

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 04 03

Email: anacim@anacim.sn

GUIDE DE CLASSIFICATION D'UN AERONEF

(SN-SEC-AIR-GUID-02-A)

Première Edition Octobre 2017



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **1 sur 19**

VALIDATION				
		Acteurs		
Rôle	Fonction	Prénoms et Nom	Signature	Date
Rédaction :	Chef du Département Navigabilité	Aïnina GUEYE	OBME -	18/09/2017
Vérification :	Directeur de la Sécurité des Vols	Farba DIOUF	Ont	16/10/2017
Approbation :	Directeur Général	Magueye Marame NDAO	Sénégal * Sugar State de la Senégal * Sugar Suga	16/10/2017



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **2 sur 19**

Amendements

Amendement	Origine	Objet	Date d'approbation



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **3 sur 19**

TABLE DES MATIERES

DEF	INITIO	ONS ET ABREVIATIONS	5
1.1.	Défii	nitions	5
1.2.	Abré	viations	5
OBJ	ET		5
DON	/AINE	D'APPLICATION	6
DOC	CUME	NTS DE SUPPORT	6
CLA	SSIFI	CATION D'UN AERONEF USAGE	7
5.1.	Gén	éralités	7
5.2.	Autr	es processus parallèles à la classification	7
5.2.1	1.	Immatriculation	7
5.2.2	2.	Licence de station d'aéronef	7
5.2.3	3.	Certificat acoustique	7
5.2.4	4.	Livrets et carnets	7
5.2.5	5.	Exigences relatives à l'exploitation et à l'espace aérien	7
5.3.	Eligi	bilité	8
5.4.	Post	ulant	8
5.5.	La d	emande	8
TRA	ITEM	ENT D'UNE DEMANDE DE CLASSIFICATION	9
6.1.	Réce	eption de la demande de classification	9
6.2.	Exar	men documentaire	9
6.2.1	1.	Choix du certificat de type	9
6.2.2	2.	Formulaire de demande de classification	10
6.2.3	3.	Certificat de navigabilité aux fins d'exportation	10
6.2.4	4.	Précédents certificats de l'aéronef (CI, CDN, LSA et CA)	10
6.2.5	5.	Carnets/CRM, livrets et fiches	11
6.2.6	ô.	Manuel de vol de l'aéronef	11
6.2.7	7.	PE, MRBR et MPD	11
6.2.8	3.	Déclaration/Statut de conformité par rapport au PE/MRBR/MPD	11
6.2.9	9.	Statut des consignes de navigabilité (AD/CN)	12
6.2.1	10.	Statut des pièces à vie limitée / à potentiel	13
6.2.1	11.	Programme d'entretien de l'aéronef	14
6.2.1	12.	Modifications et Réparations	14
6.2.1	13.	Pesée, Masse et Centrage	15
6.2.1	14.	Incidents majeurs et accidents	15
6.2.1	15.	Autorisations exceptionnelles	15
6.2.1	16.	Emetteurs de localisation d'urgence (ELT)	15
6.2.1	17.	Vérifications transverses sur les dossiers de travaux d'entretien	15
6.3.	Exar	nen physique de l'aéronef	16
	1.1. OBJ DON DOC CLA 5.1. 5.2. 5.2.4 5.2.5 5.2.4 5.2.6 6.2.6	1.1. Défin 1.2. Abré OBJET DOMAINE DOCUME CLASSIFI 5.1. Gén 5.2.1. 5.2.2. 5.2.3. 5.2.4. 5.2.5. 6.3. Eligi 5.4. Post 5.5. La d TRAITEM 6.1. Récc 6.2. Exar 6.2.1. 6.2.2. 6.2.3. 6.2.4. 6.2.5. 6.2.6. 6.2.7. 6.2.8. 6.2.9. 6.2.10. 6.2.11. 6.2.12. 6.2.11. 6.2.12. 6.2.13. 6.2.14. 6.2.15. 6.2.16. 6.2.17.	1.1. Définitions



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **4 sur 19**

	6.3.1.	Objectifs	16
	6.3.2.	Organisation	
	6.3.3.	Méthode d'examen	. 16
7.	CONCLU	SION DE LA CLASSIFICATION D'UN AERONEF USAGE	. 18
7	7.1. Non	-conformités détectées lors de l'examen	. 18
	7.1.1.	Non-conformités de navigabilité passées	. 18
	7.1.2.	Non conformités n'affectant pas la navigabilité (LSA, immatriculation)	. 18
	7.1.3.	Non conformités de navigabilité	. 18
7	7.2. Rap	port de classification	18



GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-02-A
OUIDL	OIT OLO AIIT OOID VE A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **5 sur 19**

1. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

1.1. Définitions

a. Autorité : Autorité de l'aviation civile du Sénégal (ANACIM).

b. Aéronef motorisé complexe :

> un avion :

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
- certifié pour une configuration maximale en siège passagers supérieure à dix-neuf, ou
- certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou

> un hélicoptère :

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3 750 kg, ou
- certifié pour une configuration maximale en siège passagers supérieure à neuf, ou
- certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- > un aéronef à rotors basculants.
- c. En état de navigabilité : État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
- d. Classification : processus de fourniture d'un avis technique au détenteur du registre d'immatriculation des aéronefs en vue de la délivrance d'un certificat de navigabilité, d'une licence de station d'aéronef et d'un certificat acoustique, le cas échéant.

1.2. Abréviations

a. ANACIM: Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie.

b. CDN: Certificat De Navigabilité

c. CI: Certificat d'Immatriculation

d. CA: Certificat Acoustique

e. LSA: Licence de Station d'Aéronef

f. CRM: Compte-Rendu Matériel

g. PE: Programme d'Entretien

h. TCDS: Type Certificate Data Sheet

i. RAS: Règlement Aéronautique du Sénégal

2. OBJET

Ce guide a pour objet de fournir aux propriétaires et futurs propriétaires d'aéronef des directives et des indications relatives à la classification d'un aéronef.



CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **6 sur 19**

3. DOMAINE D'APPLICATION

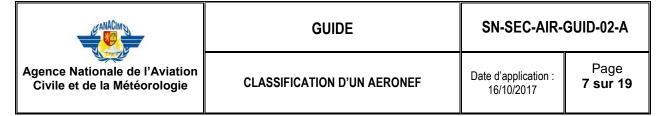
Ce guide s'applique aux aéronefs en instance d'inscription au registre d'immatriculation des aéronefs du Sénégal.

4. DOCUMENTS DE SUPPORT

- a. La loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile.
- b. Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°7 (RAS 07 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs).
- c. Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°8 (RAS 08 Navigabilité des aéronefs).
- d. Les guides :
 - > SN-SEC-AIR-GUID-01 relative aux opérations sur le registre d'immatriculation.
 - SN-SEC-AIR-GUID-21 relative à l'acceptation d'un manuel de vol.
 - > SN-SEC-AIR-GUID-22 relative au codage/enregistrement des ELT 406 MHz
 - SN-SEC-AIR-GUID-23 relative à l'acceptation des modifications et des réparations.
 - SN-SEC-AIR-GUID-19 relative au traitement d'une demande de permis de vol spécial.

e. Les formulaires :

> SN-SEC-AIR-FORM-18 de demande de classification d'un aéronef.



5. CLASSIFICATION D'UN AERONEF USAGE

5.1. Généralités

La classification a pour but de fournir un avis technique au détenteur du registre d'immatriculation des aéronefs sur la conformité de l'aéronef au RAS 07 et 08 en vue de l'inscription d'un aéronef au registre d'immatriculation du Sénégal.

L'attention du postulant est attirée sur le fait que le processus de classification peut nécessiter des démarches longues. En particulier :

- si les documents nécessaires à la classification sont dans une langue autre que le français ou l'anglais, des traductions peuvent s'avérer nécessaires;
- les aéronefs précédemment immatriculés dans un Etat tiers peuvent présenter des modifications et/ou réparations non approuvées. Si le propriétaire choisit de ne pas déposer ces éléments non approuvés, leur approbation devra être obtenue (auprès de la FAA, de l'EASA, de Transport Canada ou d'un organisme de conception convenablement agréé) avant la délivrance d'une recommandation positive au détenteur du registre d'immatriculation :
- la reconstitution de l'historique de maintenance, et les éventuels sondages associés, peuvent nécessiter des démarches de recherche complexes ;
- > des travaux de recalage de l'entretien peuvent être nécessaires.

Ces facteurs de délai doivent être anticipés lors de la programmation du démarrage de l'exploitation sous immatriculation sénégalaise.

<u>Cas des aéronefs neufs</u>: La classification d'un aéronef neuf repose sur l'attestation de conformité de l'organisme de production, dûment agréé par l'Etat ayant délivré le certificat de type reconnu par l'Autorité, que ledit aéronef est conforme au certificat de type, est en état d'être utilisé en toute sécurité et a subi avec succès des essais en vol.

5.2. Autres processus parallèles à la classification

Afin de donner une vue globale au postulant, le chapitre 5.2 décrit les processus en parallèle à la classification.

5.2.1. Immatriculation

Un CI est requis pour l'aéronef. Un CDN ne peut être émis que si les conditions d'émission du CI sont satisfaites.

5.2.2. Licence de station d'aéronef

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs équipements radioélectriques doivent détenir une LSA.

5.2.3. Certificat acoustique

L'obtention du CA nécessite que les conditions de délivrance du CDN sont satisfaites et la configuration de l'aéronef est certifiée du point de vue des nuisances sonores.

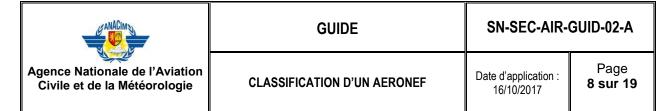
5.2.4. Livrets et carnets

Le point b du § I de l'appendice 6 du RAS 08 exige que les opérations d'entretien soient enregistrées dans des livrets (aéronef, moteur). Les pages de garde tamponnées de ces livrets sont transmises en même temps que le CDN.

5.2.5. Exigences relatives à l'exploitation et à l'espace aérien

Les règlements relatifs à l'exploitation et ceux relatifs à l'espace aérien (RVSM, RNAV, etc.) peuvent contenir, selon le type d'aéronef ou d'exploitation, des exigences ayant un impact sur la définition de l'aéronef :

Aménagement cabine ;



- Obligation d'emport d'équipements ;
- Codage des matériels radioélectriques (adresse 24 bits OACI et codage/enregistrement des ELT 406 MHz selon les procédures référencées au chapitre 4)

Le processus de classification n'a pas pour vocation de vérifier la conformité à ces exigences, mais de vérifier que la définition de l'aéronef (éventuellement modifiée pour satisfaire ces exigences) est bien approuvée du point de vue de la navigabilité.

Cela ne dispense pas le postulant à obtenir les autorisations opérationnelles requises (RVSM, RNAV, ETOPS...)

5.3. Eligibilité

Ne peuvent prétendre à une classification sénégalaise que les aéronefs :

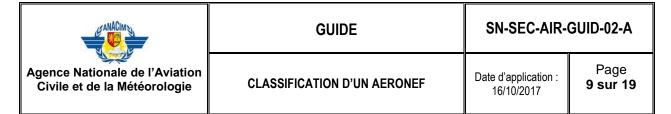
- > éligibles à une immatriculation sénégalaise ; et
- > dont la définition est certifiée par l'EASA, par la FAA ou par TC Canada.

5.4. Postulant

Le postulant à la classification d'un aéronef doit être le propriétaire de cet aéronef, au nom de qui le CI sera délivré. Le propriétaire peut mandater une tierce personne pour les démarches de classification.

5.5. La demande

La demande de classification doit être faite à l'aide du formulaire SN-SEC-AIR-FORM-18. L'ensemble des documents énumérés dans ce formulaire SN-SEC-AIR-FORM-18 doivent être soumis lors de la demande classification.



6. TRAITEMENT D'UNE DEMANDE DE CLASSIFICATION

6.1. Réception de la demande de classification

Une équipe de classification est mise en place au sein de l'ANACIM à la réception de la demande. La première tâche de l'équipe de classification est de vérifier la complétude de la demande.

En cas de dossier incomplet, l'ANACIM en informe le postulant soit par courrier électronique soit par une lettre. Le postulant doit compléter sa demande au risque de voir le processus de classification suspendue.

La classification d'un aéronef usagé se décompose en deux phases principales :

- > L'examen documentaire ; et
- L'examen physique de l'aéronef.

6.2. Examen documentaire

L'objectif est de s'assurer, au travers d'un examen approfondi des enregistrements de l'aéronef, que :

- a) L'aéronef est dans une configuration approuvée :
 - ✓ Le type et le modèle font toujours l'objet d'un certificat de type accepté par l'Autorité (certificat de type non annulé),
 - √ toutes les modifications et les réparations appliquées ont été approuvées/acceptées par le précédent Etat d'Immatriculation et ont été correctement enregistrées,
 - ✓ tous les défauts connus ont été rectifiés ou, le cas échéant, leur rectification a été reportée conformément à la réglementation,
 - ✓ le manuel de vol est toujours applicable à la configuration aéronef,
 - √ la fiche de pesée et de centrage applicable est valide et reflète la configuration de l'aéronef.
- b) L'aéronef est à jour de ses butées d'entretien (sauf report conformément à la réglementation) :
 - √ les heures de vols et cycles aéronef/moteur/hélice ont été correctement enregistrés,
 - ✓ toute la maintenance prévue par le MRBR/MPD a été réalisée,
 - ✓ toute la maintenance prévue par le programme d'entretien approuvé par le précédent Etat d'immatriculation a été réalisée pour les aéronefs usagés,
 - √ tous les équipements à potentiel ou vie limite installés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés et n'ont pas dépassé leur limite d'utilisation,
 - ✓ toutes les consignes de navigabilité applicables ont été appliquées et correctement enregistrées.

6.2.1. Choix du certificat de type

Conformément au §1.2.1 et §1.4.2 du RAS 08, seules les prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité et les certificats de type de la FAA, de l'EASA et de Transports Canada sont acceptées par le Sénégal.

Conformément au §1.3.1 du RAS 08, la délivrance d'un certificat de type constitue la preuve de conformité du produit aéronautique aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

<u>COROLLAIRE</u>: SEULS LES AERONEFS-MOTEURS-HELICES RATTACHES A UN CERTIFICAT DE TYPE DELIVRE PAR LA FAA, L'EASA ET LE TRANSPORTS CANADA PEUVENT SE VOIR DELIVRER UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE SENEGALAIS.

ANACIM	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-02-A	
Agence Nationale de l'Aviation	CLASSIFICATION D'UN AERONEF	Date d'application :	Page
Civile et de la Météorologie		16/10/2017	10 sur 19

L'équipe de classification de l'ANACIM vérifie si le groupe aéronef-moteurs-hélices est rattaché à un certificat de type. Si tel n'est pas le cas, l'avis technique transmis au détenteur du registre est défavorable.

Les données techniques d'un certificat de type sont contenues dans un document appelé Type Certificate Data Sheet (TCDS).

<u>CHOIX DU CERTIFICAT DE TYPE</u>: Souvent, un même aéronef peut être certifié par plusieurs autorités d'aviation différentes, ce qui implique qu'un organisme de conception détient un certificat de type délivré par chaque autorité de certification pour le même aéronef.

Dans ces cas-là, le certificat de type qui est reconnu de manière prioritaire et mentionné sur le certificat de navigabilité est celui délivré par le pays où se trouve le siège principal du détenteur du certificat de type (mentionné dans le certificat de type).

Dans tous les cas, le certificat de type choisi doit être tel que l'organisme de production qui a fabriqué l'aéronef soit habilité à produire des aéronefs conformes à ce certificat de type et au lieu de fabrication de l'aéronef.

6.2.2. Formulaire de demande de classification

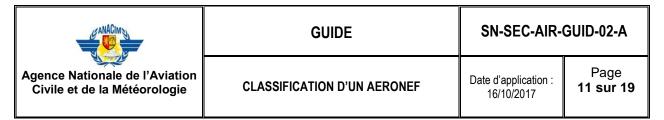
§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)
	Formulaire de demande de classification SN-SEC-AIR-FORM-18.
	Lettre de réservation de marques d'immatriculation.
	Attestation de conformité délivrée par l'organisme de production pour
	les aéronefs neufs.
Documents à fournir	Dernier rapport de masse et de centrage
Documents a fournit	Carnets de route/CRM.
	Livrets et certificats libératoires cellule, moteur, hélice/Fiches de suivi
	des équipements ci-dessus
	TCDS cellule, moteur, cellule et hélice
	Manuel de vol
	Identification correcte de l'aéronef en section 1 du formulaire de
	demande.
	Identification propriétaire et de l'exploitant.
Várifications offectuáns non	Date et lieu corrects de fabrication.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Masse à vide, MTOM, MLM correctes
TANACIN	Saisie des heures et cycles.
	Traçabilité des moteur(s), hélice(s) et équipements installés sur la
	période de référence
	Niveaux de bruit corrects

6.2.3. Certificat de navigabilité aux fins d'exportation

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a) -> non obligatoire pour les aéronefs neufs
	Certificat de navigabilité aux fins d'exportation. NB: un CDN national valide, établi par l'Etat d'immatriculation
Decuments à formain	précédent il y a moins de quatre mois, vaut attestation de conformité.
Documents à fournir	
	Carnets de route/CRM.
	Livrets et certificats libératoires cellule, moteur, hélice/Fiches de suivi
	des équipements ci-dessus
	Identification correcte de l'aéronef.
Vérifications effectuées par	Date de délivrance pour limiter le champ temporel des vérifications.
l'ANACIM	Mention de limitations par le précédent Etat d'Immatriculation.
	Saisie des heures et cycles.

6.2.4. Précédents certificats de l'aéronef (CI, CDN, LSA et CA)

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)
Documents à fournir	Précédent certificat d'immatriculation.
Documents a fournit	Précédent certificat de navigabilité. Non applicable aux aéronefs neufs.



Précédente licence de station d'aéronef ou licence de station d'ae aux fins d'exportation.	
	Précédent certificat acoustique ou certificat acoustique aux fins d'exportation.
Várifications offactuáes por	Mention de limitations par le précédent Etat d'Immatriculation.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Possible modification du type d'aéronef (application d'un STC).
	Le cas échéant, se référer à l'évaluation de la liste des modifications.

6.2.5. Carnets/CRM, livrets et fiches

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)
	Carnets/CRM.
Documents à fournir	Tous les livrets de l'aéronef, des moteurs et des hélices.
Documents a lournii	Précédent certificat acoustique ou certificat acoustique aux fins
	d'exportation.
Vérifications effectuées par	Saisie correcte des heures et cycles.
l'ANACIM	Disponibilité de tout l'historique de l'aéronef.

6.2.6. Manuel de vol de l'aéronef

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)
Vérifications effectuées par	Se référer au guide SN-SEC-AIR-GUID-21 relatif à l'acceptation d'un
l'ANACIM	manuel de vol.

6.2.7. PE, MRBR et MPD

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)
	Programme d'entretien approuvé par le précédent Etat d'immatriculation.
	Preuve d'approbation du programme d'entretien
Documents à fournir	Identifiant et code d'accès au site du constructeur.
	Statut de révision des documents du constructeur.
	MRBR.
	MPD.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Le MRBR soumis par le postulant est bien la dernière version du
	manuel.
	Le MPD soumis par le postulant est bien la dernière version du manuel.

6.2.8. Déclaration/Statut de conformité par rapport au PE/MRBR/MPD

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 3.2.2.2 a)				
	Formulaire de demande de classification SN-SEC-AIR-FORM-18.				
	PE approuvé par le précédent Etat d'immatriculation.				
	MRBR / MPD				
Documents à fournir	Carnets de route/CRM.				
	Livrets et certificats libératoires cellule, moteur, hélice/Fiches de suivi				
	des équipements ci-dessus				
	Certificats de remise en Service d'aéronef				
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Correct format du statut de conformité. a) La date où le statut a été établi. b) L'immatriculation, le type et le numéro de série de l'aéronef c) Heures et cycles totaux depuis la fabrication d) Pour chaque type de visite mentionné dans le PE/MRBR/MPD: (i) Le type de visite (ii) La périodicité de la visite (iii) La date de délivrance du certificat de remise en service (iv) Heures et cycles totaux au moment de la visite (v) Durée, heures et cycles restants jusqu'à la prochaine échéance Exhaustivité du statut de conformité par rapport au PE / MPD / MRBR. Preuves dans les livrets et les CRS que les visites ont été effectuées. Respect des périodicités des visites. Vérification que :				

Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-02-A	
	CLASSIFICATION D'UN AERONEF	Date d'application : 16/10/2017	Page 12 sur 19

 Aucune butée n'est dépassée (contrôle exhaustif) Les reports éventuels sont justifiés (respect constructeur, tolérances approuvées, dérogation exhaustif 	
Vérifier de manière exhaustive toutes les activités de programmées depuis la délivrance de l'attestation d'aéronef délivré par l'organisme de production.	
Organismes de maintenance / technicien ayant effectué l service.	es remises en

6.2.9. Statut des consignes de navigabilité (AD/CN)

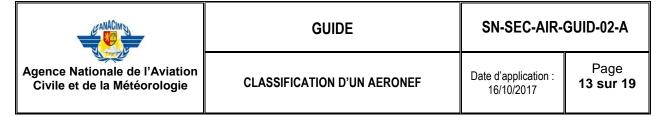
L'équipe de classification va s'assurer que toutes les consignes de navigabilité émises par l'autorité de certification de type choisie selon le § **6.2.1**. L'équipe de classification utilisera le statut de consignes de navigabilité que doit tenir à jour le propriétaire/exploitant.

Le statut des consignes de navigabilité fourni par le propriétaire/exploitant doit contenir au minimum les points suivants :

- a) La date où le statut a été établi
- b) L'immatriculation, le type et le numéro de série de l'aéronef
- c) Le numéro de la consigne de navigabilité
- d) Le titre de la consigne de navigabilité
- e) Applicabilité de la consigne de navigabilité
- f) Caractère périodique de la consigne de navigabilité et périodicité
- g) Date d'application de la consigne de navigabilité ou dernière application en cas de consigne de navigabilité périodique
- h) Prochaine échéance en cas de consigne de navigabilité périodique
- i) Date butoir définie par l'Etat de conception ou l'Autorité si la consigne de navigabilité applicable n'a pas été encore mise en œuvre.

Toute consigne de navigabilité non appliquée conformément aux instructions de l'Autorité ou de l'Etat de conception interdit la délivrance d'un certificat de navigabilité.

§ réglementaire applicable	RAS 08, Appendice 4
Documents à fournir	Liste de toutes les CN applicables aux modèles de cellule, du(des) moteur(s), de(des)hélice(s) et d'équipements et leur statut (non-applicable avec justification ou date/heure/cycle d'application et butée suivante pour les CN répétitives) Format de la liste des AD/CN conforme à la description au-dessus du
	tableau. Vérification que la liste des CN applicables est exhaustive.
	Pour les CN applicables aux modèles et identifiées comme non applicables aux produits et équipements constituant l'aéronef : vérification exhaustive.
	Butées et périodicités : vérification exhaustive qu'elles sont exactes (conformes au texte des CN).
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Vérification que l'aéronef est à jour de toutes les CN applicables aux produits et équipements constituant l'aéronef.
	Vérification que les butées précédentes des CN répétitives ont été respectées (une anomalie éventuelle ne rend pas forcément l'aéronef non-conforme au moment de l'examen et est enregistrée comme non-conformité passée).
	Vérification des attestations d'exécution des CN (via copie APRS, livret aéronef, CRM,) (échantillonnage sur période de référence : 10% et au moins 3 avec si possible répartition entre catégories (aéronef, moteur, équipements)



6.2.10. Statut des pièces à vie limitée / à potentiel

Le statut des pièces à vie limitée doit être fourni à l'ANACIM par le propriétaire/exploitant.

Le statut des pièces à vie limite fourni par le propriétaire/exploitant doit contenir au minimum les points suivants :

- a) La date où le statut a été établi
- b) L'immatriculation, le type et le numéro de série de l'aéronef
- c) Le nom de la pièce à vie limite
- d) Le Part Number de la pièce à vie limite
- e) Le numéro de série de la pièce à vie limite
- f) Le potentiel de la pièce à vie limite
- g) Le potentiel écoulé de la pièce à vie limite
- h) Le potentiel restant de la pièce à vie limite

L'équipe de classification va :

- a) Vérifier que toutes les pièces à vie limite, mentionnées dans les données du détenteur du certificat de type, sont présentes dans le statut.
- b) Vérifier qu'il n'a aucun dépassement des valeurs approuvées de vie limite.

Les pièces à vie limites sont donc des pièces non tolérantes au dommage (Life limits/monitored parts ou life limited Parts) pour lesquelles aucune inspection ne permettrait de détecter une défaillance (qui serait catastrophique) et dont la durée de vie est inférieure à celle de l'aéronef certifié ou à celle du sous-ensemble auquel elle appartient (cas des trains d'atterrissage par exemple).

La seule tâche de maintenance applicable est donc le remplacement de cette pièce au plus tard à la valeur spécifiée dans le document « vies limites ». Ce document est approuvé par l'autorité primaire de certification.

<u>Attention</u>, pour les moteurs un grand nombre de pièces à vie limites existe. La liste n'est pas forcément reprise dans la documentation de l'avionneur mais se référer dans ce cas à la documentation du motoriste qu'il convient de respecter.

Le remplacement de ces pièces ou composants, au plus tard à la limite précisée dans le document approuvé, est obligatoire pour maintenir la navigabilité de l'appareil.

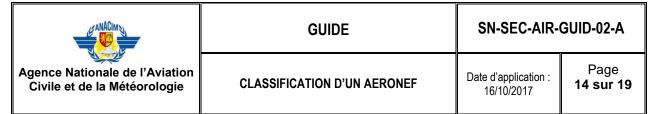
Le non-respect de ces limites empêche la délivrance du certificat de navigabilité. Il est donc obligatoire d'en assurer la traçabilité et le suivi de manière satisfaisante.

Toute déviation à ces limites ne peut se faire que par accord écrit préalable de l'autorité primaire de certification.

Toute demande de dépassement des valeurs approuvées doit suivre la procédure suivante :

- a) Etablir une demande dûment justifiée.
- b) Y joindre un dossier de justification et avis technique du constructeur.
- c) Soumettre la demande pour étude et avis à l'Autorité conformément à la procédure de traitement des exemptions SN-ALL-DSV-PROC-03.

§ réglementaire applicable	§ III de l'appendice 8 du RAS 08
	Liste des pièces à vie limite ou potentiel (ex : Kardex).
	Liste des pièces critiques PMA/PDA* installées sur l'aéronef, moteur, hélice durant la période de référence.
Documents à fournir	Nota : si le postulant déclare ne pas être en mesure d'inventorier les pièces PMA/PDA de son aéronef, moteur et hélice compris, il établira la liste des pièces figurant dans la section « Limites de navigabilité » (ALS) et celle des pièces critiques moteur telles que définies dans le § 4 « Définitions et abréviations » de la présente procédure en rappelant le statut de la (des) pièce(s) correspondante(s) (pièce



			d'origine, PMA fabriquée sous licence, PMA non fabriquée sous licence).
		Conformité de la liste des pièces à vie limitée ou potentiel (kardex) au MRBR / MPD (vérification exhaustive).	
			Documents libératoires associés aux pièces critiques PMA/PDA.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Nota : dans le cas où le postulant a déclaré ne pas être en mesure d'inventorier les pièces PMA/PDA de son aéronef/moteur/hélice : examen exhaustif de la liste fournie et un échantillonnage des documents libératoires.		
			Documents libératoires associés aux pièces à vie limitée ou potentiel (échantillonnage).

6.2.11. Programme d'entretien de l'aéronef

§ réglementai	re applicable		RAS	3 08, app	endi	ce 3			
Vérifications	effectuées	par	Se	référer	au	guide	SN-SEC-AIR-PROC-03	d'élaboration	d'un
l'ANACIM			prog	gramme o	d'enti	etien.			

Dans certains cas, le propriétaire/exploitant n'a pas pu personnaliser son nouveau programme d'entretien avant le début des opérations. Dans ce cas, une dérogation peut lui être accordé afin d'utiliser un programme d'entretien de transition : soit le MRBR, soit le MPD, soit le programme d'entretien approuvé par le précédent Etat d'immatriculation. La dérogation aura une durée maximale de validité de 03 mois.

L'Autorité se réserve alors le droit de procéder de la manière qui suit :

La fin de validité du certificat de navigabilité sera la même que la fin de validité de la dérogation.

Le propriétaire/exploitant devra soumettre le nouveau programme d'entretien au moins 03 semaines avant la fin de validité de la dérogation afin de permettre à l'ANACIM d'évaluer ledit manuel.

Lors de la soumission, trois cas de figures se présenteront :

- a) Le propriétaire/exploitant soumet le manuel (à temps ou en retard) et l'approbation du programme d'entretien est effectuée avant la fin de validité du programme d'entretien : Le certificat de navigabilité est prorogé jusqu'à sa limite normale définie au paragraphe 6.3.
- b) Le propriétaire soumet le manuel dans les délais impartis et l'approbation du programme n'est pas encore effectuée à la fin de validité du certificat de navigabilité, alors ce dernier sera prorogé d'un délai défini par l'ANACIM pour permettre la fin de l'évaluation du programme d'entretien.
- c) Le propriétaire/exploitant ne soumet pas le programme d'entretien dans les délais impartis et l'évaluation du programme d'entretien n'est pas terminée avant la fin de validité de la dérogation : Une nouvelle demande de dérogation devra être soumise et les redevances pour le renouvellement du certificat de navigabilité devront être acquittées. La fin de validité coïncidera avec la fin de validité du certificat de navigabilité. Le même processus recommencera.

6.2.12. Modifications et Réparations

§ réglementaire applicable	RAS 08, § 1.3.4 et Appendice 5
Documents à fournir	Liste des modifications/réparations appliquées durant la période de référence (aéronef, moteurs, hélices, équipements) avec justificatifs d'approbation/acceptation par l'autorité d'immatriculation compétente.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Vérification des preuves d'approbation/acceptation En cas de manque de preuves d'approbation par l'autorité d'immatriculation compétente, se référer au guide d'acceptation des modifications / réparations SN-SEC-AIR-GUID-23. Evaluation de l'impact des modifications/réparations installées sur le



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **15 sur 19**

manuel de vol, le programme d'entretien, le certificat acoustique.

6.2.13. Pesée, Masse et Centrage

§ réglementaire applicable	RAS 08, Appendice 9
Guide de référence	Guide SN-SEC-AIR-GUID-16
Documents à fournir	Fiche de pesée avec inventaire aéronef, diagramme de masse et centrage.
	Liste des modifications/réparations.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	La périodicité de pesée réelle est conforme au RAS 08 appendice 9, MRBR et MPD. La fiche de pesée présentée est accompagnée de l'inventaire de l'aéronef. Les modifications appliquées sont correctement prises en compte dans la fiche de pesée et leurs effets sur la masse et le centrage sont connus de manière exacte
	L'aéronef est conforme aux limites de masse et de centrage telles que stipulées dans la fiche de navigabilité et/ou le manuel de vol.

6.2.14. Incidents majeurs et accidents

§ réglementaire applicable	Décision n° 1839/ANACIM/DG du 15 juillet 2016 portant validation de la procédure de notification des événements de sécurité.		
	Rapports des incidents majeurs.		
Documents à fournir	Rapports des accidents.		
	Carnets/livrets aéronef, moteurs, hélices		
Vérifications effectuées par	Analyse des rapports d'incidents majeurs et d'accident pour vérifier si la remise en service de l'aéronef a été convenablement effectuée.		
l'ANACIM	Vérifier sur les carnets/livrets aéronef, moteurs et hélices si l'aéronef a été impliqué dans des incidents majeurs ou des accidents décrits dans la décision référencée ci-dessus.		

6.2.15. Autorisations exceptionnelles

§ réglementaire applic	able	Article 9 de la loi portant code de l'aviation civile						
Document de référence	e	Guide SN-ALL	-DSV-GUID-03 re	atif à une	demar	nde d	d'exemption.	
Documents à fournir		Autorisations d'immatriculati	exceptionnelles on.	délivrée	par	le	précédent	Etat
Vérifications effectuées par Analyser les autorisations exceptionnelles accordées par le précéde Etat d'immatriculation.			édent					

6.2.16. Emetteurs de localisation d'urgence (ELT)

§ réglementair	e applicable		§ 5 c	lu RAS 10	Volun	ne III			
Vérifications	effectuées	par	Se	référer	au	guide	SN-SEC-AIR-GUID-22	relative	au
I'ANACIM			codage/enregistrement des émetteurs de localisation d'urgence.						

6.2.17. Vérifications transverses sur les dossiers de travaux d'entretien

§ réglementaire applicable	RAS 08, Appendice 6
Documents à fournir	Dossier(s) de travaux sélectionné(s) par l'équipe d'inspection.
Vérifications effectuées par l'ANACIM	Couvrir via un ou plusieurs dossiers, ou extrait de dossier, comme nécessaire pour couvrir l'ensemble des thèmes : > Respect des échéances du PE pour les items lancés dans la



GUIDE SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **16 sur 19**

	visite
>	Données d'entretien utilisées (identifiées, correctes et complètes)
>	Exécution des opérations de maintenance (enregistrement, contrôles indépendants,)
>	Documents libératoires des pièces installées
>	Modifications/réparations (approbations, données d'installation)
>	CN (traçabilité de l'application : CN en plusieurs phases, à
	options,)
>	Vol de contrôle (respect préconisation PE ou données
	réparation/modifications approuvées, programme d'essai et
	objectifs, résultats)
>	Travaux reportés couverts par données approuvées ou
	dérogation et notifiés aux équipages si nécessaire.
>	Formalisation de l'APRS
Note	: une anomalie éventuelle qui ne rendrait pas l'aéronef non-

conforme au moment de l'examen est enregistrée comme une non-

6.3. Examen physique de l'aéronef

6.3.1. Objectifs

L'objectif de l'examen physique de l'aéronef est de s'assurer que :

conformité passée.

- > toutes les marques et plaques signalétiques nécessaires sont correctement montées
- le manuel de vol approuvé est adapté à la configuration de l'aéronef
- la configuration de l'aéronef est conforme aux documents approuvés
- aucun défaut évident et non traité (conformément au § III de l'appendice 7 du RAS 08) ne peut être détecté
- > aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et l'examen documentaire précédent.

6.3.2. Organisation

L'aéronef doit être présenté en état de navigabilité. Toutefois, il peut être présenté en cours de visite de maintenance avec des non conformités (défauts, éléments déposés) dès lors que ces non conformités sont maîtrisées au titre du chantier (items inclus au bon de lancement ou identifiés en travaux supplémentaires).

L'examen s'effectue en présence d'un mécanicien habilité à émettre une APRS au cas où l'examen physique nécessite des interventions considérées comme de la maintenance (ex : inspection visuelle nécessitant l'ouverture de capots....).

L'examen doit se dérouler dans des conditions environnementales adaptées (protection des intempéries, température, lumière, bruit ...). L'équipe d'inspection doit disposer d'un espace de travail équipé (bureau, outil de photocopie, internet...) permettant la consultation de documents et la rédaction du rapport, ainsi que des moyens nécessaires à l'examen de l'aéronef (exemple lampe torche).

Lors de l'examen physique, l'équipe d'inspection est susceptible de demander des éléments de justifications (notamment pour juger de l'acceptabilité des défauts). Ces justifications étant souvent basées sur la documentation de maintenance applicable (AMM, MEL, CDL, SB, ...), il est recommandé que celle-ci soit disponible lors de l'examen.

6.3.3. Méthode d'examen

L'équipe d'inspection examine chacun des points suivants.

6.3.3.1. Marques et plaques signalétiques

L'équipe d'inspection vérifie la conformité des marquages et étiquettes (exhaustif dans le cockpit, par échantillonnage en cabine).



GUIDE SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **17 sur 19**

6.3.3.2. Identification et configuration de l'aéronef L'équipe d'inspection vérifie :

- La présence des marques d'immatriculation et de la plaque d'identification de l'aéronef qui doivent être conformes au RAS 07 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs (une anomalie éventuelle ne constitue pas une non-conformité de navigabilité mais doit être rapportée au chargé de la tenue du registre d'immatriculation pour traitement)
- la plaque d'identification du constructeur de l'aéronef
- par échantillonnage :
 - les plaques d'identification constructeur des moteur(s), hélice(s) et APU
 - les plaques d'identification du constructeur de sous-ensembles majeurs de la cellule et pièces critiques (ALI, pièces à vie limite), d'équipements majeurs
 - les versions des logiciels avionnés par rapport aux données du manuel de vol

L'échantillon est construit par l'équipe d'inspection en fonction de la criticité des articles et des modifications, réparations, CN ou SB qui les affectent et des informations recueillies lors de l'examen documentaire (exemple : traçabilité incertaine).

6.3.3.3. Réparations et modifications

L'équipe d'inspection vérifie par échantillonnage la validité du statut des modifications/réparations (notamment celles ayant un impact sur le manuel de vol, le CA, la fiche de pesée, le PE) : les modifications/réparations visibles répertoriées sont physiquement présentes et il n'y a pas de modification/réparation visible installée qui ne soit pas répertoriée.

6.3.3.4. Application des Consignes de Navigabilité

L'équipe d'inspection vérifie l'application effective des CN par échantillonnage.

L'échantillon est construit par l'équipe en fonction de la criticité des CN (exemple : CN urgente) et de leur aptitude à être évaluées sur l'aéronef.

6.3.3.5. Vérification de la conformité des équipements au RAS 06

L'équipe d'inspection vérifie si l'aéronef possède les équipements nécessaires à l'exploitation prévue mais qui ne seraient pas pris en compte par la certification de type de l'aéronef.

6.3.3.6. État général

L'équipe d'inspection réalise une visite de type visite quotidienne ou prévol approfondie (état de la structure, règles de l'art dans l'application des modifications/réparations, fonctionnement des systèmes, ...) et s'assure que toute anomalie détectée a déjà été répertoriée et vérifiée acceptable.



SN-S	EC-AI	R-GUI	D-02-A

Date d'application : 16/10/2017

Page **18 sur 19**

7. CONCLUSION DE LA CLASSIFICATION D'UN AERONEF USAGE

7.1. Non-conformités détectées lors de l'examen

Lors de l'examen, peuvent avoir été détectées des non-conformités :

- > de navigabilité, n'affectant plus l'aéronef au moment de l'examen (non-conformité passée),
- n'affectant pas la navigabilité (LSA, immatriculation),
- de navigabilité, affectant l'aéronef au moment de l'examen.

Note : Une justification indisponible lors de l'examen peut ne pas être enregistrée immédiatement comme non-conformité si l'équipe de classification estime que la sécurité n'est pas engagée. Elle doit être produite dans un délai bref fixé par l'équipe d'inspection. Dans l'attente, l'équipe d'inspection ne peut émettre de recommandation positive.

7.1.1. Non-conformités de navigabilité passées

Ces anomalies, relevées au cours de l'examen de navigabilité et mettant en évidence une non-conformité traitée depuis (ex : AD appliquée en retard, équipement en limite de vie déposé hors limite, maintenance effectuée en retard,...) sont enregistrées de façon séparée par l'équipe de classification et ne constituent pas forcément des non conformités empêchant une recommandation positive au responsable de la tenue du registre.

7.1.2. Non conformités n'affectant pas la navigabilité (LSA, immatriculation)

Ces anomalies doivent être notifiées immédiatement à l'exploitant, qui doit les prendre en compte :

- > Rectification, ou
- > Exemption accordée par l'Autorité

Elles sont enregistrées de façon séparée par l'équipe de classification et ne constituent pas des non conformités empêchant une recommandation positive au responsable de la tenue du registre d'immatriculation.

7.1.3. Non conformités de navigabilité

Ces non-conformités doivent être immédiatement notifiées au responsable de la gestion de navigabilité de l'aéronef qui doit les prendre en compte :

- APRS de rectification ou de report (dans les limites de ce que la réglementation permet en termes de report);
- Rectification des enregistrements de l'aéronef ;
- Acceptation par l'Autorité d'un délai de rectification : classification en niveau 2 de la non-conformité ;
- > Autorisation exceptionnelle accordée par l'Autorité.

Ces non-conformités interdisent toute recommandation positive au responsable de la tenue du registre tant qu'elles n'ont pas été prises en compte et/ou traitées.

Il appartient à l'équipe de classification d'accepter les preuves de prise en compte des non-conformités qu'elle a détectées.

7.2. Rapport de classification

Une constatation de niveau 1 correspond à une non-conformité abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité des vols. Une constatation de niveau 1 implique un avis défavorable automatiquement.

Une constatation de niveau 2 correspond à une non-conformité qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité des vols. Une constatation de niveau 2 affecte la durée de validité du CDN.



SN-SEC-AIR-GUID-02-A

CLASSIFICATION D'UN AERONEF

Date d'application : 16/10/2017

Page **19 sur 19**

Le postulant atteste, par sa signature de sa prise de connaissance des écarts relevés par l'équipe d'inspection.

Le rapport contient également une déclaration de conclusion sur l'état de navigabilité de l'aéronef :

- Positive, si l'équipe de classification considère que toutes les non-conformités affectant la navigabilité de l'aéronef ont été traitées de façon satisfaisante.
- Négative, sinon.