une détérioration et/ou la restauration d'un état de navigabilité acceptable suivant la mise en service initiale par le constructeur de tout produit, pièce ou équipement.

e) d) La suppression de toute détérioration par le remplacement de pièces ou d'équipements sans qu'une activité de conception soit nécessaire doit être considérée comme une tâche d'entretien et par conséquent ne doit nécessiter aucune acceptation au titre du présent sous-chapitre.

5.2.1.3.2 Admissibilité

f) a) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre Gabonais d'immatriculation peut demander l'acceptation de l'approbation d'une réparation mineure ou majeure au titre du présent sous-chapitre.

g) b) Les demandes d'acceptation d'approbation de réparation majeure ou mineure apportée à un produit inscrit sur le registre Gabonais d'immatriculation doivent être préalablement déposées auprès de l'ANAC après avis technique et approbation de la solution de réparation par l'Etat de conception ou l'organisme de conception dument agréé.

h) Dès réception de la demande d'acceptation d'approbation de réparation mineure ou majeure, l'ANAC, lorsqu'il le juge nécessaire suivant les procédures applicables, contacte l'autorité primaire de certification pour information technique supplémentaire sur la solution de réparation.

5.2.1.3.3 Classification des réparations

i) a) Une réparation peut être «majeure» ou «mineure». Une réparation « majeure » est une réparation de produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurale, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées. Toute réparation qui n'est pas majeure est mineure.

j) b) Les réparations mineures et majeures doivent être préalablement classées et approuvées :

k) 1) par l'Autorité primaire de certification ; ou

l) 2) par un organisme de conception dûment agréé.

5.2.1.3.4 Acceptation d'une approbation de réparation

m) L'ANAC accepte conformément aux procédures établies toutes les approbations de réparations mineures et majeures apportées aux produits inscrits sur le registre gabonais d'immatriculation, lorsqu'il a été déclaré et démontré que la solution de réparation satisfait aux exigences applicables.

5.2.1.3.5 Réalisation des réparations

n) a) L'exécution d'une réparation doit être fait conformément au RAG 5.3, selon le cas, ou par un organisme dûment agréé.

o) b) L'organisme effectuant la réparation doit disposer de toutes les instructions nécessaires à l'installation de la réparation.

5.2.2 PRODUCTION

RESERVE

5.2.3 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

5.2.3.1 Domaine d'application

Le présent chapitre s'applique à tous les aéronefs immatriculés au Gabon.

5.2.3.2 Éligibilité

a) Tout propriétaire d'aéronef immatriculé au Gabon, ou son représentant, doit demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef ;

b) Le postulant à un certificat de navigabilité doit en faire la demande selon le formulaire et la manière prescrite par l'ANAC

5.2.3.3 Classification de certificats de navigabilité

a) Un certificat de navigabilité standard délivré pour un aéronef dans la catégorie, le type et le modèle spécifiés dans le certificat de type par l'État de conception sur le certificat de type. Les certificats de navigabilité standard comprennent les types suivants :

1) Normal
2) Utilitaires
3) Acrobatique
4) Transport
5) Ballon
6) Autre

b) L'ANAC peut délivrer un permis spécial de vol ou laissez-passer à un aéronef pouvant voler en toute sécurité mais ne répondant pas aux impératifs applicables de navigabilité.

c) L'ANAC peut délivrer à un aéronef un certificat de navigabilité aux fins d'exportation. Ce document atteste que l'aéronef a récemment subi avec succès un examen de son état de navigabilité. Il ne permet pas la circulation aérienne

5.2.3.4 Amendement de certificat de navigabilité

a) L'Autorité peut amender ou modifier un certificat de navigabilité,

1) à la demande de l'exploitant ou du propriétaire
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'ANAC et sa raison
3) Un changement du modèle de l'aéronef

5.2.3.5 Transport aérien commercial

L'ANAC 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.

5.2.3.6 Transfert et restitution du certificat de navigabilité

a) Le propriétaire doit transférer le certificat de navigabilité :

1) au locataire lors d'une location de l'aéronef; ou

2) à l'acheteur de l'aéronef en cas de maintien des marques d'immatriculation Gabonaises.

b) Le propriétaire doit restituer à l'ANAC le certificat de navigabilité lors de la vente de l'aéronef.

5.2.3.7 Durée de validité du certificat de navigabilité

a) **Certificat de navigabilité :** À moins que le certificat de navigabilité ne soit restitué, suspendu, révoqué, ou qu'une date limite de validité ne soit spécialement arrêtée par l'Autorité, la validité du certificat de navigabilité est fixée à six (06) mois lorsque l'aéronef est entretenu par un Organisme de Maintenance Agréé ou reconnu selon les dispositions du RAG 5.3 ou selon les dispositions d'un système équivalent.

b) **Permis de vol :** Le permis de vol est valide pour la date et la durée mentionnée sur le permis mais ne dépasse guère 72 heures**.**

5.2.3.8 Délivrance et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité

a) Le certificat de navigabilité est délivré par l'ANAC pour une période n'excédant pas six (06) mois.

b) Le certificat de navigabilité est délivré par l'ANAC sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité attesté par le certificat de type.

c) Le Gabon ne délivre et ne valide un certificat de navigabilité dont il entend demander la reconnaissance aux termes de l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale que sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme au règlement applicable de navigabilité qui est correspondant ou supérieur aux normes minimales prescrites par l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale.

d) Le certificat de navigabilité est renouvelé ou reste en état de validité, à condition que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par l'ANAC et ayant un effet au moins équivalent.

e) Quand un aéronef a un certificat de navigabilité valide délivré par un Etat contractant autre que le Gabon et que celui-ci doit être inscrit sur le registre gabonais, l'ANAC peut en délivrant le nouveau certificat de navigabilité, considérer que le certificat de navigabilité précédent constitue une justification satisfaisante ou un élément de justification satisfaisant de la conformité de l'aéronef aux normes applicables de l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

f) l'ANAC peut valider un certificat de navigabilité délivré par un État autre que le Gabon en établissant une autorisation appropriée destinée à accompagner l'ancien certificat de navigabilité, dans laquelle il indique accepter celui-ci comme l'équivalent de son propre certificat de navigabilité. La validité de cette autorisation ne doit pas dépasser la période de validité du certificat de navigabilité rendu valide auquel elle est attachée.

L'État d'immatriculation doit veiller à ce que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit déterminé conformément aux dispositions en vigueur.

g) Pour faciliter le transfert des aéronefs sur le registre des Etats contractants de l'OACI, l'ANAC peut délivrer un certificat de navigabilité pour exportation pour les produits de classe 1 (ou l'aéronef complet). Sans être valable pour l'exécution de vols, ce certificat de navigabilité pour exportation doit être utilisé strictement pour le transfert de l'aéronef et constitue une confirmation que l'aéronef a récemment subi avec succès un examen satisfaisant de son état de navigabilité.

5.2.3.9 Modèle de certificat de navigabilité

a) Le certificat de navigabilité donne les renseignements indiqués dans le modèle en **annexe 1** au présent règlement.

b) Le certificat de navigabilité est établi en français et contient une traduction en anglais.

c) Tout aéronef admis à la circulation sur le territoire national doit avoir à son bord un certificat de navigabilité en cours de validité ou d'un laissez-passer délivré par l'Etat d'immatriculation pour le vol effectué et accepté par l'ANAC au préalable. Des annotations et des mentions d'emploi peuvent y être ajoutées. Le CDN est un document attaché à l'aéronef et se transmet avec lui. En cas de changement d'immatriculation, il devra être restitué à l'autorité.

5.2.3.10 Renseignements relatifs à l'aéronef – Limites d'emploi

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

5.2.3.11 Perte temporaire de la navigabilité

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

5.2.3.12Cas d'un aéronef endommagé

a) Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'ANAC doit juger si les dégâts occasionnés sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.

b) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsqu'un aéronef étranger se trouve sur le territoire national, l'ANAC a le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'État d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au § 5.2.3.12.a)

c) Si l'ANAC considère que les dégâts occasionnés ou constatés sur un aéronef étranger sur le territoire national sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, elle interdira à cet aéronef de reprendre

son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'État d'immatriculation responsable de la navigabilité de l'aéronef peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef peut effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité sous condition de l'acceptation par l'ANAC d'autoriser ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.

d) Si l'État d'immatriculation responsable de la navigabilité considère que les dégâts sont tels que l'aéronef est en état de navigabilité, l'aéronef avec l'accord de l'ANAC peut être autorisé à reprendre son vol.

5.2.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

5.2.4.1 Domaine d'application

Les normes du présent chapitre relatives au maintien de l'état de navigabilité sont applicables à tous les aéronefs civils immatriculés au Gabon, moteurs, hélices et pièces connexes, exploités sur le territoire national ou en dehors.

5.2.4.2 Généralités

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 le présent règlement.

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, 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 sauf conformément aux impératifs de ladite consigne de navigabilité.

d) Les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'État de conception sont obligatoirement applicables aux aéronefs immatriculés au GABON .

e) Le propriétaire, le locataire, l'exploitant ou l'utilisateur d'un aéronef doit :

1) exploiter ou utiliser l'aéronef en conformité avec les consignes, les directives de navigabilité et les bulletins de service qualifiés d'obligatoires, en vigueur.

2) se procurer auprès des constructeurs ou de leur représentant les informations et renseignement techniques nécessaires.

f) l'ANAC rend compte à l'État de conception de tous les défauts, anomalies de fonctionnement et de défectuosités

5.2.4.3 Responsabilités

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 que :

1. Toutes les opérations de maintenance, de révision, de modification et de réparation affectant la navigabilité soient effectuées selon les règlements applicables ;
2. Le personnel de maintenance annote de façon appropriée les dossiers de maintenance de l'aéronef, certifiant qu'il est état de navigabilité ;
3. 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. Dans le cas de défectuosités non résolues, la fiche de maintenance comporte une liste des problèmes non réglés pour lesquels un délai est accordé dans la liste minimale d'équipement (LME) et celle-ci fait partie du dossier permanent de l'aéronef.

b) Le propriétaire ou l'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d' hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 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 par l'ANAC.

c) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance ne doivent pas transmettre les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation civile dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

5.2.4.4 Maintenance et expérience d'exploitation

a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d' hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 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 soient transmises à l'organisme responsable de type de l'aéronef.

b) Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance doivent soumettre à l'ANAC, 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'ANAC conformément à une procédure acceptable 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 cas, qui ont ou peuvent avoir des effets négatifs sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef. Lorsque ces renseignements concernent un moteur ou une hélice, ils seront communiqués à la fois à l'organisme responsable de type du moteur ou de l'hélice et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef.

d) Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification, Le propriétaire ou l'exploitant et les organismes de maintenance doivent être transmettre ces renseignements à l'organisme responsable de la modification.

5.2.4.5 Rapports sur les pannes, défaillances et défauts

a) Les propriétaires ou exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage excède 5 700 kg ou d'hélicoptères dont la masse maximale au décollage excède 3175 kg doivent rendre compte à l'ANAC 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 la Régie ;
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 ou d'hélicoptères dont la masse maximale au décollage excède 3175 kg doivent rendre compte de ce qui suit à

l'ANAC :

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) L'ANAC soumet chacun de ces rapports à l'État de conception lorsqu'elle les reçoit.

5.2.4.6 GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef doit maintenir l'aéronef en état de navigabilité en veillant à ce que :

1) tous les travaux d'entretien, de révision, de modification et de réparation ayant une incidence sur la navigabilité soient effectués conformément aux exigences de l'Autorité ou de l'État d'immatriculation;
2) le personnel de maintenance enregistre de manière appropriée la maintenance de l'aéronef certifiant que l'aéronef est état de navigabilité ;
3) l'approbation pour certifier les travaux de maintenance soit délivrée pour attester que les travaux de maintenance effectués ont été exécutés de manière satisfaisante conformément méthodes prescrites ;
4) l'équipement opérationnel et de secours nécessaire pour un vol soit en état de fonctionner ou clairement identifié comme inutilisable ; et
5) la maintenance de l'aéronef soit effectuée conformément à un programme de maintenance approuvé.

b) Pour le maintien de la navigabilité d'un aéronef en transport aérien commercial, l'exploitant doit :

1) fournir un manuel de contrôle de la maintenance approuvé par l'ANAC ;
2) Nommer un personnel d'encadrement acceptable par l'ANAC qui sera responsable du contrôle de la gestion de la maintenance de l'aéronef conformément au manuel de contrôle de la maintenance ;

3) Disposer d'un système qualité (système de contrôle de la conformité) ;
4) Détenir un programme de maintenance approuvé ;
5) Soumettre un programme de formation adapté, acceptable par l'ANAC.
6) Disposer des installations convenables et du matériel adéquat pour traiter les données de ses aéronefs ;
7) S'assurer qu'aucun aéronef n'est exploité à moins d'être entretenu et remis en service par un organisme de maintenance agréé ou en vertu d'un système équivalent acceptable pour l'état d'immatriculation ;

c) Lorsque l'exploitant ne détient pas la capacité nécessaire pour assurer le traitement de l'ensemble des tâches associées au maintien de la navigabilité, l'exploitant, tout en demeurant responsable du maintien de la navigabilité de ses aéronefs, peut sous-traiter tout ou une partie de ses tâches à organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé possédant une telle capacité. Dans ce cas :

1) l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit être accepté par l'ANAC.
2) L'ANAC accepte un organisme de gestion du maintien de la navigabilité lorsqu'il démontre, à travers son manuel de gestion de la navigabilité approuvé, qu'il possède des spécifications de gestion de la navigabilité requises telles que :

   i. le domaine d'application de l'organisme ;
   ii. les installations et le matériel adéquat, permettant l'accès et le traitement des informations ;
   iii. le personnel d'encadrement et le personnel qualifié ayant la compétence pour garantir le traitement des données des aéronefs ;
   iv. les procédures garantissant la conformité aux exigences règlementaires en vigueur ;
   v. les procédures d'amendements des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité ;
   vi. l'engagement signé du dirigeant responsable.

3) Le système qualité de l'exploitant doit s'assurer de la conformité de l'organisme aux procédures agréées ; et
4) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit veiller à ce que les tâches associées au maintien de la navigabilité soient correctement effectuées.

d) Pour le maintien de la navigabilité d'un aéronef exploité en aviation générale ou pour du travail aérien, le propriétaire a la responsabilité du maintien de la navigabilité.

1) Il doit veiller à ce que l'entretien de l'aéronef s'effectue en vertu d'un programme de maintenance ou d'un programme d'inspections approuvé par l'autorité ou l'état d'immatriculation.
2) Il doit, en outre, détenir les documents d'enregistrement du maintien de la navigabilité suivants :
   i. Le carnet de route ;
   ii. Le livret d'aéronef ; et
   iii. Les livrets des moteurs et d'hélices.

3) Ces documents doivent être identifiés et agréés par les services compétents et comporter les renseignements suivants :
   i. Caractéristiques principales du matériel considéré (marque et type, model, numéro de série) ;
   ii. Référence date d'application des modifications, bulletins service et consignes de navigabilité ;
   iii. Travaux de maintenance (description succincte, référence du dossier, dates/heures de vol, atterrissages/cycles).
4) Ces documents, s'ils ne comportent pas nécessairement le relevé détaillé des heures de vols, atterrissages, et cycles effectués, doivent indiquer le récapitulatif cumulé de ces heures, atterrissages et cycles, au moment de chaque opération de maintenance donnant lieu à une APRS.
5) Le propriétaire a la responsabilité de la tenue à jour de ces différents documents d'aéronef mais, il peut confier cette tâche à un atelier chargé de la maintenance en vertu d'un contrat acceptable par l'ANAC. Dans ce cas, l'atelier doit détenir les spécifications de gestion de la navigabilité énoncées au § g(1).

5.2.5 MAINTENANCE ET INSPECTION D'AÉRONEF

5.2.5.1 Domaine d'application

Le présent sous- chapitre prescrit les règlements régissant la maintenance et l'inspection de tout aéronef possédant un certificat de navigabilité gabonais ou de tout produit aéronautique associé.

5.2.5.2 Personnes autorisées à effectuer la maintenance

a) Les personnes autorisées à effectuer la maintenance objet de la présente section sont :

1) tout technicien de maintenance d'aéronef qualifié possédant une licence en cours de validité ;
2) toute personne exécutant les tâches de maintenance sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef qualifié ;
3) un détenteur d'un CTA autorisé à exécuter des tâches de maintenance selon les dispositions du règlement applicable;
4) un organisme de maintenance des aéronefs (OMA).

5.2.5.3 Catégorie et type de travaux de maintenance

a) La présente section décrit les privilèges et limitations relatifs à la catégorie et au type de travaux de maintenance ci-après accordés aux personnes et organismes de la section 5.2.5.2 :

1) Maintenance
2) Maintenance préventive
3) Modification
4) Inspection ; et
5) Autorisation pour remise en service.

5.2.5.4 Personnel autorisé à approuver la remise en service

Nul ne peut délivrer l'approbation pour la remise en service à un aéronef, à une cellule ou à un élément d'aéronef s'il n'est habilité par un organisme de maintenance agréé ou par un système équivalent acceptable par l'autorité.

5.2.5.5 Habilitation du Pilote Propriétaire

a) Le pilote propriétaire est la personne à qui appartient, en totalité ou en partie, l'aéronef entretenu et qui est titulaire d'une licence de pilote valide avec la qualification de type ou de classe appropriée.

b) Pour tout aéronef ou conception simple à usage privé avec une masse maximale au décollage de moins de

c) 2 730 kg, planeur et ballon, le pilote propriétaire peut délivrer le certificat de remise en service après un entretien limité dudit pilote propriétaire.

d) L'entretien limité du pilote propriétaire doit être défini dans le programme d'entretien approuvé de l'aéronef.

e) Le certificat de remise en service doit être mentionné dans les carnets de bord et contenir des détails de

base de l'entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été effectué et l'identité et le numéro de la licence du pilote propriétaire délivrant ce certificat.

5.2.5.6 Personnes autorisées à effectuer les inspections

a) Nul ne peut effectuer les tâches d'inspection sur les aéronefs et éléments d'aéronef avant ou après les travaux de maintenance à moins qu'il ne soit :

1) un technicien de maintenance d'aéronef agréé et qualifié sur le produit ;

2) un organisme de maintenance agréé selon les spécifications reconnues par l'ANAC.

3) un détenteur d'un CTA autorisé à exécuter des tâches d'inspection conformément aux spécifications de l'ANAC.

5.2.5.7 RÈGLES D'APPLICATION – MAINTENANCE

a) Toute personne qui entreprend les travaux de maintenance sur un produit aéronautique doit utiliser les méthodes, les techniques et pratiques décrites dans les documents suivants :

1) le manuel ou les instructions de maintenance en vigueur pour le maintien de navigabilité de l'aéronef établis par le constructeur ; et

2) les méthodes, les techniques et pratiques supplémentaires requises par l'ANAC,

b) Toute personne qui entreprend les travaux de maintenance doit utiliser les outils, équipements et appareils d'essai nécessaires pour accomplir les travaux en conformité avec les pratiques acceptées par l'industrie. Si le constructeur recommande un équipement spécial ou un appareil d'essai, la personne exécutant la maintenance doit utiliser cet équipement ou cet appareil ou leur équivalent acceptable pour l'ANAC.

c) Toute personne effectuant des opérations de maintenance, d'entretien préventif, de reconditionnement ou de modification d'un produit aéronautique doit utiliser du matériel de qualité de sorte que l'état du produit aéronautique en question soit au moins équivalent à celui du produit d'origine ou à un état satisfaisant en ce qui concerne les fonctions aérodynamiques, la résistance de la structure, la résistance aux vibrations et à la détérioration, ainsi que les autres propriétés affectant la navigabilité.

d) Les méthodes, techniques et pratiques contenues dans le manuel de contrôle de maintenance de l'Exploitant et le programme de maintenance approuvé par l'ANAC, constituent des moyens acceptables de conformité aux exigences de la présente section

5.2.6 ENREGISTREMENT DES TRAVAUX DE MAINTENANCE

5.2.6.1 Contenu, formulaire, et gestion des dossiers de maintenance

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

1) une description (ou référence aux données acceptables pour l'ANAC) du travail effectué ;
2) la date du début et d'achèvement du travail effectué ;
3) nom, signature, numéro d'agrément de la personne qui a approuvé le travail ; *La signature constitue l'approbation pour la remise en service seulement pour le travail effectué.*

b) Toute personne assurant la maintenance d'un aéronef doit enregistrer les travaux des réparations et modifications majeures et conserver les copies.

c) Une personne travaillant sous la supervision d'un technicien de maintenance d'aéronef ne doit pas effectuer une inspection exigée au RAG 4.1, 4.2, 4.3 – *Exploitation* – ni toute autre inspection après une réparation ou une modification majeure.

5.2.6.2 Dossier de révision et de réparation

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

1) s'il a été démonté, nettoyé, inspecté, réparé et remonté convenablement en utilisant les techniques et méthodes acceptables par l'ANAC ; et

2) s'il a subi des essais, en conformité avec les normes et données techniques approuvées, en conformité avec les normes en vigueur et les données techniques acceptables pour l'ANAC, développées et documentées par le titulaire du certificat de type, du certificat de type supplémentaire, ou en conformité avec un agrément de fabrication de matériel et de pièce d'aéronef.

b) Nul ne peut noter dans un dossier de maintenance qu'un produit aéronautique a été remis en état avec usage soit des pièces neuves ou des pièces usagées, sauf si le produit aéronautique a été démonté, nettoyé, inspecté, réparé, remonté et subi des essais dans les mêmes conditions de tolérances et limites qu'une pièce neuve.

5.2.6.3 Approbation pour remise en service après travaux de maintenance

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

1) l'enregistrement des travaux de maintenance a été fait correctement ;
2) les plans et dossiers de réparation ou de modification autorisés par l'ANAC ont été exécutés de la manière acceptable par l'ANAC.
3) une réparation ou une modification entraîne un changement dans les limitations opérationnelles de l'aéronef ou les données de vol figurant dans le manuel de vol approuvé de l'aéronef, celles-ci sont

correctement révisées et appliquées comme prescrit

4) s'il s'avère que l'aéronef est en état de navigabilité et approuvé pour la remise en service, la déclaration suivante ou son équivalent : «*je certifie que cet aéronef a été inspecté selon l'inspection (insérer le type d'inspection) et jugé en état de navigabilité*». ;

5) si l'aéronef n'est pas approuvé pour la remise en service en raison de maintenance incomplète, de défaut de conformité aux spécifications applicables, aux consignes de navigabilité, ou à d'autres données approuvées, la déclaration suivante ou son équivalent : « *je certifie que cet aéronef a été inspecté selon l'inspection (insérer le type d'inspection) et qu'une liste datée d'anomalies et d'éléments en état de non-navigabilité (date) a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef* » ; et

b) **Liste des anomalies.** Toute personne qui, effectuant une inspection conformément au RAG 5.3 - *OMA* - constate que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou n'est pas en conformité avec les exigences des données applicables du Certificat de type, des consignes de navigabilité ou d'autres données approuvées dont dépend la navigabilité de l'aéronef, doit fournir au propriétaire ou à l'exploitant une liste signée et datée de ces anomalies.

ANNEXE 1 : CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

REPUBLIQUE GABONAISE
GABONESE REPUBLIC

N°

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL AGENCY OF CIVIL AGENCY

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

1. Marque de nationalité et d'immatriculation *Nationality and registrations marks*	**2.** Constructeur et désignation du type de l'aéronef *Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft*	**3.** Numéro de série de l'aéronef *Aircraft serial number*

4. Catégories et/ou exploitation
Categories and/or operation

5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et aux Règlements Aéronautique Gabonais, cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

This certificate of airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil aviation dated 7th December 1944 and regulations of the Gabonese Republic 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.

Le présent certificat n'est valable qu'associé aux documents suivants :
This certificate must be accompanied by :

Manuel de Vol approuvé par l'ANAC
Aircraft Flight Manual approved by ANAC

Rapport de Pesée
Weight and balance report

Délivré le :
Date of issue

Signature
Signature

Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité
See overleaf the periodic endorsements giving date of expiring

ANNEXE 1 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE (VERSO)

Date et lieu de l'examen *Date and place of Inspection*	Résultat de l'examen Date limite de validité *Result of Inspection Certificate Valid Until*	Visa Autorité *Signature of the Surveyors*		Date et lieu de l'examen *Date and Place of Inspection*	Résultat de l'examen Date limite de validité *Result of Inspection Certificate Valid Until*	Visa autorité *Signature of the Surveyors*
Date de visite : Limite de validité						

ANNEXE 2 : LAISSEZ-PASSER

LAISSEZ-PASSER

PERMIT TO FLIGHT

1- Marque de nationalité et immatriculation *Nationality and registration marks*	**2-** Constructeur et désignation du type de l'aéronef *Manufacturer and designation of aircraft*	**3**-Numéro de série de l'aéronef *Aircraft serial number*

4-Catégorie *(Category)*

Mention d'emploi
Mention of employment

5- Il est attribué à *(Granted to)*

6- Aux fins de *(In order to)*

☐ Experimentation *(Flight test)*

☐ Vol de contrôle *(Flight check)*

☐ Convoyage *(Ferry flight)* de *(from)* à *(to)*

☐ autres cas *(Other cases)*

7 – Validité de ce document : Du au inclus
Validity of this document : From to included

À moins que cette validité ne soit suspendue ou révoquée
Unless this validity is suspended or revoked

8- Documents associés au present Laissez-Passer /*Documents associated with this permit to flight*

9 – Limitations(voir verso) *Limitations (see cover)*	

LAISSEZ-PASSER (VERSO)

Ce Laissez-Passer doit être à bord de l'appareil lors de tout vol

This Permit to Flight must be carried on board during all flights

a) Le bénéficiaire indiqué est responsable du respect des règlements applicables et des limitations imposées

The holder is responsible to insure compliance with the applicable requirements and imposed limitations

b) Lorsqu'il n'est pas limité au territoire Gabonais, ce laissez-passer permet les vols internationaux sous de sa validation par les autorités compétentes des pays survolés et lieu d'atterrissage

When this permit to flight is not limited to the Gabonese territory, it allows the international flights subject to validation by the competent authorities of the overflown and landing countries.

c) Il est interdit de transporter des personnes autres que le personnel Navigant ou techniciens du constructeur de l'aéronef, ou de ses sous-traitants, ou de leur clients, ou du titulaire de ce laissez-passer, ou des services officielles, ou toute autre personne ayant reçu une autorisation particulière de l'ANAC. Dans tous les cas, le transport des personnes contre rémunération est interdit.

It is forbidden to transport people other than the flight crew or the technicians of the manufacturer of the aircraft, either his subcontractors, or them the customers, or of the holder of this pass, or of services officials, or quite different person having received a particular authorization of the ANAC. In any case, the transport of the people against remuneration is forbidden

d) L'autorisation de convoyage comprend un ou des vols de réception technique à l'aérodrome de départ et le convoyage proprement dit, avec les escales techniques indispensable

The ferry flight permit includes one or more flight check) at depart airport and ferry flight itself, with the necessary technical stopovers.

e) Ce document vaut un Laissez-Passer de nuisance lorsque ce document est nécessaire

This document worth a Noise Permit to fly when such a document is required

f) Ce document ne permet pas l'inscription au Registre d'immatriculation sauf si indiqué au paragraphe 6

this document does not allow the registration unless if indicated to the paragraph 6

g) Le présent document ne dispense pas des formalités de douanes et de police

The present document does not dispense to customs and police formalities

h) Sauf accord spécifique mentionné dans les documents associés (paragraphe 5), l'utilisation de l'aéronef doit être faite conformément aux règles d'exploitation des aéronefs y compris aux règles sur les licences.

Except specific agreement mentioned in associated documents (paragraph 5), the use of the aircraft must be in accordance with the operational rules, including rules relative to licenses

i) Le vol au-dessus des villes ou des zones de population dense est interdit lors des vols à haut risqué.

Flight over cities and congested areas is forbidden during high risk flight

ANNEXE 3 : EXEMPLES DE SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION

SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION APPLICABLES	Catégorie d'aéronefs / APU & Moteurs
CS-22, RAC 522	Planeurs et moto-planeurs de catégorie utilitaire et acrobatique
CS-23, FAR 23, RAC 523	Avions de la catégorie normale, utilitaire, acrobatique et commuter
CS-25, FAR 25, RAC 525	Avions lourd
CS-27, FAR 27, RAC 527	Giravions légers d'une masse maximale n'excédant pas 3 175 kg ou ayant au plus 9 sièges passagers
CS-29, FAR 29, RAC 529	Giravions Lourd
CS-31GB, FAR 31 RAC 531	Ballons à gaz
CS-31HB, FAR 31, RAC 531	Ballons à air chaud
CS-31TGB, FAR 31, RAC 531	Ballons à gaz captifs (Tethered Gas Balloons)
CS-APU	APU
CS-E, FAR 33, RAC 533	Moteurs (Engines)
CS-LSA	Avions légers de Sport approuvés pour VFR de jour seulement et qui respectent tous les critères suivants: (a) une masse maximale au décollage ne dépassant pas 600 kg pour les avions qui ne sont pas destinés à opérer sur l'eau ou 650 kg pour les avions destinés à opérer sur l'eau. (b) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VS0) ne dépassant pas 83 km / h (45 nœuds) CAS à la masse maximale certifié au décollage et au centre de gravité le plus critique. (c) Une capacité maximale en sièges ne dépassant pas deux personnes, le pilote y compris. (d) Un seul moteur, non à turbine, ou une unité de propulsion électrique combiné avec une hélice.
CS-P, FAR 35, RAC 535	Hélices
CS-VLA, RAC 523 VLA	Avions monomoteurs, ne comportant pas plus de deux sièges, d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 750 Kg et dont la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage n'excède pas 45 nœuds, approuvés pour VFR de jour seulement.
CS-VLR	Giravions très légers (hélicoptères) avec une masse maximale certifiée au décollage n'excédant pas 600 kg qui: a) sont d'une conception simple. b) sont conçus pour avoir au plus deux occupants à bord. (c) non dotés de moteurs à turbine, ni de moteur-fusée. (d) sont restreints à des opérations VFR de jour