



AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE LA GUINEE-BISSAU
REGLEMENT TECHNIQUE AERONAUTIQUE
RELATIF AUX

RTA - GB 8 AIR, PARTIE 1

NAVIGABILITE DES AERONEFS

EDITION 03 / REVISION 00

NOVEMBRE 2024

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.1 PAGE D'APPROBATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	DATE /VISA
REDACTION	INSPECTEUR AIR	DOMINGOS MENDES LOPES	  06/11/2024
VERIFICATION	CABINET JURIDIQUE	MAMADU SALIU DJALO	 04/03/2025
VALIDATION	COMITE TECHNIQUE	GERMILDO MALACA	 04/03/2025
APPROBATION	PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	CARAMO CAMARA	 17/03/2025

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 0 – ADMINISTRATION DU REGLEMENT

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLICUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.2 SOMMAIRE

CHAPITRE 0	:	ADMINISTRATION DU REGLEMENT
PARTIE I - GENERALITES		
CHAPITRE 1	:	DEFINITIONS ET ABREVIATIONS
CHAPITRE 2	:	DOMAINE D'APPLICATION
PARTIE II - CERTIFICATION ET MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE		
CHAPITRE 1	:	CERTIFICATION DE TYPE
CHAPITRE 2	:	PRODUCTION (Réservé)
CHAPITRE 3	:	CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
CHAPITRE 4	:	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE
CHAPITRE 5	:	GESTION DE LA SÉCURITÉ
CHAPITRE 6	:	AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE
PARTIE III - AVIONS LOURDS (Réservé)		
PARTIE IIIA - AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ETE SOUMISE LE OU APRES LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004		
CHAPITRE 1	:	GENERALITES
CHAPITRE 2	:	VOL
CHAPITRE 3	:	STRUCTURES
CHAPITRE 4	:	CONCEPTION ET CONSTRUCTION (Réservé)
CHAPITRE 5	:	MOTEURS
CHAPITRE 6	:	HELICES
CHAPITRE 7	:	INSTALLATION MOTRICE
CHAPITRE 8	:	INSTRUMENTS ET EQUIPEMENT

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 9	:	LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX UTILISATEURS
CHAPITRE 10	:	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE — RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA MAINTENANCE
CHAPITRE 11	:	SURETE

PARTIE IIIB - AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ETE SOUMISE LE OU APRES LE 2 MARS 2004

CHAPITRE 1	:	GENERALITES
CHAPITRE 2	:	VOL
CHAPITRE 3	:	STRUCTURES
CHAPITRE 4	:	CONCEPTION ET CONSTRUCTION (Réservé)
CHAPITRE 5	:	GROUPE MOTOPROPULSEUR
CHAPITRE 6	:	SYSTEMES ET EQUIPEMENT
CHAPITRE 7	:	LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX UTILISATEURS
CHAPITRE 8	:	RESISTANCE A L'ECRASEMENT ET SECURITE DANS LA CABINE
CHAPITRE 9	:	ENVIRONNEMENT OPERATIONNEL ET FACTEURS HUMAINS
CHAPITRE 10	:	SURETE

PARTIE IV - HÉLIROPTÈRES (Réservé)

PARTIE IVA - HELICOPTERES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ETE SOUMISE LE OU APRES LE 22 MARS 1991 MAIS AVANT LE 13 DECEMBRE 2007

CHAPITRE 1	:	GENERALITES
CHAPITRE 2	:	VOL
CHAPITRE 3	:	STRUCTURES
CHAPITRE 4	:	CONCEPTION ET CONSTRUCTION (Réservé)
CHAPITRE 5	:	MOTEURS

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 6	:	ENSEMBLES ROTOR ET TRANSMISSION ET INSTALLATION MOTRICE
CHAPITRE 7	:	INSTRUMENTS ET EQUIPEMENT
CHAPITRE 8	:	CIRCUITS ELECTRIQUES
CHAPITRE 9	:	LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX UTILISATEURS

PARTIE IVB - HELICOPTERES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ETE SOUMISE LE OU APRES LE 13 DECEMBRE 2007

CHAPITRE 1	:	GENERALITES
CHAPITRE 2	:	VOL
CHAPITRE 3	:	STRUCTURES
CHAPITRE 4	:	CONCEPTION ET CONSTRUCTION (Réservé)
CHAPITRE 5	:	ROTORS ET GROUPES MOTOPROPULSEURS
CHAPITRE 6	:	SYSTEMES ET EQUIPEMENT
CHAPITRE 7	:	LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX UTILISATEURS
CHAPITRE 8	:	RESISTANCE A L'ECRASEMENT ET SECURITE DANS LA CABINE
CHAPITRE 9	:	ENVIRONNEMENT OPERATIONNEL ET FACTEURS HUMAINS

PARTIE V - AVIONS LEGERS (Réservé)

PARTIE VI – MOTEURS (Réservé)

PARTIE VII – HELICES (Réservé)

PARTIE VIII - AVIONS TELEPILOTES (Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE IX - HELICOPTERES TELEPILOTES (RPH) (Réservé)
PARTIE X - POSTE DE TELEPILOTAGE (RPS) (Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.3 TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 0	:	ADMINISTRATION DU REGLEMENT	PAGE
0.1		Page d'approbation	3
0.2		Sommaire	4
0.3		Table des matières	8
0.4		Liste des pages effectives	10
0.5		Liste des éditions	12
0.6		Liste des révisions	13
0.7		Liste des documents de référence	14
PARTIE I - GENERALITES			15
CHAPITRE 1	:	DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	16
CHAPITRE 2	:	DOMAINE D'APPLICATION	26
PARTIE II - CERTIFICATION ET MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE			27
CHAPITRE 1	:	CERTIFICATION DE TYPE	28
1.1		Domaine d'application	28
1.2		Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité	28
1.3		Vérification de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité	28
1.4		Délivrance d'un certificat de type	28
1.5		Suspension d'un certificat de type	28
1.6		Révocation d'un certificat de type	29
1.7		Transfert d'un certificat de type	29
CHAPITRE 2	:	PRODUCTION (Réservé)	30
CHAPITRE 3	:	CERTIFICAT DE NAVIGABILITE	31

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

3.1	Domaine d'application	31
3.2	Admissibilité, délivrance et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité	31
3.3	Modèle de certificat de navigabilité	32
3.4	Renseignements relatifs à l'aéronef — Limites d'emploi	32
3.5	Perte temporaire de la navigabilité	32
3.6	Cas d'un aéronef endommagé	33
3.7	Permis de vol spécial	33
3.8	Approbation de navigabilité pour l'exportation	34
	Figure 1 – Modèle de Certificat de Navigabilité	36
	Figure 2 - Modèle de Certificat de Navigabilité - RPA	39
	Figure 3 – Modèle de Permis de Vol Spécial	41
	Figure 4 – Modèle de Certificat de Navigabilité pour Exportation	43
	Figure 5 – Modèle Licence de Station d'aéronef	45
CHAPITRE 4	: MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	47
4.1	Domaine d'application	47
4.2	Responsabilités de la Guinée-Bissau en ce qui concerne le maintien de la navigabilité	47
4.3	Responsabilités du propriétaire/ locataire	52
4.4	Responsabilités de l'exploitant/organisme chargé de la gestion du maintien de la navigabilité	54
4.5	Lignes directrices pour l'authentification et l'état de fonctionnement des pièces d'aéronefs	59
4.6	Lignes directrices pour le bon usage des pièces démontées d'un aéronef reformé	61
4.7	Lignes directrices sur l'enlèvement des pièces mises à la casse	
4.8	Exigences au maintien de la navigabilité et à l'entretien des aéronefs dans le cadre d'une exploitation EDTO	63
4.9	Exigences à l'approbation de navigabilité relative au RVSM	70
4.10	Exigences à l'approbation de navigabilité relative aux approches de Catégories II et III	73

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.11	Exigences relatives aux modifications et réparations d'aéronefs	77
4.12	Exigences relatives a la gestion de masse et centrage d'un aéronef	83
4.13	Exigences relatives au programme de fiabilité associe au programme de maintenance des aéronefs	84
4.14	Constatations	89
CHAPITRE 5	: GESTION DE LA SÉCURITÉ	90
CHAPITRE 6	: AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE	91
PARTIE III - AVIONS LOURDS (Réservé)		92
PARTIE IV - HELICOPTERES (Réservé)		93
PARTIE V - AVIONS LEGERS (Réservé)		94
PARTIE VI - MOTEURS		95
PARTIE VII - HELICES		96
PARTIE VIII - AVIONS TELEPILOTES		97
PARTIE IX - HELICOPTERES TELEPILOTES (RPH)		98
PARTIE X - POSTE DE TELEPILOTAGE (RPS)		99

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.4 LISTE DES PAGES EFFECTIVES

PAGE	N° EDITION	DATE EDITION	N° REVISION	DATE REVISION
1	03	06/11/2024		
2	03	06/11/2024		
3	03	06/11/2024		
15	03	06/11/2024		
20	03	06/11/2024		
23	03	06/11/2024		
24	03	06/11/2024		
25	03	06/11/2024		
30	03	06/11/2024		
35	03	06/11/2024		
43	03	06/11/2024		
44	03	06/11/2024		
45	03	06/11/2024		
46	03	06/11/2024		
47	03	06/11/2024		
48	03	06/11/2024		
49	03	06/11/2024		
50	03	06/11/2024		
60	03	06/11/2024		
61	03	06/11/2024		
62	03	06/11/2024		
63	03	06/11/2024		
64	03	06/11/2024		
65	03	06/11/2024		
66	03	06/11/2024		
67	03	06/11/2024		
68	03	06/11/2024		
69	03	06/11/2024		
70	03	06/11/2024		
80	03	06/11/2024		
97	03	06/11/2024		
98	03	06/11/2024		
99	03	06/11/2024		

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.5 LISTE DES EDITIONS

PAGE	N° ED.	DATE	MOTIF	AUTEUR	APPROBATION
42	01	16/03/2016	Introduction de l'amendement 104	AACGB	PCA
88	02	10/12/2021	Introduction de l'amendement 109	AACGB	PCA
99	03	06/11/2024	Harmonisation avec l'annexe 8	AACGB	PCA

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.6 LISTE DES RÉVISIONS

PAGE	N° REV.	DATE	MOTIF	AUTEUR	APPROBATION

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

0.7 LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

1. Convention relative à l'aviation civile internationale;
2. Code de l'aviation civile de la Guinée-Bissau (Loi n° 8/2018);
3. Annexe 8, 13^{ème} édition, amendement n° 109;
4. Lettre à l'Etat de l'OACI, Réf. : AN 3/5.15-24/38 du 17 avril 2024 portant adoption de l'Amendement n°110 de l'Annexe 8;
5. Doc 9760, Manuel de navigabilité, Quatrième édition, 2020;
6. Doc 8335, Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation, 6ème édition, 2022.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE I - GENERALITES

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 1. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

1.1 DEFINITIONS

Dans les exigences du présent Règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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.

Note^{††}. — Le terme « aéronef » englobe les aéronefs télépilotés.

Aéronef d'Etat. Aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

Aéronef télépilote (RPA)^{††}. Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Aire d'approche finale et de décollage (FATO). Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage.

Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

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

Note. — Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

Altitude-pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Approuvé. Accepté par la Guinée-Bissau comme convenant à une fin particulière.

Atmosphère type. Atmosphère définie comme suit :

- a) l'air est un gaz parfait sec ;
- b) ses constantes physiques sont les suivantes :
 - masse molaire moyenne au niveau de la mer :
 $M_0 = 28,964\,420 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}$
 - pression atmosphérique au niveau de la mer :
 $P_0 = 1\,013,250 \text{ hPa}$
 - température au niveau de la mer :
 $t_0 = 15 \text{ °C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - masse volumique au niveau de la mer :
 $\rho_0 = 1,225\,0 \text{ kg/m}^3$
 - température de fusion de la glace :
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
 - constante universelle des gaz parfaits :
 $R^* = 8,314\,32 \text{ (J/mol)/K}$
- c) les gradients de température sont les suivants :

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

<i>Altitude géopotentielle (km)</i>		<i>Gradient de température (degrés Kelvin par kilomètre géopotentiel standard)</i>
<i>de</i>	<i>à</i>	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Note 1. — Le mètre géopotentiel standard a pour valeur 9,806 65 m2/s2.

Note 2. — Le Doc 7488 donne la relation entre les variables et contient des tableaux indiquant les valeurs correspondantes de la température, de la pression, de la densité et du géopotentiel.

Note 3. — Le Doc 7488 donne également les poids spécifiques, la viscosité dynamique, la viscosité cinématique et la vitesse du son aux diverses altitudes.

Autorité de l'Aviation Civile. Instance(s) gouvernementale(s), quel que soit leur titre directement responsable(s) de la réglementation de tous les aspects du transport aérien civil.

Avion. Aérodynne 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.

Catégorie A. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la partie IVB de l'Annexe 8 et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

Catégorie B. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B puisse poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

Certificat de type[†]. Document délivré par un État contractant de l'OACI pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Note. — Certains États contractants de l'OACI délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

Certificat de type^{††}. Document délivré par un État contractant de l'OACI pour définir la conception d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement de navigabilité applicable de cet État.

Note 1^{†††}. — Certains États contractants de l'OACI délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

Note 2^{††}. — Un document équivalent au certificat de type peut être délivré pour un poste de télépilotage.

[†] Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

^{†††} À compter du 26 novembre 2026, la Note devient Note 1.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Charges limites. Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.

Charge ultime. Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.

Coefficient de sécurité. Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.

Conception de type[†]. Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

Conception de type^{††}. Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

Conditions d'utilisation prévues[†]. Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

- les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
- les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

Conditions d'utilisation prévues^{††}. Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef et du poste de télépilotage, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef ou le poste de télépilotage sont déclarés aptes. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef et du poste de télépilotage, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

- les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
- les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

Configuration (d'un avion). Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

Conseil. Le Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA.

Convention de Chicago. La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944.

Détection et évitement^{††}. Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

[†] Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Domage provenant d'une source discrète. Domage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.

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.

En état de navigabilité^{††}. État d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, 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.

Enregistrements de maintenance. Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de conception d'une modification. État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de construction[†]. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de construction^{††}. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

État de liaison C2 nominale^{††}. Etat du RPAS pendant lequel la performance de la liaison C2 est suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.

État de perte de la liaison C2^{††}. Etat du RPAS dans lequel la performance de la liaison C2 s'est dégradée à la suite d'une interruption de la liaison C2 dont la durée a dépassé le temps de décision en cas de perte de la liaison C2, au point où il ne suffit pas d'autoriser le télépilote à gérer activement le vol en sécurité et de façon opportune.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).

Etat membre. Etat partie prenante au Traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine tel prévu par le préambule de celui-ci.

Etat tiers. Tout Etat non membre de l'UEMOA.

Facteur de charge. Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.

[†] Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Groupe motopropulseur. Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Note. — Certains États utilisent le terme « giravion » au lieu d'« hélicoptère ».

Hélicoptère de classe de performances 1. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.

Hélicoptère de classe de performances 2. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Hélicoptère de classe de performances 3. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

Interruption de la liaison C2^{††}. Toute situation temporaire pendant laquelle la liaison C2 est indisponible, discontinue, cause un retard excessif ou n'a pas une intégrité adéquate, mais dont la durée ne dépasse pas le temps de décision avant perte de la liaison C2.

Justification satisfaisante. Ensemble de documents ou d'activités que la Guinée-Bissau accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.

Liaison C2^{††}. Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

Maintenance[†]. Exécution des tâches sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défautuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintenance^{††}. Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défautuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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

[†] Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Maintien de la navigabilité^{††}. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, 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.

Manuel des procédures de l'organisme de maintenance (MOPM). Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.

Masse de calcul au décollage. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.

Masse de calcul pour les évolutions au sol. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.

Modification. Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices.

Note. — Une modification peut aussi inclure la réalisation de la modification, qui est un travail de maintenance devant faire l'objet d'une fiche de maintenance. D'autres éléments indicatifs sur la maintenance des aéronefs, modifications et réparations figurent dans le Règlement RTA GB – 8 - AIR Partie 145 portant agrément des organismes de maintenance et le cas échéant, dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

Moteur. Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

Moteur(s) le(s) plus défavorable(s). Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.

Note. — Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d'un moteur répondant à cette définition. Dans leur cas, l'expression « moteur le plus défavorable » désigne un des moteurs les plus défavorables.

Organisme responsable de la conception de type[†]. Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant de l'OACI pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

Organisme responsable de la conception de type^{††}. Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant de l'OACI pour un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice.

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Poste de télépilotage (RPS) ^{††}. Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de

[†] Applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Qualité de service fournie (QoSD)[†]. Énoncé de la QoS réalisée ou fournie par le C2CSP à l'exploitant de RPAS.

Qualité de service requise (QoSR)^{††}. Énoncé de la QoS exigée du C2CSP par l'exploitant de RPAS.

Note. — La QoSR peut être exprimée en termes descriptifs (critères) énumérés par ordre de priorité, chacun étant accompagné d'une valeur de performance privilégiée. Le C2CSP traduit ensuite ces termes en paramètres et métriques pertinents pour le service.

Règlement applicable de navigabilité[†]. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par la Guinée-Bissau pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Règlement applicable de navigabilité^{††}. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par la Guinée-Bissau pour la classe d'aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice considérés.

Réparation. Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

Résistant au feu. Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note. — Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685..

Spécification de la liaison C2^{††}. Performance minimale que l'équipement de liaison C2 assurera conformément aux exigences de conception applicables du système de navigabilité.

Surface d'atterrissage. Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.

Surface de décollage. Partie de la surface d'un aéroport que l'administration de l'aéroport a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS)^{††}. Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Temps de décision avant perte de la liaison C2^{††}. Temps maximal permis avant de déclarer une perte de la liaison C2 pendant lequel la performance de la liaison C2 n'est pas suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.

Transfert de commande^{††}. Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.

Transfert de connexion^{††}. Transfert de la voie de liaison de données active entre le RPS et le RPA de l'un des liens ou réseaux constituant la liaison C2 à un autre lien ou réseau constituant la liaison C2.

^{††} Applicable à compter du 26 novembre 2026.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Type d'aéronef orphelin. Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'État de conception et qui n'a plus d'État de conception désigné aux termes de l'Annexe 8. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l'Annexe 8.

Validation (d'un certificat de navigabilité). Mesure prise par un État contractant de l'OACI lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant de l'OACI la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

1.2 ABREVIATIONS

AACGB. Autorité de l'Aviation Civile de la Guinée-Bissau

OACI. Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

AAC. Autorité de l'Aviation Civile.

ATA. Air Transport Association.

ALI. *Airworthiness Limitation Item*

AMO. Approved Maintenance Organization

CDN. Certificat de navigabilité.

CEM. Commission d'examen de la maintenance

CMR. Certification Maintenance Requirement

C2CSP. C2 Link communication service provider

DTN. Direction Technique de la Navigabilité.

EASA. European Union Aviation Safety Agency.

EDTO. Extended Diversion Time Operations.

FAA. Federal Aviation Administration

FATO. Final approach and take-off area

GAP. Groupe auxiliaire de puissance.

ICA. Instructions for Continued Airworthiness

LoV. Limit of validity

MASPS. Minimum Aircraft System Performance Specification.

MCAI. Mandatory Continuing Airworthiness Information.

MCM. Manuel de Contrôle de Maintenance.

MPD. Maintenance Planning Document.

MRB. Maintenance Review Board.

MSG. Maintenance Steering-Group.

MTOM. Maximum Take-Off Mass.

OACI. Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

OMA. Organisme de Maintenance Agréé.

RTA GB-8-AIR. Règlement Technique Aéronautique de la Guinée-Bissau relatif à la navigabilité des aéronefs.

RTA GB-8-AIR Partie 145. Règlement Technique Aéronautique de la Guinée-Bissau portant agrément des organismes de maintenance.

RPA. Remotely piloted aircraft

RPAS. Remotely piloted aircraft system

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

RPH. Remotely piloted helicopters

RPS. Remote Pilot Station

RVSM. Reduced Vertical Separation Minima.

SARP. Standards and Recommended Practices.

SIP. Structural Integrity Programme.

WFD. Widespread Fatigue Damage.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 2. DOMAINE D'APPLICATION

- 2.1. Le présent règlement prescrit les dispositions concernant les conditions de navigabilité des aéronefs, des moteurs, des hélices ou des pièces connexes qui sont conformes à leurs dossiers techniques approuvés et qui sont en état d'être utilisés en toute sécurité, sans préjudice des règles relatives à leur emploi qui font l'objet de textes différents.

A compter du 26 novembre 2026, ces dispositions s'appliqueront également aux avions et hélicoptères télépilotés ainsi qu'au postes de télépilotage.

- 2.2. Les dispositions du présent règlement sont applicables aux aéronefs immatriculés ou en instance d'immatriculation en Guinée-Bissau, à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Note : Dans l'ensemble du texte, toutes les normes relatives aux Etats de conception ou de construction sont notées « Réserve ».

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE II - CERTIFICATION ET MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 1 : CERTIFICATION DE TYPE

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

Les exigences du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, ainsi qu'aux moteurs, aux hélices et pièces connexes qui font l'objet d'une certification de type distincte, pour lesquels la demande de certification a été soumise à un État contractant le 13 juin 1960 ou après.

Note 1 : jusqu'au 25 novembre 2026, normalement, le constructeur soumet une demande de certificat de type lorsqu'il prévoit de construire l'aéronef, le moteur ou l'hélice en série.

1.2 PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU REGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITE

- (a) L'Autorité accepte les prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité élaborées par l'autorité primaire de l'Etat de conception ou de construction de l'aéronef.
- (b) Cependant, cette base de certification peut être complétée par des exigences additionnelles si nécessaire.

1.3 VERIFICATION DE LA CONFORMITE AUX PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU REGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITE

- (a) L'Autorité reconnaît les Certificats de Type délivrés par les Etats de conception.
- (b) Toutefois, elle prendra toute autre mesure jugée nécessaire pour s'assurer que le certificat de type sera refusé si l'on sait, ou si l'on présume que l'aéronef présente des caractéristiques dangereuses.

1.4 DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) La Guinée-Bissau n'est ni Etat de conception d'aéronefs, ni Etat de construction d'aéronefs.
- (b) Elle ne délivre pas et ne valide pas de certificat de type.
- (c) Elle reconnaît le certificat de type d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice lorsque les prescriptions de conception qui ont permis la délivrance de ce certificat de type sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'Annexe 8 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

1.5 SUSPENSION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- a) La reconnaissance d'un certificat de type est suspendue en cas de suspension du certificat de type par l'autorité primaire de certification. Dans ce cas, les certificats de navigabilité des aéronefs immatriculés sont suspendus sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.
- b) Suite à une suspension du certificat de type d'un moteur ou d'une hélice, les certificats de navigabilité des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice sont suspendus sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- c) Dans le cas où le motif de suspension du certificat de type d'un moteur ou d'une hélice ne concerne pas la navigabilité de type, les exploitants des aéronefs concernés peuvent postuler à un certificat de navigabilité spécial, valable uniquement sur le territoire national.

1.6 REVOCATION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- a) En cas de révocation du certificat de type par l'autorité primaire de certification, la reconnaissance du certificat de type devient caduque. En conséquence, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs immatriculés deviennent caducs sans délai.
- b) Lorsqu'il n'y a plus d'État de conception pour assumer les responsabilités découlant de l'Annexe 8 de l'OACI, l'aéronef est considéré comme orphelin. Toutefois, la Guinée-Bissau peut délivrer un « certificat de navigabilité spécial » ou un document similaire pour indiquer que l'aéronef ne répond pas aux normes de l'Annexe 8 de l'OACI.
- c) Bien qu'il ne soit pas valide pour des vols internationaux, un tel document doit contenir des conditions et des limitations qui peuvent être imposées par d'autres États contractants pour que l'aéronef soit autorisé à voler à l'intérieur de leur territoire ou à le survoler.

1.7 TRANSFERT D'UN CERTIFICAT DE TYPE

Dans le cas du transfert d'un certificat de type d'aéronef reconnu :

- a) les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants doivent être mis à jour lors du prochain renouvellement de certificat de navigabilité ;
- b) s'il y a changement d'Etat de conception et qu'il n'existe pas de reconnaissance des certificats de type délivrés par le nouvel Etat de conception, les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants deviennent caducs sans délai.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 2 : PRODUCTION (Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 3 : CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

3.1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent chapitre prescrit les conditions de délivrance et de renouvellement des certificats de navigabilité. Ces conditions sont applicables à tous les aéronefs, à l'exception des aéronefs d'Etat.

3.2. ADMISSIBILITE, DELIVRANCE ET MAINTIEN DE LA VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITE (CDN)

- a) La Guinée-Bissau ne délivre un certificat de navigabilité (CDN) que sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.
- b) À compter du 26 novembre 2026, le certificat de navigabilité délivré à un aéronef télépilote doit contenir une justification de l'état de navigabilité du système d'aéronef télépilote (RPAS), en tant que système complet, pour garantir qu'il est conforme à la conception de type et en état de fonctionner en sécurité.
- c) La Guinée-Bissau délivre 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 lorsqu'il a une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences applicables du présent règlement par sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

Note : La Guinée-Bissau facilite la délivrance d'un « certificat de navigabilité spécial » ou d'un document similaire pour indiquer que l'aéronef ne répond pas aux normes de l'Annexe 8 à la convention de Chicago. Bien que non valide pour des vols internationaux, un tel document contient des conditions et des limitations qui peuvent être imposées par d'autres États contractants de l'OACI pour que l'aéronef reçoive l'approbation de voler à l'intérieur de leur territoire ou de le traverser.

- d) Le certificat de navigabilité doit être renouvelé ou rester 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 et ayant un effet au moins équivalent. Le cycle de renouvellement du certificat de navigabilité est de douze (12) mois au cas où l'état de l'aéronef est jugé satisfaisant et qu'il est entretenu par un organisme agréé de maintenance. Cette période peut être réduite en fonction du nombre des non-conformités significatives constatées par l'AAC lors de l'inspection de la navigabilité de l'aéronef.
- e) Lorsqu'un aéronef possède un certificat de navigabilité valide délivré par un État contractant de l'OACI et doit être inscrit sur le registre d'immatriculation de Guinée-Bissau, la Guinée-Bissau en délivrant son certificat de navigabilité, considère que le certificat de navigabilité

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

précédent constitue une justification satisfaisante ou un élément de justification satisfaisant de la conformité de l'aéronef aux exigences applicables du présent règlement du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

Note : La Guinée-Bissau facilite le transfert d'aéronefs sur le registre d'un autre État en délivrant un « certificat de navigabilité pour l'exportation » ou un autre document intitulé de façon similaire. Bien que non valide pour l'exécution de vols, un tel document constitue une confirmation que l'aéronef a récemment subi avec succès un examen de son état de navigabilité. Des éléments indicatifs sur la délivrance d'un « certificat de navigabilité pour l'exportation » figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

3.3. MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

Jusqu'au 25 novembre 2026, le certificat de navigabilité donne les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il doit être conforme dans l'ensemble (voir figure 1).

A compter du 26 novembre 2026, le certificat de navigabilité de tous les aéronefs, sauf les aéronefs télépilotés (RPA), doit donner les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il doit être conforme dans l'ensemble (voir figure 1).

A compter du 26 novembre 2026, le certificat de navigabilité de tous les aéronefs télépilotés (RPA) doit donner les renseignements indiqués dans le modèle ci-après, auquel il doit être conforme dans l'ensemble (voir figure 2).

Les certificats de navigabilité sont établis en portugaise avec une traduction en anglais et tous les aéronefs employés à la circulation aérienne doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité valide.

3.4 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AERONEF — LIMITES D'EMPLOI

Chaque aéronef 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.

Note : À compter du 26 novembre 2026, les renseignements nécessaires à la sécurité d'utilisation du RPA comprennent les renseignements applicables au poste de télépilotage (RPS) et à la liaison C2.

3.5 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITE

Un aéronef qui n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité ne peut être utilisé que lorsqu'il aura été remis en état de navigabilité.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Note : À compter du 26 novembre 2026, dans le cas d'un aéronef télépiloté qui doit être remis en état de navigabilité, cette disposition s'applique au RPS du RPA, à la ou aux liaisons C2 requises et à tout autre composant défini dans le règlement applicable de navigabilité.

3.6 CAS D'UN AERONEF ENDOMMAGE

Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'Autorité juge si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.

- Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État autre que la Guinée-Bissau, l'autorité de cet État a le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement la Guinée-Bissau en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au a).
- Si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il est interdit de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, dans des cas exceptionnels, des limites d'emploi spéciales sont prescrites dans lesquelles l'aéronef peut effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome pour être remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, la Guinée-Bissau tient compte de toutes les limitations proposées par l'État qui, en application du b), a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Le vol est autorisé dans les limites prescrites.
- Si les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef peut être autorisé à reprendre son vol.

3.7 PERMIS DE VOL SPECIAL

3.7.1 La Guinée-Bissau peut délivrer un permis de vol spécial assorti de limites d'emploi pour des aéronefs qui ne répondent pas aux spécifications de navigabilité, mais qui peuvent voler en sécurité.

Le modèle du permis de vol spécial est spécifié sur la figure 3.

Exemples de vols faisant l'objet de tels permis :

- vol de livraison ou d'exportation ;
- évacuation d'un aéronef en danger imminent ou en cas de force majeure ;
- vol d'un aéronef en surcharge transportant du carburant ou un équipement de navigation supplémentaire ;
- effectuer les essais après maintenance ;
- transfert d'un aéronef à un autre lieu pour une intervention de maintenance.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

3.7.2 Lorsqu'un permis de vol spécial est délivré, des conditions appropriées doivent être fixées afin de réduire au minimum les risques pour les personnes ou les biens. Les conditions ci-après sont jugées indispensables pour tout permis de vol spécial :

- a) une copie du permis doit se trouver en permanence à bord de l'aéronef pour le vol ;
- b) les marques d'immatriculation attribuées doivent être apposées sur l'aéronef;
- c) aucune personne ou aucun bien ne doit être transporté à bord contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- d) aucune personne ne doit être transportée à bord, à moins qu'elle ne soit indispensable à la conduite du vol et n'ait été avisée de la teneur de l'autorisation et de l'état de navigabilité de l'aéronef ;
- e) l'aéronef ne doit être conduit que par des membres d'équipage qui sont titulaires de brevets ou licences appropriés et qui connaissent l'objet du vol ainsi que les conditions imposées ;
- f) le vol doit être effectué de manière à éviter des zones où il pourrait mettre en danger des personnes ou des biens ;
- g) le vol doit être effectué dans le respect des limites d'emploi prescrites par le manuel de vol de l'aéronef ainsi que des limitations supplémentaires spécifiées pour ce vol;
- h) la période de validité du permis est spécifiée et ne peut dépasser sept (07) jours.

3.7.3 Si l'aéronef n'est pas conforme aux spécifications de l'Annexe 8 de l'OACI et doit survoler des États autres que la Guinée-Bissau, l'exploitant de l'aéronef doit au préalable obtenir les autorisations de survol nécessaires des autorités respectives des États survolés.

3.7.4 L'aéronef doit être inspecté et réparé selon qu'il convient pour assurer la sécurité du vol et confirmer son état de navigabilité ; une fiche de maintenance doit être signée par une personne titulaire d'une licence délivrée conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de l'OACI, ou par un organisme de maintenance agréé conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de l'OACI.

3.8 APPROBATION DE NAVIGABILITE POUR L'EXPORTATION

3.8.1 L'Autorité de l'aviation civile délivre une approbation de navigabilité pour exportation, encore appelée certificat de navigabilité pour exportation sur demande de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.

Note : le certificat de navigabilité pour exportation n'est pas un certificat de navigabilité au sens de l'article 31 de la Convention de Chicago et en conséquence, il ne donne pas le droit d'effectuer des vols commerciaux.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

3.8.2 La Guinée-Bissau, en délivrant un certificat de navigabilité pour exportation, suit de près les procédures de délivrance ou de renouvellement d'un certificat de navigabilité en tenant compte du temps qui s'est écoulé depuis sa dernière activité concernant l'aéronef en question. Les enregistrements de maintenance à conserver peuvent aussi être limités aux travaux qui ont été effectués depuis la dernière inspection effectuée.

3.8.3 Si les Etat d'exportation ou d'importation sont convenus, au moyen d'accords bilatéraux ou d'autres moyens, que le certificat de navigabilité pour l'exportation ou l'importation atteste de la conformité aux exigences de l'État d'importation au lieu de la conformité aux exigences de l'État d'exportation, alors l'Autorité de l'État d'exportation doit contacter l'État d'importation pour connaître d'éventuelles exigences spéciales formulées par l'État d'importation.

3.8.4 DEMANDE D'APPROBATION DE NAVIGABILITÉ AUX FIN D'EXPORTATION

Le postulant à un certificat de navigabilité pour exportation doit fournir à cet effet, si applicable, les informations suivantes :

- (1) l'indication à savoir si le produit est neuf, nouvellement révisé ou usagé ;
- (2) la conformité au certificat de type ;
- (3) une fiche de pesée de moins de 12 mois après toute réparation ou modification majeure du produit ;
- (4) la preuve de la conformité aux consignes de navigabilité applicables et le cas échéant une notification acceptable par l'Autorité de la non-conformité à certaines consignes de navigabilité;
- (5) L'historique du produit tel que comptes rendus matériels de l'aéronef et des moteurs, les fiches de réparation et de modification, etc;
- (6) une description générale de toutes les installations temporaires sur l'aéronef pour les besoins de convoyage ainsi qu'un engagement de désinstallation et de restauration de l'aéronef dans les conditions approuvées après le vol de convoyage ;
- (7) une attestation ou une promesse d'acceptation du produit par l'acquéreur étranger ;
- (8) les conditions spéciales du pays importateur du produit.

3.8.5 MODÈLE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ POUR EXPORTATION

- (a) Le certificat de navigabilité pour exportation n'est pas un titre de navigabilité. Il n'autorise donc pas l'utilisation d'un aéronef à des fins commerciales ou privées. Ce certificat est un document attestant à un moment donné de la situation technique d'un aéronef vis-à-vis de sa définition et de son état de navigabilité et indiquant si par rapport à une situation normale il existe ou non des réserves.
- (b) Le certificat de navigabilité pour exportation donne les renseignements indiqués dans le modèle de la figure 4, auquel il est conforme dans l'ensemble.
- (c) Le certificat de navigabilité pour exportation est établi en langue portugaise avec une traduction en Anglais.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

3.8.6 RESPONSABILITÉ DE L'EXPORTATEUR

- (a) Tout exportateur qui obtient une approbation de navigabilité aux fins d'exportation doit prendre les mesures ci-après :
- (1) déposer ou faire déposer toute installation temporaire incorporée à un aéronef aux fins de la livraison à l'exportation et rétablir la configuration approuvée de l'aéronef à la fin du vol de livraison ;
 - (2) lorsque le titre de propriété d'un aéronef est transféré ou a été transféré à un acheteur étranger :
 - (i) demander l'annulation de l'immatriculation et du certificat de navigabilité en vigueur, en indiquant la date de transfert du titre de propriété ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire étranger ;
 - (ii) renvoyer à l'Autorité, le certificat d'immatriculation et le certificat de navigabilité ;
 - (iii) présenter une déclaration attestant que les marques d'immatriculation et d'identification nationales de l'aéronef ont été détruites ;
 - (iv) présenter la preuve de l'enlèvement du code Mode S configuré sur le(s) transpondeur(s) et du code configuré sur la balise de détresse ELT.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

FIGURE 1 – MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

		AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL DA GUINÉ-BISSAU GUINEA-BISSAU CIVIL AVIATION AUTHORITY		Nº
CERTIFICADO DE NAVIGABILIDADE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS				
1. Marca de Nacionalidade e Matrícula <i>Nationality and Registration Marks)</i> J5 – B..		2. Fabricante e designação da aeronave atribuída pelo Fabricante <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft**</i>		3 Número de serie da Aeronave <i>Aircraft serial number</i>
4. Categoria e/ou operação: <i>Category and/or operation***</i>				
5. O presente Certificado de Navegabilidade é emitido para a aeronave acima especificada, nos termos da Convenção sobre a Aviação Civil internacional, de 7 de Dezembro de 1944 e do Regulamento Técnico Aeronáutico da Guiné-Bissau, RTA - GB 8 AIR, PARTE 1. Esta aeronave é considerada aeronavegável quando mantida e utilizada de acordo com os textos acima mencionados e limites operacionais aplicáveis. <i>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the RTA-GB 8 AIR, PART 1.</i> <i>In respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</i>				
Data da emissão: <i>Date of issue</i>		O Presidente de Conselho de Administração <i>The Chairman</i>		
6. O presente Certificado deverá encontrar-se a bordo em todos os voos <i>This Certificate shall be carried on board during all flights</i>				

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

*** Indiquer la base de la certification, c'est-à-dire le règlement de certification, qui a servi à déterminer la conformité de l'aéronef et/ou la catégorie d'exploitation permise de l'aéronef (transport aérien commercial, travail aérien ou transport privé.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Data e lugar de inspecção <i>Place and date of inspection</i>	<u>Resultado</u> de inspecção e data limite de validade <i>Inspection result and expiration date</i>	Assinatura <i>Signature</i>

Resultado:

Result

- **Situação/Situation R: Certificado suspenso/Certificate suspended**
- **Situação/Situation V: Certificado válido até a data indicada/Certificate validated until the indicated date**

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

FIGURE 2 - MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE - RPA

		AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL DA GUINÉ-BISSAU GUINEA-BISSAU CIVIL AVIATION AUTHORITY		Nº	
CERTIFICADO DE NAVIGABILIDADE - RPA CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS - RPA					
1. Marca de Nacionalidade e Matricula <i>Nationality and registration marks</i> J5 – B..		2. Fabricante da aeronave pilotada remotamente (RPA) e designação da aeronave pilotada remotamente (RPA) atribuída pelo Fabricante <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft**</i>		3. Numero de série da aeronave pilotada remotamente <i>Serial number of the remotely piloted aircraft</i>	
4. Tipo(s) e/ou modelo(s) de estação de pilotagem remota <i>Type(s) and/or model(s) of remotely piloted station</i>			5. Link(s) para o RPA (link(s) C2) <i>Connection(s) for the RPA (Connection(s) C2) ***</i>		
6. Categoria e/ou operação: <i>Category and/or operation****</i>					
7. O presente Certificado de Navegabilidade é emitido para a aeronave acima especificada, nos termos da Convenção sobre a Aviação Civil internacional, de 7 de Dezembro de 1944 e do Regulamento Técnico Aeronáutico da Guiné-Bissau, RTA - GB 8 AIR, PARTE 1. Esta aeronave é considerada aeronavegável quando mantida e utilizada de acordo com os textos acima mencionados e limites operacionais aplicáveis. <i>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the RTA-GB 8 AIR, PART 1.</i> <i>In respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</i>					
Data da emissão: <i>Date of issue</i>			O Presidente de Conselho de Administração <i>The Chairman</i>		
8.					

** La désignation constructeur doit comporter le type et le modèle de l'aéronef télépiloté (RPA).

*** Indiquer la ou les liaisons C2 qui peuvent être utilisées pour la commande et le contrôle du RPA conformément au règlement de certification et pour utiliser le RPA en respectant les limites d'emploi spécifiées.

**** Indiquer la base de la certification, c'est-à-dire le règlement de certification, qui a servi à déterminer la conformité du RPA et/ou la catégorie d'exploitation permise (transport aérien commercial, travail aérien ou transport privé).

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Data e lugar de inspecção <i>Place and date of inspection</i>	<u>Resultado</u> de inspecção e data limite de validade <i>Inspection result and expiration date</i>	Assinatura <i>Signature</i>

Resultado:
Result

- **Situação/Situation R: Certificado suspenso/Certificate suspended**
- **Situação/Situation V: Certificado válido até a data indicada/Certificate validated until the indicated date**

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

FIGURE 3 – MODELE DE PERMIS DE VOL SPECIAL

LICENÇA PROVISÓRIA DE VÔO SPECIAL FLIGHT PERMIT		
	AUTORIDADE DE AVIAÇÃO DA GUINÉ-BISSAU GUINEA-BISSAU CIVIL AVIATION AUTHORITY	Nº
1. Marca de nacionalidade e matrícula <i>Nationality & registration marks</i>	2. Fabricante e designação da aeronave <i>Manufacturer and designation of aircraft</i>	3. Número de serie da aeronave <i>Aircraft serial number</i>
J5 – B..		4. Data de fabrico <i>Date of Manufacture</i>
5. Esta autorização provisória de voo é emitida de acordo com o Regulamento RTA-GB 8 AIR, PARTE 1 <i>This special flight permit is issued in accordance with Regulation RTA-GB 8 AIR, PART 1</i>		
7. Finalidade de voo <i>Object of the flight</i>		
☐ Posicionamento <i>Ferry</i>		
☐ Voo Ensaio <i>Test Flight</i>		
☐ Evacuação <i>Evacuation</i>		
☐ Outros (a especificar) <i>Others (to specify)</i>		
8. Operador : <i>Operator</i>		
Prazo de Validade: <i>Period of validity</i>		
De : Até : <i>From To</i>		
9. Rota: <i>Routing</i>		
Ponto de partida : Destino : <i>Starting point Place of destination</i>		
10. Limitações : <i>Limitations</i>	Apresentação pública autorizada: <i>Authorized public presentation (display)</i>	Outros (a especificar) : <i>Others (to specify)</i>
Limitado ao território da Guiné-Bissau <i>Limitation into the territory of the Guinea-Bissau</i>	Sim Não <i>Yes No</i>	Sim Não <i>Yes No</i>
11. Condições: <i>Conditions</i>		
Veja as condições de operação na parte traseira: <i>See operating conditions on backside</i>		
Date de emissão : Presidente de Conselho de Administração da AACGB : <i>Date of Issue Chairman of Civil Aviation Authority</i>		
Assinatura : <i>Signature</i>		

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Condições Conditions
A aeronave acima mencionada está autorizada a efetuar vôo indicado sob as seguintes condições de operação, devendo estar disponível para qualquer pessoa que a opera: <i>The above mentioned aircraft is authorized to perform the Flight (Theft) indicated above under the following operating conditions that must be available for any person operating the aircraft:</i> As informações operacionais relevantes para a operação da aeronave e dos sistemas devem estar a bordo e à disposição da tripulação de voo. <i>The operating information related to the conduct of the aircraft and systems must be on board and available for the flight crew.</i> Este voo deve ser efectuado em conformidade com o manual de voo aprovado, com as marcações e indicações adequadas ou com uma combinação de todos estes elementos. <i>This flight must be performed according to the data contained in the approved flight manual, to the appropriated markings and indications or to the combination of all these elements.</i> A tripulação de voo deve possuir as qualificações adequadas para este tipo de aeronave. <i>The flight crew must hold the required ratings of this aircraft type.</i> É proibido o transporte de carga ou de pessoas que não sejam membros da tripulação ou representante(s) da autoridade. <i>The transport of freight or people other than the crew members or the representative (s) of the authority is prohibited.</i> Esta autorização expira quando a aeronave chega ao seu destino ou na data de expiração, consoante o que ocorrer primeiro. <i>This authorization expires upon the arrival of the aircraft to destination or at the expiry date, the first case reached.</i> Esta autorização não confere o direito de sobrevoar países estrangeiros, cabendo ao proprietário ou ao operador da aeronave obter as autorizações de sobrevoos, aterragem e descolagem de todos os Estados incluídos na sua rota. <i>This authorization does not confer the right to fly over foreign countries, and it is up to the owner or operator of the aircraft to obtain the overflight, landing and take-off authorizations of all the states included in their route.</i>

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

FIGURE 4 – MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE POUR EXPORTATION

		AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL DA GUINÉ-BISSAU GUINEA-BISSAU CIVIL AVIATION AUTHORITY		N°
CERTIFICADO DE NAVIGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO <i>EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS</i>				
1. Marca de nacionalidade e matrícula <i>(Nationality and registration marks)</i> J5 – B..		2. Fabricante e designação da aeronave atribuída pelo Fabricante ** <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>		3. Número de serie da aeronave <i>Aircraft serial number</i>
				4 - Data de fabrico <i>Date of Manufacture</i>
5. Para exportação para : <i>For exportation to</i>				
6. O presente Certificado de Navegabilidade é emitido para a aeronave acima especificada, nos termos da Convenção sobre a Aviação Civil internacional, de 7 de Dezembro de 1944 e do Regulamento Técnico Aeronáutico da Guiné-Bissau, RTA - GB 8 AIR, PARTE 1. <i>This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the RTA GB 08 AIR PART 1.</i>				
7. Este documento não constitui autorização para um o voo <i>This document does not allow the flight</i>				
8. Ao emitir este documento, a Autoridade certifica que, no dia da sua assinatura, a aeronave reúne as condições para a emissão de um certificado de navegabilidade da mesma categoria, salvo condições contrárias no verso. <i>By issuing this document, the Authority certify that on signature date, the aircraft complies with the conditions for issuance of the certificate of airworthiness in the same category except as indicated on back side.</i>				
Data de emissão: <i>Date of issue</i>		Presidente de Conselho de Administração <i>The Chairman</i>		

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Descrição Item	Fabricante Manufacturer	Modelo Model	Número de serie Serial number
Motor(s) instalado(s) Engine(s) installed			
Hélice(s) instalado(s) Propeller(s) installed			
APU instalado (s) Auxiliary Power Unit installed			
Trains de aterragem instalados Landing gears installed			
Exigências suplementares de aeronavegabilidade : Additional airworthiness requirements			
Derrogações : Exceptions			

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

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

FIGURE 5 – MODELE DE LICENCE DE STATION D'AERONEF

	AUTORIDADE DE AVIAÇÃO CIVIL DA GUINÉ-BISSAU GUINEA-BISSAU CIVIL AVIATION AUTHORITY		Nº		
LICENÇA DE ESTAÇÃO RADIO DA AERONAVE AIRCRAFT RADIO LICENCE					
De acordo com a Convenção sobre aviação civil internacional de 7 de Dezembro de 1944, a Convenção da União Internacional de Telecomunicações, o Código Aéreo da Guiné-Bissau e dos Regulamentos Técnicos Aeronáuticos em vigor na Guiné-Bissau, esta licença de estação radio é emitida para a instalação e operação dos equipamentos (1) nas seguintes aeronaves: <i>This radio licence is issued to the below described aircraft pursuant to the Convention on International Civil Aviation Organization dated on December 7th, 1944, to the convention on International Telecommunications Union and to Law establishing the Civil Aviation Regulation of the Guinea-Bissau</i>					
Tipo da aeronave & nº de série <i>Type of aircraft Serial nº</i>	Marca de nacionalidade e matricula <i>Registration mark</i>	Indicativo de chamada <i>Call sign</i>	Proprietário Owner & Operador Operator	Categoria de utilização <i>Category of operation</i>	Regime de voo <i>Flight rule</i>
Data inicial de emissão: <i>Date of first issue</i> Lugar e data : <i>Place and date</i> Data de validade: <i>Expiry date</i> Le Président du conseil d'administration: <i>The Chairman of the Board</i>					

Veja equipamento de bordo no reverso
See overleaf on-board equipment.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

Anexo
Attachment

Aeronave :
Aircraft

Matricula :
Registration

EQUIPAMENTOS DE BORDO
ON-BOARD EQUIPMENTS

	EQUIPAMENTOS <i>EQUIPMENTS</i>	MARCA e TIPO <i>DESIGNATION & TYPE</i>	FREQUÊNCIAS E POTÊNCIA <i>FREQUENCIES & POWER</i>
COMUNICAÇÃO <i>COMMUNICATION</i>			
RADIONAVEGAÇÃO <i>RADIONAVIGATION</i>			
DIVERSOS <i>DIVERSAL</i>			

Data :
Date

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 4 : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

4.1 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent chapitre prescrit les conditions de maintien de la navigabilité des aéronefs.

Jusqu'au 25 novembre 2026, les exigences du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, moteurs, hélices et pièces connexes.

À compter du 26 novembre 2026, les exigences du présent chapitre devient applicables à tous les aéronefs, postes de télépilotage, moteurs, hélices et pièces connexes.

4.2 RESPONSABILITES DE LA GUINEE-BISSAU EN CE QUI CONCERNE LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

4.2.1 Jusqu'au 25 novembre 2026 et en tant qu'État d'immatriculation, la Guinée-Bissau :

- a) avise l'État de conception qu'il a immatriculé l'aéronef en question lorsqu'il immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et qu'il délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement;
- b) vérifie le maintien de la navigabilité d'un aéronef en fonction du règlement applicable de navigabilité en vigueur pour cet aéronef ;
- c) accepte des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef :
 1. demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ;
 2. soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions relatives à la conception de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago.
- d) adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité (Mandatory Continuing Airworthiness Informations – MCAI) reçus de l'État de conception. Ces renseignements s'imposent directement à tous les exploitants ou propriétaires d'aéronefs immatriculés en Guinée-Bissau ;
- e) met en place un système permettant de surveiller et d'obtenir des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité reçus de l'État de conception d'une modification et adopte directement ces renseignements obligatoires;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- f) communique à l'État de conception d'une modification concernée, tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a établis en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question ;
- g) dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, s'assure que les exploitants ou propriétaires et les organismes de maintenance ont mis en place un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification, la Guinée-Bissau s'assure qu'il existe un système permettant de transmettre ces renseignements à la personne ou à l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation.

4.2.3 À compter du 26 novembre 2026, et en tant qu'État d'immatriculation, la Guinée-Bissau :

- a) avise l'État de conception qu'il a immatriculé l'aéronef en question lorsqu'il immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et qu'il délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement ;
- b) vérifie le maintien de la navigabilité d'un aéronef en fonction du règlement applicable de navigabilité en vigueur pour cet aéronef ;
- c) accepte des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef :
 - 1. demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ;
 - 2. soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions relatives à la conception de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago.
- d) adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité (Mandatory Continuing Airworthiness Informations – MCAI) reçus de l'État de conception. Ces renseignements s'imposent directement à tous les exploitants ou propriétaires d'aéronef immatriculés en Guinée-Bissau ;
- e) communique à l'État de conception d'une modification concernée, tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a établis en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- f) dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg, d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, d'un avion télépilote ou d'un hélicoptère télépilote, s'assure que les exploitants ou propriétaires et les organismes de maintenance ont mis en place un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque ces renseignements concernent un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice, ils doivent être communiqués à la fois à l'organisme responsable de la conception de type du poste de télépilotage, du moteur ou de l'hélice et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification, la Guinée-Bissau s'assure qu'il existe un système permettant de transmettre ces renseignements à l'organisme responsable de la conception de la modification.

4.2.4 Lorsque la Guinée-Bissau agré un organisme de maintenance ou qu'elle accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un autre État contractant de l'OACI, la Guinée-Bissau veille au respect des normes du chapitre 6 de la présente partie.

4.2.5 La Guinée-Bissau veille à ce que des informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation ne soient pas transmises dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

4.2.6 Communication des renseignements à l'autorité de l'aviation civile

4.2.6.1 En ce qui concerne les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, les renseignements au **4.2.6.2** ci-dessous doivent être communiqués à l'Autorité de l'aviation civile par les exploitants et les organismes de maintenance agréés suivant les procédures de communication de ces renseignements établies par l'Autorité de l'aviation civile.

4.2.6.2 Les comptes rendus sur les pannes, les mauvais fonctionnements et les défauts qui peuvent entraîner au minimum les cas cités ci-dessous, doivent être transmis à l'Autorité de l'aviation civile et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef :

1. Incendies en vol avec fonctionnement correct du dispositif d'alarmes ;
2. Incendies en vol sans fonctionnement du dispositif d'alarmes ;
3. Fausses alarmes incendie pendant le vol ;
4. Le système d'échappement du moteur qui provoque durant le vol des dommages au moteur, à la structure adjacente, aux équipements et accessoires ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

5. Un accessoire de l'aéronef qui provoque pendant le vol, l'accumulation ou la circulation de fumée, de vapeur, ou de vapeurs toxiques ou nocives dans le cockpit ou la cabine de passagers ;
6. Arrêt moteur en vol pour cause d'extinction moteur ;
7. Arrêt moteur en vol lorsque surviennent des dommages externes au moteur ou à la structure de l'aéronef ;
8. Arrêt moteur en vol dû à l'ingestion de corps étrangers ou au givrage ;
9. Arrêt en vol de plus d'un moteur ;
10. Un système de mise en drapeau d'hélice ou la capacité du système à contrôler la survitesse pendant le vol ;
11. Le circuit carburant ou le système de vidange carburant qui affecte l'écoulement de carburant ou qui cause la fuite dangereuse de carburant pendant le vol ;
12. Une extension ou une rétraction non intentionnelle du train d'atterrissage, une ouverture ou fermeture non intentionnelles des trappes de train d'atterrissage pendant le vol ;
13. Eléments du circuit de freinage ayant pour conséquence la perte de puissance de freinage lorsque l'aéronef est en mouvement au sol ;
14. Structure d'aéronef nécessitant une réparation majeure ;
15. Criques, déformation permanente, ou corrosion de structure d'aéronef lorsqu'elle dépasse la tolérance acceptable pour le constructeur ou l'Autorité ;
16. Eléments d'aéronef ou défauts de fonctionnement de systèmes qui ont pour conséquence la prise de mesures d'urgence pendant le vol (à l'exception de l'arrêt moteur) ;
17. Chaque interruption de vol, changement non programmé d'aéronef en route, ou arrêt non programmé ou déroutement, provoqués par des difficultés ou des défauts techniques de fonctionnement connus ou suspectés ;
18. Toute vibration anormale ou buffletin provoqués par un défaut de fonctionnement structural ou de système, un défaut, ou une panne ;
19. Une panne ou un défaut de fonctionnement de plus d'un indicateur parmi les Indicateurs d'attitude, de vitesse ou d'altitude pendant l'exploitation de l'aéronef ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

20. Le nombre de moteurs déposés prématurément en raison de mauvais fonctionnement, de pannes ou défauts, énuméré par marque, modèle et type d'aéronef sur lequel le moteur était installé ;

21. Le nombre de mises en drapeau en vol, énuméré par type d'hélice, de moteur et d'aéronef sur lequel le moteur à hélice est installé ;

4.2.6.3 A compter du 26 novembre 2026, en ce qui concerne les systèmes d'aéronef télépiloté, en plus les points ci-dessus, les exploitants et les organismes de maintenance doivent communiquer à l'Autorité de l'aviation civile tous les renseignements sur les pannes, les mauvais fonctionnements et les défauts des postes de télépilotage et des liaisons C2.

4.2.6.4 Les comptes rendus exigés dans cette section doivent :

1. être établis dès que possible et dans tous les cas dans les trois (3) jours (72 heures) suivant l'avènement de la panne, du mauvais fonctionnement, ou du défaut devant être objet de rapport ; et
2. être établis conformément aux procédures établis par l'Autorité de l'aviation civile et doivent contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne, de l'exploitant ou de l'organisme.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.3 RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE / LOCATAIRE

- (a) Pour l'entretien d'un aéronef, il convient de distinguer, d'une part, la gestion du maintien de la navigabilité et d'autre part, la réalisation des travaux sur l'aéronef et ses équipements. La gestion du maintien de la navigabilité est en particulier constituée de toutes les actions nécessaires à la gestion des travaux d'entretien à réaliser sur l'aéronef et ses équipements.
- (b) Tous les avions et hélicoptères, qu'ils soient exploités par une compagnie aérienne ou par un exploitant privé, doivent être continuellement entretenus suivant un programme approuvé et par des organismes d'entretien agréés par l'Autorité de l'aviation civile pour les opérations d'entretien.
- (c) Par ailleurs, la gestion du maintien de la navigabilité doit aussi être effectuée par un organisme agréé à cet effet, un même organisme pouvant détenir les deux agréments.
- (d) L'Autorité peut, dans des conditions définies, agréer ou valider un atelier d'entretien ou un organisme chargé de la gestion de la navigabilité, agréé par une autre Autorité.
- (e) Le propriétaire d'un aéronef est responsable du maintien de l'aptitude au vol de son aéronef. En cas de location, la responsabilité du propriétaire et celle du locataire exploitant doivent être clairement définies ; c'est ainsi que le locataire exploitant devient responsable du maintien de l'aptitude au vol de l'aéronef dès lors que son nom est inscrit au Certificat d'Immatriculation de l'aéronef.
- (f) l'entretien comprend la réalisation, par des personnes habilitées de l'organisme agréé, des opérations suivantes :
 - (1) l'application du programme d'entretien approuvé par l'Autorité ;
 - (2) la correction des défauts ;
 - (3) l'exécution des modifications et des réparations ; et
 - (4) l'application des consignes de navigabilité ;
 - (5) la tenue à jour du karex.

Les vérifications de pré vol normalement effectuées avant le vol par le pilote ne sont pas considérées comme des opérations d'entretien, mais la visite journalière est une opération d'entretien qui doit, à ce titre, être effectuée par un organisme de maintenance agréé.

- (g) Le propriétaire ou locataire doit :
 - (1) signaler à l'Autorité la dénonciation de la déclaration d'entretien par l'une ou l'autre partie des signataires ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (2) certifier conforme les informations contenues dans le formulaire relatif à la demande de renouvellement du certificat de navigabilité ;
- (3) avoir pris connaissance des règlements pertinents relatifs au certificat de navigabilité, à la navigabilité et à la licence de station d'aéronef ainsi que de la documentation associée ;
- (4) avoir pris connaissance du programme d'entretien ;
- (5) signaler à l'organisme de maintenance tous travaux effectués en dehors de l'organisme de maintenance par nécessité ;
- (6) signaler sur le carnet de route tous défauts rencontrés en exploitation ;
- (7) signaler à l'organisme de maintenance, au gestionnaire du maintien de la navigabilité et à l'Autorité la vente de l'aéronef ;
- (8) notifier sous trois (03) jours à l'Autorité, à l'organisme de maintenance et au gestionnaire de la navigabilité tout incident ou accident conformément à la réglementation en vigueur.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.4 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT/ORGANISME CHARGÉ DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

L'exploitant/l'organisme chargé de la gestion de la navigabilité doit :

- (a) respecter les conditions de maintien de l'aptitude au vol et du maintien de la navigabilité ;
- (b) veiller à ce que l'organisme de maintenance soit agréé pour les tâches d'entretien qu'il réalise et qu'il applique le programme d'entretien approuvé par l'Autorité ;
- (c) faire effectuer les opérations d'entretien programmées et issues du programme d'entretien par un organisme de maintenance agréé, faire appliquer les consignes de navigabilité et corriger les défauts découverts ou signalés ;
- (d) réaliser la gestion des visites programmées, des éléments à potentiel, des éléments à vie limite, des consignes de navigabilité, et informer le propriétaire des échéances ;
- (e) veiller à la bonne tenue des documents de l'aéronef ;
- (f) présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé aux échéances prévues dans le programme d'entretien approuvé ;
- (g) présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé sur demande expresse de celui-ci ;
- (h) veiller à ce que l'organisme de maintenance agréé enregistre sur les documents appropriés les travaux effectués ;
- (i) veiller à ce que l'organisme de maintenance agréé constitue et archive les dossiers de travaux ;
- (j) veiller à ce que l'atelier soit effectivement agréé pour le type de tâches de maintenance et le type d'aéronef correspondant ; sinon elles doivent être sous traitées à des ateliers agréés ;
- (k) veiller à ce que toutes les modifications et/ou réparations appliquées sur l'aéronef fassent l'objet d'une approbation par l'Autorité ;
- (l) signaler à l'Autorité tout refus du propriétaire de présenter l'aéronef à une échéance ;
- (m) signaler à l'Autorité toute modification des conditions d'entretien ;
- (n) procéder à la présentation de l'aéronef en vue du renouvellement du certificat de navigabilité ;
- (o) informer le propriétaire et l'Autorité de tout incident survenu ou rencontré sur l'aéronef en cours de visite d'entretien que l'organisme de maintenance agréé aura mentionné.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.5 LIGNES DIRECTRICES POUR L'AUTHENTIFICATION ET L'ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES PIÈCES D'AÉRONEFS

4.5.1 DÉCLARATION DES PIÈCES NON APPROUVÉES

4.5.1.1 OBJECTIF

Le présent paragraphe vise à préciser les obligations en matière de comptes rendus des pièces non approuvées.

4.5.1.2 DÉFINITIONS

(a) Pièces approuvées

- (1) Une pièce approuvée est une pièce qui est conforme aux données de conception qui lui sont applicables et qui a été fabriquée puis entretenue conformément aux exigences de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation, selon le cas.
- (2) Les pièces approuvées conformément au point (1) répondent aux conditions pour être installées sur un aéronef particulier si - et uniquement si - elles respectent aussi les données de conception approuvées applicables à l'aéronef particulier sur lequel elles seront installées. Par exemple, un fauteuil conçu et approuvé pour résister à des charges vers l'avant de $n = 9$ ne peut être installé sur un aéronef dont les fauteuils doivent faire l'objet d'un essai dynamique de résistance à $n = 16$.
- (3) Les pièces standard telles que les fixations sont considérées comme étant approuvées quand elles sont conformes à une norme nationale ou industrielle acceptée et quand elles sont indiquées dans la conception de type de l'aéronef particulier.

(b) Pièces non approuvées

- (1) Toute pièce qui ne satisfait pas aux conditions citées au paragraphe (a) est considérée comme pièce non approuvée.
- (2) Toute pièce qui n'est pas supportée par la documentation appropriée est considérée comme pièce non approuvée.
- (3) Sont aussi considérées comme pièces non approuvées :
 - (i) les pièces fournies directement à l'utilisateur par un sous-traitant non autorisé ;
 - (ii) les pièces entretenues ou dont la remise en service est approuvée par une personne ou un organisme non agréé à cet effet ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (iii) les pièces non entretenues conformément aux dispositions des données approuvées applicables ;
- (iv) les pièces qui ont atteint leur potentiel, y compris, s'il y a lieu, leur durée de vie utile éventuelle.

4.5.1.3 CONTENU DES DOCUMENTS DEVANT SOUTENIR L'ACCEPTABILITÉ D'UNE PIÈCE

- (a) Un processus de documentation qui fournit les preuves écrites de l'acceptation d'une pièce est l'élément essentiel de tout système mis en place pour s'assurer que seules les pièces approuvées sont installées sur l'aéronef. Un tel processus est fait pour fournir toutes les informations concernant la pièce en question et suffisantes pour permettre à tout potentiel installateur d'attester de son statut.
- (b) Les documents doivent contenir entre autres les informations suivantes :
 - (1) l'autorité sous laquelle le document est émis ;
 - (2) les références d'identification aux fins de traçabilité ;
 - (3) nom, adresse et référence d'approbation de l'organisation d'émission du document ;
 - (4) demande d'exécution de travaux, contrat ou numéro de facture ;
 - (5) quantité, description, numéro de la pièce et numéro de série (si applicable) ;
 - (6) informations concernant la limitation de vie, y compris l'historique de la pièce ;
 - (7) la signature et la référence d'approbation de la personne d'émission du document ;
 - (8) le statut de la pièce (neuve ou usagée).

4.5.1.4 PRÉCAUTIONS POUR ÉVITER L'ACCEPTATION PAR INADVERTANCE DE PIÈCES NON APPROUVÉES

- (a) Une preuve documentaire de conformité avec un processus approuvé n'apporte pas une garantie contre l'installation de pièce non approuvée, s'il peut être reconnu que le fournisseur de la pièce a fourni des informations fausses.
- (b) Le moyen de défense primaire est un système de commande et de réception bien informé et alerte qui, par des vérifications et comptes rendus, permet de faire confiance aux fournisseurs et qui :
 - (1) assure une corrélation constante entre les pièces commandées et les pièces reçues ;
 - (2) fait preuve de vigilance à l'égard de toute modification non autorisée des pièces justificatives et de l'impossibilité pour le fournisseur de fournir la documentation requise ;
 - (3) permet de s'apercevoir qu'un prix indiqué pour la pièce est nettement inférieur à celui qui est demandé par d'autres fournisseurs ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (4) permet de s'apercevoir que les délais de livraison sont nettement plus brefs que ceux qui sont indiqués par d'autres fournisseurs ;
- (5) connaît les méthodes d'emballage des pièces utilisées par des fabricants, organismes de maintenance et distributeurs agréés et peut constater les écarts par rapport à ces méthodes.
- (c) Les organismes d'entretien approuvés et les exploitants doivent s'assurer que tous leurs personnels qui ont des contacts de routine avec les pièces, spécialement les acheteurs, les personnels des magasins de stockage, les mécaniciens et personnels certifiés sont entièrement au courant des dangers causés par les pièces non approuvées et leurs probables sources. D'amples avertissements doivent être donnés à de tels personnels sur l'accès aux données des pièces non approuvées. Les organismes d'entretien approuvés et les exploitants doivent aussi s'assurer que leurs fournisseurs de pièces sont complètement intégrés dans le réseau de rapport et des audits sont organisés périodiquement pour s'assurer que tout le monde reste vigilant.

4.5.1.5 SYSTÈME DE COMPTE RENDU DE PIÈCES NON APPROUVÉES

- (a) L'utilisateur final d'une pièce doit mettre en œuvre un système pour rapporter aux détenteurs de certificats de type et aux Autorités de régulation la détection de pièces non approuvées afin que les exploitants d'équipements similaires soient au courant le plus tôt possible.
- (b) L'accès au système de compte rendu doit être facile et valable dans un temps raisonnable. Ceci implique que la publicité sur le système de compte rendu doit être très répandue.
- (c) En vue de l'obtention autant que possible d'informations sur un compte rendu de pièce suspectée non approuvée, il est nécessaire d'avoir un format standardisé. Le format doit inclure les informations ci-après :
 - (1) origine et expéditeur de la pièce ;
 - (2) description de la pièce ;
 - (3) numéro de la pièce ;
 - (4) numéro de série de la pièce (si applicable) ;
 - (5) couleurs particulières ;
 - (6) marque de la pièce ;
 - (7) dimensions de la pièce ;
 - (8) point de différence avec la pièce authentique ;
 - (9) nature de tout document l'accompagnant.
- (d) A tout instant, une pièce jugée suspecte l'accompagnant doit être immédiatement mise en quarantaine avec la documentation qui l'accompagne et y rester jusqu'à ce que le corps responsable du processus de compte rendu soit satisfait des preuves établies ou que

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- l'authenticité de la pièce soit établie.
- (e) Des comptes rendus de pièces suspectées non approuvées peuvent se révéler faux dès que l'information devient valable dans la documentation de support. Un bon système de compte rendu doit accepter une telle fausse alerte et l'énergie gaspillée et reconnaître que les décourager pourrait conduire éventuellement à la suppression des comptes rendus avérés.
 - (f) Il est recommandé une simple base de données pour enregistrer les données et en permettre une gestion facile des comptes rendus de pièces suspectées non approuvées. La base de données doit avoir un code d'identification des comptes rendus.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.6 LIGNES DIRECTRICES POUR LE BON USAGE DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF REFORMÉ

4.6.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les lignes directrices pour le bon usage des pièces démontées d'un aéronef reformé, visent à instruire l'exploitant sur les précautions et méthodes dont il doit faire preuve dans les opérations de cannibalisation.
- (b) La cannibalisation est une opération consistant à prélever des pièces d'un aéronef réformé.

4.6.2 CONDITIONS DE CANNIBALISATION

- (a) Il est accepté que des pièces de rechange soient démontées d'aéronefs reformés ;
- (b) Les pièces démontées d'aéronef reformé bien qu'elles soient utilisables au moment où l'aéronef a été mis sous hangar, peuvent s'être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, particulièrement des facteurs environnementaux ou de la durée de l'entreposage.

4.6.3 PRÉCAUTIONS DE DÉMONTAGE

- (a) Le démontage de la pièce doit être planifié et contrôlé d'une manière similaire à celle qui utilisée dans les tâches de maintenance ordinaires des aéronefs.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce qui suit :
 - (i) le démontage de la pièce doit être conforme aux données de maintenance normales contenues dans les manuels de maintenance ;
 - (ii) le démontage de la pièce doit se faire au moyen d'outils spécifiques ;
 - (iii) des moyens satisfaisants d'accès à la pièce doivent être disponibles ;
 - (iv) si le démontage est effectué en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;
 - (v) tous les travaux doivent être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;
 - (vi) toutes les connections ouvertes de la pièce démontée doivent être obturées ;
 - (vii) une zone de mise sous séquestre, protégée et fermée, doit être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail pour recevoir la pièce démontée.

4.6.4 ÉVALUATION DE LA PIÈCE APRÈS DÉMONTAGE

- (a) Une évaluation de la pièce doit être faite après démontage par un organisme dûment agréé.
- (b) L'évaluation de la pièce se fait en fonction de facteurs et peuvent aller d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.6.5 CONDITIONS DE REMISE EN SERVICE DES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

- (a) Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties (les assureurs) ou bien l'aéronef complet ou ses éléments peuvent être mis en vente « sur place et en l'état ».
- (b) Certains éléments de l'aéronef peuvent être indemnes à la suite de l'accident ou de l'incident qui a détruit l'aéronef, mais cela doit être clairement confirmé par un organisme agréé. En l'absence d'une telle confirmation l'élément ne peut être remis en service.

4.6.6 RÉVISION ET REINSTALLATION DES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

- (a) Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties (les assureurs) ou bien l'aéronef complet ou ses éléments peuvent être mis en vente « sur place et en l'état ».
- (b) Avant que leur révision et leur réinstallation ne puissent être envisagées, toutes les pièces doivent faire l'objet d'une évaluation et d'une inspection compétentes à la lumière d'une connaissance suffisante des circonstances qui ont entouré l'accident, l'entreposage et les conditions de transport, et sur la base des antécédents opérationnels de l'aéronef obtenus dans les dossiers de navigabilité valides. Cette évaluation doit être confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.
- (c) En particulier, si la force d'impact est suffisante pour que la charge d'épreuve de l'élément soit dépassée, les contraintes résiduelles peuvent réduire sa résistance effective ou porter atteinte de toute autre manière à ses fonctions. Les charges plus élevées peuvent bien entendues fissurer l'élément, ce qui est encore plus dangereux. De plus, une réduction de résistance, peut être provoquée par un changement des caractéristiques de son matériau à la suite de la surchauffe causée par un incendie. Il est donc obligatoire d'établir que la pièce n'est pas fissurée, déformée ou surchauffée. Le degré de déformation peut être difficile à évaluer si les dimensions originales ne sont pas connues avec précision, auquel cas la pièce doit être rejetée.

Tout signe de surchauffe nécessiterait une enquête en laboratoire pour déterminer les modifications importantes des propriétés du matériau.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.7 LIGNES DIRECTRICES SUR L'ENLÈVEMENT DES PIÈCES MISES À LA CASSE

4.7.1 OBJECTIF

Les lignes directrices sur l'enlèvement des pièces et matériaux d'aéronefs mis à la casse visent à mettre en garde les personnes responsables de l'enlèvement de la possibilité qu'ils soient indûment vendus ultérieurement comme utilisables.

4.7.2 OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT

- (a) Les personnes responsables doivent veiller à ce que les éléments et matériaux décrits ci-après soient enlevés d'une manière contrôlée qui empêche leur remise en service :
 - (1) pièces comportant des défauts non réparables, qu'ils soient ou non visibles à l'œil nu ;
 - (2) pièces dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendues conformes aux spécifications applicables ;
 - (3) pièces et matériaux dont un traitement ou une réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'ils puissent être certifiés par un système approuvé ;
 - (4) pièces ayant fait l'objet de modification ou d'une réfection inacceptable et irréversible ;
 - (5) pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel ou dont les états manquent ou sont incomplets ;
 - (6) pièces dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à des contraintes ou à une chaleur extrême ;
 - (7) élément structurel principal démonté d'un aéronef à un cycle très élevé qui ne peut être rendu conforme en respectant les spécifications obligatoires applicables aux aéronefs vieillissants.

4.7.3 STOCKAGE DES PIÈCES

Les pièces mises en casse doivent être toujours séparées des pièces utilisables.

4.7.4 PRÉCAUTIONS D'ENLÈVEMENTS

- (a) Lorsque les pièces mises à la casse sont définitivement enlevées, elles doivent être mutilées ou être signalées clairement par une marque permanente.
- (b) Le marquage permanent de la pièce doit se faire d'une manière telle que ces pièces ne puissent plus servir à leur utilisation initiale prévue et qu'elles ne puissent être usinées ou camouflées pour donner l'impression qu'elles sont utilisables.
- (c) Quand les pièces rejetées seront réutilisées à des fins non aéronautiques légitimes, telles que, aides de formation et d'éducation, de recherche et de mise au point ou dans des applications non aéronautiques, il n'est pas approprié de les mutiler. Dans ce cas elles doivent :

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (1) porter une marque permanente indiquant qu'elles ne sont plus utilisables ; ou
- (2) leur numéro ou les indications de leur plaque d'identification peuvent être effacées ; ou
- (3) un état des pièces enlevées peut être tenu.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.8 EXIGENCES AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET A L'ENTRETIEN DES AÉRONEFS DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION EDTO

4.8.1 OBJECTIF

Le présent paragraphe a pour objet de préciser les principales exigences devant être prises en compte sur le plan de la gestion du maintien de la navigabilité et l'entretien dans le cadre de l'exploitation d'un avion en condition EDTO (**E**xtended **D**iversion **T**ime **O**perations).

4.8.2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent paragraphe est applicable à toutes les compagnies de transport aérien commercial qui exploitent ou souhaitent exploiter des avions multi moteurs en EDTO conformément aux exigences supplémentaires en terme :
 - (1) de certification ;
 - (2) de suivi de navigabilité EDTO ;
 - (3) d'opérations.
- (b) Il existe trois différents stades de temps maximal d'éloignement pour la délivrance d'une autorisation EDTO :
 - (1) au-delà de 60 minutes et jusqu'à 90 minutes incluses ;
 - (2) au-delà de 90 minutes et jusqu'à 120 minutes incluses ;
 - (3) au-delà de 120 minutes et jusqu'à 180 minutes incluses.
- (c) Toutefois, en fonction des contraintes liées à la zone d'exploitation, une augmentation maximale de 15 % peut être accordée au temps d'éloignement du deuxième stade (faisant ainsi 138 minutes).

4.8.3 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification suivante :
 - (1) **Groupe auxiliaire de puissance (Auxiliary Power Unit / APU)** : Moteur à turbine destiné à être utilisé comme source de puissance pour les moteurs électriques, pompes hydrauliques, et les autres équipements ou accessoires de l'avion et/ou de fournir de l'air comprimé aux systèmes pneumatiques de l'avion.
 - (2) **EDTO Configuration, Maintenance et Procédures (CMP)** : Ce sont les exigences en matière de configuration minimale d'un aéronef particulier, incluant les inspections spéciales, les équipements à vie limite, les contraintes spécifiques de la liste minimale d'équipements associée du constructeur (Master Minimum Equipment List : MMEL), et les procédures d'entretien, jugées nécessaires par l'Autorité afin de

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

garantir la capacité de la combinaison cellule/moteur pour un temps de déroutement maximal donné en EDTO. Le détenteur du Certificat de type peut être amené à réviser le document CMP pour maintenir le niveau de sécurité désiré. Toutes ces modifications doivent être prises en compte par l'exploitant qui doit faire évoluer tous les documents appropriés en conséquence, certaines de ces modifications pouvant exiger des actions urgentes avant tout nouveau vol EDTO.

- (3) **Moteur** : Ensemble propulsif de base tel que livré par le détenteur du certificat de navigabilité de type du moteur.
- (4) **Exploitation EDTO** : Dans ce document, l'exploitation EDTO est constituée par l'ensemble des vols sur des routes contenant un point éloigné de plus de soixante minutes de vol monomoteur d'un aérodrome adéquat.
- (5) **Arrêt moteur en vol (IFSD : In Flight Shut-Down)** : C'est lorsqu'un moteur cesse de fonctionner correctement en vol et est arrêté, que cela soit auto-déclenché, du fait de l'équipage ou suite à toute influence extérieure.
- (6) **Systèmes EDTO significatifs** : Systèmes dont la défaillance ou la dégradation pourrait compromettre la sécurité d'un vol EDTO ou dont la continuité du fonctionnement est indispensable pour la sécurité du vol et l'atterrissage d'un avion lors d'un déroutement EDTO. Des tels systèmes peuvent inclure (liste non exhaustive) ce qui suit :
 - (i) systèmes électriques, incluant la batterie ;
 - (ii) systèmes hydrauliques ;
 - (iii) systèmes pneumatiques ;
 - (iv) instruments de vol ;
 - (v) commandes de vol ;
 - (vi) systèmes de protection contre le givrage ;
 - (vii) démarrage et allumage des moteurs ;
 - (viii) Instruments du système de propulsion ;
 - (ix) systèmes de navigation et communication ;
 - (x) propulsion ;
 - (xi) unités de puissance auxiliaire ;
 - (xii) conditionnement d'air et pressurisation ;
 - (xiii) suppression d'incendie dans le cargo ;
 - (xiv) protection d'incendie moteur
 - (xv) équipements de secours ; et
 - (xvi) tout autre équipement exigé pour l'exploitation EDTO.

4.8.4 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les autorisations sont délivrées aux exploitants pour exploiter en EDTO par l'Autorité ; Dans ce cadre, les instructions liées à la capacité EDTO des exploitants en terme de gestion

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

de maintien de la navigabilité et d'entretien sont réalisées à la demande de l'Autorité.

- (b) Une autorisation EDTO est délivrée à un exploitant donné pour un couple avion/moteur donné et pour une exploitation EDTO donnée.
- (c) Les parties essentielles d'une autorisation EDTO sont les suivantes :
 - (1) **Certification du couple avion/moteur pour des missions EDTO.** Pour qu'un avion puisse être exploité en EDTO, une évaluation doit être effectuée au préalable afin de s'assurer que la conception est adaptée pour des opérations EDTO. Les agences de certification de type de l'aéronef sont en charge de ces évaluations. La validation de cette capacité est introduite dans le manuel de vol (AFM), la fiche de navigabilité TCDS de l'avion et du moteur en question.
 - (2) **Validation de l'expérience en service sur la flotte mondiale.** En complément et dans le cadre de la certification du couple avion/moteur, il doit être démontré que le moteur et les systèmes avions ont un niveau de fiabilité acceptable pour l'exploitation EDTO selon les critères réglementaires en vigueur calculés et ce, sur la flotte mondiale.
 - (3) **Autorisation EDTO délivrée à l'exploitant.** Les deux points ci-dessus sont des prérequis pour l'autorisation **EDTO** délivrée par l'Autorité qui couvre les aspects opérationnels (ex : préparation des vols, gestion du carburant, formation des équipages, procédures opérationnelles) et les aspects de gestion du maintien de navigabilité et de l'entretien.
- (d) Sur les aspects de gestion de navigabilité et de l'entretien, l'exploitant doit avant tout être agréé et doit démontrer que son couple avion/moteur est en conformité avec le programme de maintenance, garantir un niveau de fiabilité et démontrer une expérience adaptée suffisante.
- (e) L'exploitant doit en complément mettre en place des procédures adaptées à l'EDTO et appliquer des tâches d'entretien spécifiques EDTO et avoir des systèmes de suivi adaptés.

4.8.5 EXIGENCES EDTO LIÉES À LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET DE L'ENTRETIEN

- (a) Bien qu'évident, la fiabilité du couple avion/moteur n'est pas le seul facteur qui entre en compte dans la sécurité d'une exploitation EDTO.
- (b) Des procédures spécifiques du système d'entretien liées à l'EDTO doivent traiter des pratiques, de la formation et de la qualification minimum liées à l'entretien pour une exploitation EDTO.
- (c) Cette section ne remplace pas les exigences réglementaires, ni les conditions spécifiques à chaque couple avion/moteur mais donne les principaux éléments que l'organisme agréé pour

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

la gestion du suivi de la navigabilité de l'opérateur doit mettre en place en général pour une exploitation EDTO.

(d) Ce qui suit définit les concepts de base liés à l'entretien requis dans le cadre d'une exploitation EDTO :

(1) Programme d'entretien EDTO :

- (i) le programme d'entretien de base de l'avion considéré doit inclure les exigences spécifiques liées à l'EDTO. Les tâches spécifiques d'inspections et/ou modifications issues des révisions du CMP doivent être mises en œuvre le plus rapidement possible ;
- (ii) toutes les tâches spécifiques EDTO doivent être identifiées dans le programme d'entretien ;
- (iii) le programme d'entretien doit être élaboré en évitant tout risque de génération d'une même erreur suite à une tâche d'entretien sur des systèmes identiques ;
- (iv) une visite pré vol adaptée EDTO doit être développée pour vérifier que le statut de l'avion, dont certains items critiques, est acceptable. Ce contrôle doit être effectué avant tout nouveau vol EDTO par une personne qualifiée et autorisée ;
- (v) les tâches d'entretien spécifiques EDTO ne peuvent faire l'objet d'une procédure d'autorisation exceptionnelle, ni d'une gestion d'éventuelles tolérances déléguée à l'opérateur; dans le cas contraire, l'appareil perdrait de fait sa capacité EDTO.

(2) Manuel EDTO :

- (i) l'exploitant doit développer et mettre à jour régulièrement un manuel EDTO à usage de l'ensemble du personnel impliqué dans les opérations EDTO conformément aux exigences du constructeur ;
- (ii) le manuel EDTO n'a pas à reprendre le contenu du programme d'entretien mais doit y faire référence. Il doit en particulier développer l'organisation, les ressources, les procédures spécifiques aux exigences EDTO et les procédures de contrôle adaptées.

(3) Programme de suivi de la consommation d'huile/analyse d'huile :

- (i) le programme de suivi de la consommation d'huile doit refléter les recommandations du constructeur et permettre une interprétation fine des variations de ces consommations. Il doit prendre en compte la quantité d'huile ajoutée avant le départ des escales EDTO avec référence à la consommation moyenne ; le suivi doit être continu ;
- (ii) si l'analyse de l'huile est préconisée pour le moteur considéré, elle doit être ajoutée au programme ;
- (iii) si l'APU est nécessaire au vol EDTO, il doit également être ajouté au programme de suivi de la consommation d'huile.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

(4) Suivi des performances des moteurs :

- (i) un programme de suivi des paramètres des moteurs doit décrire les paramètres à contrôler ainsi que la méthode de collecte des données et le processus permettant d'isoler les écarts et de déclencher les actions correctives associées ;
- (ii) le programme doit s'inspirer des instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Ce suivi sera utilisé pour détecter les détériorations en amont, permettant ainsi la mise en œuvre d'actions correctives avant que la sécurité ne soit affectée. Le suivi doit garantir des marges de moteur suffisantes afin qu'une utilisation prolongée en monomoteur se fasse sans dépasser les limitations du moteur à toutes les puissances approuvées et dans l'environnement attendu ;
- (iii) les marges définies à travers ce suivi doivent prendre en compte les divers prélèvements (exemple : dégivrage, électricité) qui peuvent être nécessaires pendant le vol monomoteur.

(5) Suivi de fiabilité EDTO et bilan annuel :

- (i) un programme de fiabilité EDTO doit être développé ou doit compléter le programme existant ;
- (ii) le programme EDTO doit être conçu avec pour objectif primaire d'identifier le plus tôt possible et prévenir tout problème spécifique lié à l'EDTO ;
- (iii) le programme doit répertorier des événements et incorporer une procédure de suivi pour les événements préjudiciables à l'EDTO. Cette information doit être disponible et utilisable par l'exploitant et l'Autorité pour aider à établir que le niveau de fiabilité est satisfaisant, et pour évaluer la compétence de l'exploitant et sa capacité à continuer une exploitation EDTO en toute sécurité.

(6) Notification d'événements liés à l'EDTO :

- (i) L'Exploitant doit informer l'Autorité dans les 48 heures suivant les événements suivants :
 - 1. arrêt moteur en vol (IFSD) ;
 - 2. pannes ayant motivé un déroutement ou un retour à la base ;
 - 3. variations de puissance intempestives ;
 - 4. incapacité de contrôle des moteurs, d'obtenir la puissance désirée, pompages ;
 - 5. défaillances sur tout système EDTO significatif.
- (ii) Le rapport associé doit identifier :
 - 1. l'avion ;
 - 2. les moteurs ;
 - 3. temps total, cycles et heures depuis dernière visite ;
 - 4. pour les systèmes, les heures depuis révision générale ou de la dernière

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- inspection de l'élément défectueux ;
- 5. la phase de vol ;
- 6. les actions correctives.

(7) Programme de suivi des systèmes de propulsion et rapport de suivi mensuel :

- (i) afin de permettre un niveau de sécurité satisfaisant, il est nécessaire que les avions utilisés en EDTO aient un taux d'IFSD inférieur au taux défini par le règlement technique applicable. Il est donc nécessaire que l'opérateur ait mis en place un suivi continu de la fiabilité des moteurs ;
- (ii) l'exploitant doit fournir à l'Autorité mensuellement son évaluation de la fiabilité de ses systèmes de propulsion utilisés en EDTO, de façon à s'assurer que le programme d'entretien maintient la fiabilité des moteurs au niveau nécessaire à l'EDTO ;
- (iii) l'évaluation doit inclure au minimum, les heures de vol dans la période, taux d'arrêts en vol (IFSD) et autres incidents significatifs affectant les moteurs, quelle qu'en soit la cause et le taux de dépose associé ;
- (iv) toute observation de tendances préjudiciables nécessite une évaluation immédiate par l'exploitant et une information à l'Autorité. Il peut en résulter des actions correctives ou des limitations opérationnelles.

(8) Programme de formation des personnels dédiés à l'EDTO :

- (i) la formation concerne l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité ainsi que les personnels travaillant au sein des organismes agréés entretenant les avions affectés au transport commercial ;
- (ii) l'objectif du programme de formation est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'entretien EDTO ;
- (iii) il est de la responsabilité de l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité de s'assurer que les personnels des OMA sont bien formés à l'EDTO selon ses procédures approuvées.

(9) Programme de contrôle des pièces détachées EDTO :

- (i) l'exploitant doit développer un programme de contrôle des éléments d'aéronef EDTO avec l'aide du constructeur pour assurer le maintien de la configuration EDTO des aéronefs ;
- (ii) le programme doit permettre de garantir que tous les équipements installés sont conformes et permettent le maintien de la configuration EDTO des aéronefs concernés, y compris dans le cadre des dépannages effectués dans les escales (contrôle, ségrégation, identification spécifique...).

(10) Programme de vérification après entretien :

- (i) l'exploitant doit développer des procédures et avoir un processus de contrôle centralisé pour éviter qu'un aéronef soit remis en service pour un vol EDTO après

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

qu'il y ait eu un arrêt moteur ou la défaillance d'un système primaire sur le dernier vol ou dans le cas d'une détérioration de paramètres sans la réalisation des actions correctives adaptées ;

- (ii) dans certains cas, un vol de contrôle peut être nécessaire avant le prochain vol EDTO.

(11) Compte Rendu de Matériel EDTO :

- (i) le CRM EDTO doit comporter toutes les cases appropriées relatives à une exploitation EDTO ;
- (ii) les cases appropriées relatives à une exploitation EDTO doivent être clairement identifiées, notamment associées aux :
 1. tolérances MEL ;
 2. travaux différés ;
 3. visites de maintenance ;
 4. signatures des approbations pour remise en service ; et
 5. consommation d'huile.

(12) Contrats d'entretien :

- (i) il est indispensable de garantir une bonne interface entre l'organisme agréé en charge du suivi de la navigabilité de l'exploitant EDTO et les organismes de maintenance agréés contractés pour l'entretien des avions exploités en EDTO ;
- (ii) les contrats d'entretien doivent préciser les points particuliers liés à l'EDTO applicables aux OMA concernés (ex : consommation/analyse d'huile, trend monitoring, contrôle des pièces EDTO, vérification après entretien, prévention d'erreurs, formation...).

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.9 EXIGENCES A L'APPROBATION DE NAVIGABILITE RELATIVE AU RVSM

L'obtention de l'approbation de navigabilité RVSM est un processus en 2 étapes :

1. Tout d'abord, le constructeur ou l'organisme de conception élabore l'ensemble de données à l'aide duquel l'approbation de navigabilité doit être demandée et soumet l'ensemble au bureau de certification des aéronefs approprié pour approbation.
2. Une fois que le bureau de certification a approuvé l'ensemble de données, l'exploitant applique les procédures définies dans l'ensemble pour obtenir l'approbation pour utiliser son aéronef pour effectuer des vols dans l'espace aérien RVSM.

4.9.1 CONTENU DU DOSSIER DE LA DEMANDE D'APPROBATION

Au minimum, le dossier doit être composé des éléments suivants :

- i) Une définition du groupe d'aéronefs ou des aéronefs hors groupe auxquels s'applique le paquet de données ;
- (ii) Une définition du ou des domaines de vol applicables à l'aéronef en question ;
- iii) les données nécessaires pour démontrer le respect des exigences ;
- (iv) Les procédures de conformité à utiliser pour s'assurer que tous les aéronefs soumis à l'approbation de navigabilité satisfont aux exigences RVSM ;
- (v) Les données techniques à utiliser pour assurer la continuité de la mise en service du RVSM et l'intégrité de l'approbation.

4.9.2 DEFINITION DE GROUPE D'AERONEFS

Pour qu'un aéronef soit considéré comme élément d'un groupe aux fins d'approbation RVSM, il doit satisfaire aux conditions suivantes :

- (i) L'aéronef doit avoir été construit selon une conception identique et être approuvé par le même certificat de type (TC), la même modification de TC ou le même TC supplémentaire, selon le cas ;
- (ii) Le système statique de chaque aéronef doit être installé d'une manière et d'une position identiques. Les mêmes modifications doivent être incorporées dans tous les aéronefs du groupe ;
- (iii) Les unités avioniques installées sur chaque aéronef pour satisfaire aux exigences minimales en matière d'équipement RVSM doivent être fabriquées selon les mêmes spécifications du constructeur et avoir le même numéro de pièce ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

(iv) La base de données RVSM doit avoir été produite ou fournie par le constructeur de la cellule ou l'organisme de conception.

4.9.3 ÉQUIPEMENT POUR LES OPERATIONS RVSM

L'équipement minimum installé sur un aéronef pour évoluer en espace RVSM est le suivant :

1. Deux (02) systèmes indépendants de mesure de l'altitude. Chaque système doit être composé des éléments suivants :
 - (i) Source/système statique couplé croisé, doté d'une protection contre le givre s'il est situé dans des zones sujettes à l'accumulation de glace ;
 - (ii) Équipement permettant de mesurer la pression statique détectée par la source statique, de la convertir en altitude-pression et d'afficher l'altitude-pression à l'équipage de conduite ;
 - (iii) Équipement permettant de fournir un signal codé numériquement correspondant à l'altitude-pression affichée à des fins de rapport automatique d'altitude ;
 - (iv) Correction d'erreur de source statique ; et
 - (v) L'ajustement de l'équipement doit fournir des signaux de référence pour le contrôle automatique et l'alerte à l'altitude choisie. Ces signaux doivent de préférence provenir d'un système de mesure de l'altitude.
2. Un (01) transpondeur de rapport d'altitude SSR (Radar de Surveillance Secondaire). S'il n'y en a qu'un, il doit pouvoir passer d'un système de mesure d'altitude à l'un ou l'autre des systèmes de mesure de l'altitude.
3. Un (01) système d'alerte d'altitude.
4. Un (01) système de contrôle automatique de l'altitude.

4.9.4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1. Les manuels suivants doivent contenir les dispositions nécessaires à la mise en œuvre du RVSM :
 - i. Manuel d'entretien
 - ii. Manuel de réparation structurale
 - iii. Manuel de pratiques normalisées
 - iv. Catalogue de pièces illustrés

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- v. Calendrier d'entretien
 - vi. MMEL/MEL.
2. L'intégrité des caractéristiques de conception nécessaires pour s'assurer que les systèmes altimétriques continuent de répondre aux normes RVSM doit être vérifiée au moyen d'essais et/ou d'inspections programmés conformément au programme d'entretien approuvé. L'exploitant doit revoir ses procédures de maintenance et inclure tous les aspects du maintien de la navigabilité qui sont touchés par les exigences RVSM.
 3. L'exploitant doit démontrer qu'il dispose d'installations d'entretien adéquates pour effectuer les tâches d'entretien exigées pour assurer le maintien de la navigabilité du RVSM.
 4. L'exploitant qui demande une approbation d'exploitation RVSM doit soumettre un programme de maintenance et d'inspection pour approbation qui comprend toutes les exigences de maintenance y relatives.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.10 EXIGENCES A L'APPROBATION DE NAVIGABILITE RELATIVE AUX APPROCHES DE CATEGORIES II/III

4.10.1 EXIGENCES RELATIVES AUX AERONEFS

Les instruments et équipements nécessaires aux approches de catégories II ou III doivent être conformes aux exigences de l'OACI. En outre, les performances de l'avion doivent permettre l'exécution d'une procédure d'approche interrompue avec un moteur hors de fonctionnement et sans référence visuelle extérieure, à partir de n'importe quelle hauteur jusqu'à la hauteur de décision, en catégorie II et en catégorie III jusqu'au toucher des roues tout en maintenant la marge nécessaire par rapport aux obstacles.

Le niveau de sécurité recherché et la fréquence admissible d'approches interrompues, ainsi que les minimas d'exploitation prévus, déterminent les spécifications de l'équipement de bord du point de vue :

- a) de la précision;
- b) de la fiabilité;
- c) des caractéristiques en cas de panne;
- d) des procédures et des équipements de surveillance;
- e) du degré de redondance.

4.10.2 CERTIFICATION

4.10.2.1 La certification des aéronefs pour des opérations de catégories II ou III doit se faire conformément aux exigences respectives de l'Etat de conception des systèmes de bord et des critères d'approbation des minimas météorologiques pour le décollage, l'atterrissage et le roulage.

4.10.2.2 Pour les opérations de catégorie II/III, seuls des aéronefs multimoteurs dûment certifiés pour de telles opérations doivent être utilisés. Le type d'aéronef doit être équipé d'un système d'atterrissage automatique qui assure la commande automatique de l'appareil pendant l'approche et l'atterrissage.

4.10.2.3 Pour effectuer l'approche de catégorie II/III et l'atterrissage automatique, l'équipement énuméré dans le manuel de vol de l'avion doit être en état de marche. Si l'un de ces équipements ou systèmes est répertorié dans la MEL avec les conditions d'expédition associées, la MEL doit clairement indiquer que les opérations de catégorie II ou de catégorie III ne sont pas autorisées.

4.10.2.4 Chaque exploitant doit établir un programme de maintenance spécifique afin de pouvoir vérifier et démontrer la pleine capacité de l'aéronef à effectuer des opérations de catégorie II/III. Un programme de fiabilité doit être élaboré pour surveiller, suivre et contrôler l'état opérationnel de l'aéronef afin de réussir les atterrissages de catégorie II/III.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.10.2.5 CRITERES DE CERTIFICATION POUR CATEGORIE II (CAT II)

L'aéronef doit d'abord satisfaire aux critères de certification des aéronefs de l'État de conception. Le tableau ci-dessous donne les critères relatifs à l'équipement de bord des aéronefs.

ÉQUIPEMENTS DE BORD	EXIGENCES
Deux (02) directeurs de vol indépendants	Nécessaires
Deux (02) récepteurs ILS	Nécessaires
Deux (02) calculateurs de données aérodynamiques	Nécessaires
Deux (02) plates-formes gyroscopiques	Nécessaires. Doivent comprendre deux systèmes inertiels de référence (IRS), deux systèmes de référence d'assiette et de cap (AHRS) ou deux systèmes gyroscopiques
Deux (02) radioaltimètres	Nécessaires. Doivent comprendre des affichages indépendants
Deux (02) annonceurs de mode de directeur de vol	Nécessaires. Doivent comprendre des systèmes annonceurs indépendants
Instruments de vol doublés	Nécessaires. Doivent comprendre deux écrans de vol principaux (PFD), deux ensembles indicateurs directeurs d'assiette électroniques (EADI) et indicateurs électroniques de situation horizontale (EHSI), ou deux ensembles complets d'instruments de vol primaires
Système d'alarme en cas de panne du matériel électronique de bord	Nécessaire. Doit comprendre un comparateur ILS et un système d'alarme en cas de panne du matériel électronique de bord
Guidage d'assiette pour approche interrompue	Nécessaire. Doit comprendre deux modes de remise des gaz de directeur de vol indépendants
Equipements de communication	Une radio de communication VHF est nécessaire
Equipements doublés pour annoncer la DH	Nécessaire. Doit comprendre deux affichages pour annoncer la hauteur de décision (DH)
Protection contre le givre et la pluie	Nécessaire. Doit comprendre un système de protection pour chaque pare-brise
Moniteur d'écart excessif	Nécessaire. Doit comprendre deux moniteurs indépendants

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.10.2.6 CRITERES DE CERTIFICATION POUR CATEGORIE III (CAT III)

Les critères de certification de l'équipement de bord varient selon qu'il s'agit d'opérations de CAT IIIA, B ou C. Ces certifications seront traitées en fonction de chacun des types d'aéronefs. Le tableau ci-dessous donne les combinaisons d'équipements nécessaires pour l'exploitation de catégorie III.

TYPES D'EQUIPEMENTS OU DE SPECIFICATIONS	DH 15M (50 ft) OU PLUS	DH INFERIEURE A 15 M (50 ft) OU PAS DE DH
Affichage de données brutes	X	X
Récepteur ILS ✓ Double avec double affichage ✓ Avertissement d'écart excessif	X	X
Radioaltimètres, double avec double affichage	X	X
Directeur de vol (FDS) ✓ Double avec double affichage ✓ Mode de remise de gaz	X	X
Système d'atterrissage automatique ✓ Passif après panne ✓ Opérationnel après panne ✓ Opérationnel après panne avec mode de roulement au soi automatique	X	X
Mode remise de gaz automatique		X
Mode auto manette	X	X

4.10.3 MAINTENANCE

4.10.3.1 GENERALITES

a) Le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant doit porter sur tous les équipements pertinents mentionnés dans les tableaux ci-dessus de concordance des composants, incluant la quantité exigée, le minimum exigé et tous les essais de maintenance d'aéronef pertinents conformément aux dispositions du manuel de vol et/ou du manuel de maintenance de l'aéronef.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

b) Même s'il peut y avoir des différences dans la capacité opérationnelle, le niveau de capacité du matériel d'avionique et le niveau de maintenance requis des aéronefs certifiés pour des opérations de CAT II et ceux certifiés pour des opérations de CAT III, le présent paragraphe ne fait pas de distinctions entre ces différences. Les détails fournis dans le système de contrôle de la maintenance de l'exploitant sont déterminés par le niveau d'exploitation pour lequel le programme est élaboré.

4.10.3.2 APPROBATION DE L'EQUIPEMENT

La configuration ou les spécifications de l'équipement installé pour des opérations de CAT II ou III doivent être certifiées.

Dans les cas des aéronefs certifiés CAT I, du matériel d'avionique supplémentaire et/ou des modifications à l'équipement installé, des substitutions peuvent être nécessaires dans le cadre d'un programme de mise à jour menant à la certification de CAT II ou III.

Cela peut être fait par une modification ou un STC obtenu dans le cadre de la modification.

Un aéronef récent peut avoir une certification de CAT II/III au moment de sa livraison à un exploitant, ce qui signifie qu'il possède déjà les instructions pour le maintien de la navigabilité traitant des exigences de maintenance de CAT II/III.

4.10.3.3 SYSTEME DE CONTROLE DE LA MAINTENANCE

Les exigences générales suivantes portent sur l'élaboration du système de contrôle de la maintenance de l'exploitant qui sert à étayer les opérations de CAT II/III :

- a) Afin d'assurer le niveau élevé de performances et de fiabilité requis des systèmes de commande automatique de vol et autres systèmes connexes pour la certification et les opérations de CAT II/III, le programme de maintenance de l'exploitant doit tenir compte des critères propres aux opérations de CAT II/III et soumis pour approbation par l'Autorité de l'aviation civile.
- b) Le manuel de spécifications de l'organisme d'entretien et le manuel de contrôle de maintenance doivent également être soumis pour approbation par l'Autorité de l'aviation civile.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.11 EXIGENCES RELATIVES AUX MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS D'AÉRONEFS

4.11.1 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

4.11.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent :

- (1) aux aéronefs, sans distinction de type ou de masse, auxquels un certificat de type (ou un document équivalent) a été délivré ;
- (2) à tous les éléments de l'aéronef, notamment aux moteurs, aux hélices et aux autres équipements embarqués.

4.11.1.2 GÉNÉRALITÉS

- (a) Toute conception de modifications ou de réparations doit être conforme aux normes de navigabilité applicables.
- (b) Toute modification ou réparation majeure d'un aéronef doit être effectuée en tenant compte des caractéristiques de conception approuvées ou acceptées par l'Autorité.

4.11.1.3 CONDITIONS DE CONNAISSANCE

- (a) Nul ne peut tenter d'apporter des modifications ou des réparations majeures à un aéronef, à moins d'avoir une solide connaissance des principes de conception propres à son type.
- (b) Des représentants autorisés de l'organisme concepteur du type ou des organismes agréés doivent participer à la conception des modifications ou des réparations, ou la vérifier.
- (c) Lorsque la coopération mentionnée au paragraphe (b) n'est pas possible, l'Autorité ne peut approuver la conception des modifications ou des réparations, excepté si elle a l'assurance que le postulant dispose :
 - (1) des connaissances, une expérience et des moyens complets dans les domaines techniques pertinents, qui lui auront permis d'effectuer, s'il y a lieu, des analyses en profondeur remontant jusqu' aux principes premiers ;
 - (2) des renseignements suffisants sur la conception de type de l'aéronef considéré (en cas de doute, il est suggéré de consulter le service de navigabilité de l'État de conception).

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.11.1.4 DÉFINITIONS

(a) Dans le présent paragraphe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- (1) **Modification.** Une modification est un changement de la conception de type d'un produit aéronautique, qui ne constitue pas une réparation.
- (2) **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 navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.
- (3) **Modification Mineure.** Modification autre qu'une modification majeure.
- (4) **Réparation.** 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.
 - (i) **Réparation majeure.** Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurelle, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées.
 - (ii) **Réparation mineure.** Réparation autre qu'une réparation majeure.

4.11.1.5 BASE D'APPROBATION

- (a) L'approbation d'une modification ou d'une réparation majeure est fondée sur la norme de conception en vigueur à la date de la demande.
- (b) Cependant, dans certaines circonstances examinées ci-après, l'Autorité peut accepter la conformité avec un amendement antérieur de la norme de conception applicable. En pareils cas, la base d'approbation minimale acceptable est celle qui est enregistrée dans la fiche de certification de type ou dans un document équivalent publié ou accepté concernant le produit aéronautique considéré.
- (c) Le postulant doit se conformer aux normes de conception applicables en vigueur à la date de sa demande, pour apporter à la conception un changement que l'Autorité juge important.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (d) Comme exemples de modifications jugées importantes, on peut citer :
- (1) le changement à la longueur du fuselage ;
 - (2) le changement au nombre de membres de l'équipage de conduite ;
 - (3) l'installation d'une porte de chargement sur un aéronef existant ;
 - (4) le remplacement de moteurs alternatifs par un nombre égal de turbopropulseurs.
- (e) Par ailleurs, l'installation sur un aéronef d'un moteur de rechange fonctionnant selon le même principe de propulsion et modifiant de façon minime la poussée constitue un exemple de modification qui n'est pas jugée importante.
- (f) Les changements de l'avionique jugés importants sont :
- (1) les améliorations majeures apportées dans le poste de pilotage ;
 - (2) l'installation d'une avionique dont la présence à bord de l'aéronef constitue un avantage opérationnel.
- (g) Un changement général d'avionique n'est pas considéré comme important, pas plus que l'installation d'un nouvel équipement tel qu'un système mondial de localisation aux fins de l'information, lorsqu'aucun avantage n'est revendiqué pour cette installation.
- (h) La base d'approbation indiquée dans la fiche de certification de type est jugée appropriée :
- (1) pour un changement que l'Autorité ne juge pas important ;
 - (2) pour les parties, systèmes, éléments, équipements et dispositifs sur lesquels le changement n'a pas d'incidence ;
 - (3) pour les parties, systèmes, éléments, équipements et dispositifs sur lesquels le changement a une incidence, à condition que l'Autorité estime qu'il est difficile de se conformer au dernier amendement de la norme ou que cela ne contribue pas réellement à renforcer le degré de sécurité.
- (i) En ce qui concerne les parties sur lesquelles le changement n'a pas d'incidence, la base d'approbation indiquée dans la fiche de certification de type peut être retenue, mais il est important que les incidences du changement soient correctement évaluées. Les caractéristiques générales de l'avion, comme par exemple les performances, la maniabilité, les consignes d'urgence, la protection incendie, l'intégrité structurale et la résistance à l'écrasement, doivent être considérées au même titre que les aspects techniques des systèmes, des éléments, des équipements et des dispositifs.
- (j) Quant à l'aspect physique de l'aéronef, il faut faire une distinction entre les changements importants, tels qu'une rallonge de fuselage, et les changements secondaires, tels que le prolongement de ses divers circuits après cette rallonge. Les changements secondaires

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

peuvent être considérés comme des parties non touchées.

- (k) On pourrait estimer que la conformité avec l'amendement le plus récent ne contribuerait pas matériellement au degré de sécurité lorsque le postulant est à même de prouver que la conception présente des avantages compensatoires, que l'expérience acquise démontre l'inutilité de cette conformité ou que cette conformité peut compromettre le degré existant de sécurité. La cohérence des spécifications relatives à la conception doit être examinée en tenant compte des présentes dispositions. Par exemple, lorsqu'un tronçon de fuselage est ajouté, il est probable que l'on ajoute aussi des sièges et des compartiments de rangement des bagages qui peuvent être identiques à ceux qui existent déjà. La structure de la rallonge peut aussi être identique à la structure existante. Dans ces circonstances, le fait d'appliquer le dernier amendement aux seules parties de l'aéronef qui ont été modifiées peut ne pas contribuer réellement au degré de sécurité, auquel cas le respect de la base d'approbation existante serait acceptable.

4.11.1.6 CONDITIONS PARTICULIÈRES

Des conditions particulières d'approbation des modifications peuvent être spécifiées si l'Autorité juge que le règlement en vigueur ne contient pas de normes de sécurité suffisantes ou appropriées pour un produit aéronautique, du fait de sa conception nouvelle ou inhabituelle.

4.11.1.7 COMPTABILITÉ AVEC LES MODIFICATIONS EXISTANTES DE LA CONCEPTION

Il faut tenir compte, au cours du processus de conception, de la compatibilité entre la modification de la conception envisagée et d'autres modifications existantes de la conception, telles des changements, des réparations et des consignes de navigabilité.

4.11.1.8 CONSERVATION DES RENSEIGNEMENTS JUSTIFICATIFS

- (a) Pour prouver que le produit aéronautique modifié ou réparé est conforme aux normes de conception appropriées, des rapports d'analyses et d'essais doivent être établis.
- (b) Ces rapports doivent être transmis à l'Autorité à sa demande.

4.11.2 CRITÈRES DE CLASSIFICATION DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS (MAJEURES OU MINEURES)

4.11.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les critères ci-après indiquent la manière d'évaluer si une modification ou une réparation est majeure ou mineure.
- (b) Dans chaque cas, il faut déterminer si le changement proposé aura ou non des incidences autres que négligeables. À chaque question, il faut répondre par « oui » ou par « non ». Toute réponse affirmative à une seule des questions indique que la modification ou la réparation doit être classée comme majeure.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (c) Les exemples et les essais présentés ont valeur d'illustration seulement et ne visent pas à couvrir toutes les possibilités.

4.11.2.2 CRITÈRES

N°	CRITÈRES	OUI	NON	REMARQUES
1	GÉNÉRALITÉS			
1.1	Le changement est-il effectué comme solution de rechange pour la conformité avec une consigne de navigabilité ou avec toute instruction équivalente ?			
2	MASSE ET CENTRAGE			
2.1	Le changement entraîne-t-il une révision des limites de masse approuvées ou des limites d'écart de centrage ?			
2.2	Le changement impose-t-il d'utiliser du lest ou d'autres méthodes pour maintenir le centre de gravité dans les limites approuvées ?			
3	PERFORMANCES ET CARACTERISTIQUES DE VOL			
	Le changement entraîne-t-il des modifications de la configuration de l'aéronef qui peuvent :			
3.1	augmenter sa traînée ?			
3.2	changer sa poussée ou sa puissance ?			
3.3	avoir une incidence sur sa stabilité ou sa maniabilité ?			
3.4	provoquer des flottements ou des vibrations ?			
3.5	Modifier les caractéristiques de décrochage, au point qu'il faille procéder à une analyse ou à des vérifications ?			
4	RESISTANCE STRUCTURALE			
4.1	Le changement concerne-t-il un élément principal de la structure de l'aéronef, tel qu'une armature, une lisse, une nervure, un longeron ou un revêtement porteur ?			
4.2	Le changement concerne-t-il un élément structurel qui est pris en compte dans une évaluation de la tolérance aux dommages ou de la fatigue/sûreté intégrée ?			
4.3	Y a-t-il eu perforation ou changement d'un contenant sous pression ?			
4.5	Le changement entraîne-t-il l'installation ou la modification d'une enveloppe de confinement ou d'un dispositif d'immobilisation pour l'arrimage d'éléments de masse significative ?			
4.6	Le changement entraîne-t-il des réparations ou des modifications de la structure portante des sièges, des harnais ou de leur fixation, ou de tout autre dispositif permettant aux occupants de s'attacher dans leur fauteuil ?			
4.7	Le changement entraîne-t-il le remplacement de matériaux ?			
5	FONCTIONNEMENT DES MOTEURS			
5.1	Le changement a-t-il une incidence importante sur le groupe motopropulseur, les hélices ou leurs accessoires ?			
6	AUTRES QUALITÉS AYANT UNE INCIDENCE SUR LA NAVIGABILITÉ			
6.1	Le changement concerne-t-il des équipements qui ne font l'objet d'aucune norme de performances approuvée ou acceptée par le service de navigabilité ?			
6.2	Le changement a-t-il une incidence sur la probabilité de défaillances pouvant compromettre ou empêcher le maintien de la sécurité d'un vol ou d'un atterrissage ?			
6.3	Le changement obstrue-t-il le champ de vision du pilote ou réduit-il sa capacité de contrôler l'aéronef ?			
6.4	Le changement modifie-t-il l'aménagement intérieur ou les matériaux de la cabine ?			

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

N°	CRITERES	OUI	NON	REMARQUES
6.5	Le changement concerne-t-il les systèmes de pressurisation de la cabine ou d'alimentation en oxygène ?			
6.6	Le changement concerne-t-il les commandes de vol ou le pilote automatique ?			
6.7	Le changement concerne-t-il des éléments critiques ou essentiels des circuits électriques, tels que des génératrices, des alternateurs, des convertisseurs, des batteries, des bus de distribution ou des dispositifs de protection et de contrôle des bus ?			
6.8	Le changement a-t-il une incidence sur les instruments, les indications ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements pour la navigation ?			
6.9	Le changement a-t-il une influence sur les instruments, les indicateurs ou leurs sous-systèmes qui fournissent des renseignements essentiels ou critiques concernant l'état de l'aéronef ?			
6.10	Le changement a-t-il une incidence sur une afficheuse d'instruction réglementaire ?			
6.11	Le changement modifie-t-il tout renseignement approuvé qui figure dans le manuel de vol de l'aéronef ou de tout document équivalent ?			
7	AUTRES QUALITÉS AYANT UNE INCIDENCE SUR LES CARACTERISTIQUES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT			
7.1	Le changement modifie-t-il les caractéristiques de bruit ou d'émission de l'aéronef ?			
8	PRATIQUES NON NORMALISÉES			
8.1	Le changement entraîne-t-il des pratiques ou des techniques qui sont nouvelles ou non éprouvées dans l'application envisagée ?			

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.12 EXIGENCES RELATIVES A LA GESTION DE MASSE ET CENTRAGE D'UN AÉRONEF

4.12.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le présent paragraphe fixe les exigences relatives à la gestion de masse et centrage des aéronefs immatriculés en Guinée-Bissau.
- (b) Il s'applique aussi bien aux aéronefs affectés au transport commercial qu'aux aéronefs utilisés dans l'aviation générale et le travail aérien.
- (c) Les dispositions sur les intervalles entre deux mesures de la masse à vide et du centrage se fondent sur les prescriptions des constructeurs (Maintenance Manuel, etc....).

4.12.2 AÉRONEFS AFFECTES AU TRANSPORT COMMERCIAL

Les dispositions relatives au devis de masse et centrage périodiques des aéronefs utilisés dans l'aviation commerciale sont régies par le règlement relatif à l'exploitation technique des aéronefs.

4.12.3 AÉRONEFS UTILISES DANS L'AVIATION GÉNÉRALE ET LE TRAVAIL AÉRIEN

(a) Intervalle de pesée

Les données concernant la masse à vide et le centrage d'un aéronef ne sont pas valables une fois pour toutes. En conséquence, les aéronefs qui n'auraient pas déjà fait l'objet d'une pesée pour l'une ou l'autre des raisons énumérées au paragraphe (b) doivent obligatoirement subir une nouvelle pesée tous les dix (10) ans d'exploitation au plus tard.

(b) Pesée obligatoire en dehors des échéances périodiques prescrites

La masse à vide d'un aéronef d'un aéronef doit être redéfinie si :

- (1) la pesée est prescrite dans les documents de travail en cas d'aménagements/transformations dans le cadre d'un certificat de type supplémentaire (STC) ou d'une modification majeure ;
- (2) des modifications ou des réparations ont été effectuées sans que les masses individuelles ni le centrage ne puissent être déterminés avec certitude ;
- (3) les dernières données en date concernant la masse à vide et le centrage manquent de clarté ou ne peuvent plus être déterminées avec certitude à partir des documents ;
- (4) les corrections cumulées de la masse à vide déterminées par calcul et effectuées depuis la dernière pesée dépassent plus ou moins 0,5 pourcents de la masse maximale admissible au décollage ou ;
- (5) si l'aéronef a été repeint entièrement ou sur plus de la moitié de sa surface.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.13 EXIGENCES RELATIVES AU PROGRAMME DE FIABILITÉ ASSOCIÉ AU PROGRAMME DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

4.13.1 OBJET ET DOMAINE D'APPLICACION

- (a) Le présent paragraphe a pour objectif de préciser les cas dans lesquels un programme de fiabilité est exigé, de fixer le contenu et les critères d'acceptation de celui-ci.
- (b) Il s'applique à tous les exploitants, utilisateurs et organismes de gestion du maintien de la navigabilité agréés d'aéronefs lourds redevables d'un programme de fiabilité.

4.13.2 GÉNÉRALITÉS

- (a) Certains types d'aéronefs font l'objet d'un programme de fiabilité, lequel est indissociable du programme d'entretien.
- (b) L'existence du programme de fiabilité est conditionnée par la complexité des types d'aéronefs considérés ainsi que la logique d'entretien préconisée par le détenteur du certificat de type dans ses instructions pour le maintien de la navigabilité.
- (c) Le programme de fiabilité et ses amendements doivent faire l'objet d'une approbation formelle par l'Autorité au travers de l'approbation du programme d'entretien auquel il est associé.
- (d) Les objectifs du programme de fiabilité sont :
 - (1) la gestion des performances de l'aéronef et de ses systèmes,
 - (2) l'optimisation de l'entretien et des quantités de rechanges nécessaires à l'exploitation suivant les objectifs de fiabilité fixés et le niveau de sécurité requis,
 - (3) l'évaluation de l'efficacité du programme d'entretien (nature et périodicité des tâches) compte-tenu des spécificités propres à l'opérateur.

4.13.3 CONDITIONS D'EXIGENCE D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Un programme de fiabilité est exigible si :
 - (1) le ou les types d'aéronefs concernés sont des aéronefs lourds et :
 - (2) le programme d'entretien est basé sur une méthode de type MSG-3, ou
 - (3) le programme d'entretien contient des items CM ; ou
 - (4) le programme ne définit pas des potentiels de dépose/révision générale pour tous les éléments des « significant systems » ; ou
 - (5) c'est spécifié dans les données d'entretien (MRBR ou MPD) du détenteur du certificat de type

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (b) Un exploitant ou utilisateur d'un type d'aéronef non redevable d'un programme de fiabilité peut toutefois faire le choix de développer un tel programme comme outil d'évaluation de l'efficacité de son programme d'entretien ainsi que des performances de tout ou partie de l'aéronef, de ses systèmes et éléments associés.

4.13.4 DESCRIPTION D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Le programme de fiabilité se décompose en aspects organisationnels rattachés au Manuel de Gestion de Navigabilité (MGN) de l'organisme agréé et aspects techniques rattachés au Programme d'Entretien (PE) des types d'aéronefs concernés.
- (b) Tout ou une partie de ces composantes peuvent toutefois être contenues dans des procédures spécifiques au programme de fiabilité et rattachées au MGN et/ou au PE.

4.13.5 CONTENU DU MGN RELATIF AU PROGRAMME DE FIABILITÉ

(a) La description de l'organisation du programme

- (1) La description de l'organisation du programme doit au minimum comporter les points suivants :
- (i) le domaine du programme ;
 - (ii) les responsabilités au sein de l'organisation en charge de la mise en œuvre du programme (le « groupe de contrôle de la fiabilité ») dont celles en charge de sa gestion et celles en charge de la décision d'application des actions correctives ;
 - (iii) l'identification des données de sortie ;
 - (iv) le rapport de fiabilité et les destinataires de celui-ci ;
 - (v) la fréquence des revues de fiabilité ;
 - (vi) l'impact du résultat des revues de fiabilité sur le programme d'entretien ;
 - (vii) l'appel à des sous-traitants ou bien aux constructeurs dans le cadre de la sous-traitance de tâches liées au programme.
- (2) Pour les plus petits organismes, le groupe de contrôle de la fiabilité peut se limiter à un petit nombre de personnes, devant comprendre au minimum le Responsable Désigné Entretien (RDE) et le Responsable Qualité (RQ).
- (3) Dans le cas où le point (2) s'applique, l'attente minimale concernant le programme est qu'au moins une revue de fiabilité annuelle soit conduite et que les éléments d'entrées (données de fiabilité) ainsi que les données de sortie (rapport de fiabilité décrivant les éventuelles actions correctives) soient formalisés et accessibles ou diffusés à l'Autorité selon le cas.

(b) Procédures requises pour le fonctionnement du programme

- (1) Dans le cadre du programme, les procédures suivantes doivent être plus

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

particulièrement détaillées :

- (i) les procédures traitant de :
 - La collecte des données ;
 - Le traitement des données ;
 - L'analyse des données ;
 - La détermination des actions correctives ;
 - L'évaluation de l'efficacité des actions correctives.
- (ii) Les procédures pour définir et faire évoluer les normes, les référentiels, les seuils d'alerte ;
- (iii) Les procédures pour assurer l'évaluation en continu du contrôle de la fiabilité (évaluation mensuelle, annuelle, suite à l'atteinte de seuil d'alerte et de tendance défavorable soutenue) ;
- (iv) Les procédures pour la conduite de ces revues avec prise en compte des critères suivants :
 - le type d'exploitation (haute, faible, saisonnière) ;
 - le niveau d'homogénéité technique de la flotte concernée ;
 - les critères pour l'ajustement des seuils d'alerte ;
 - la pertinence des données de fiabilité ;
 - le résultat des audits de la procédure de fiabilité ;
 - les procédures de maintenance et d'exploitation ;
 - le niveau de formation et d'expérience du Personnel intervenant dans la gestion du programme.

(c) Gestion des amendements du Programme d'Entretien associés à la fiabilité

- (1) Les conditions d'amendement des tâches du programme d'entretien suite à l'exploitation du programme de fiabilité doivent être définies.
- (2) L'organisme agréé pour la gestion du suivi de la navigabilité ne peut procéder à l'escalation d'opérations d'entretien consécutivement à la mise en œuvre du programme de fiabilité qu'à la suite de l'approbation de l'Autorité ou suite à l'application d'une procédure d'escalation approuvée par l'Autorité.

4.13.6 CONTENU DU PROGRAMME DE MAINTENANCE RELATIF AU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Dans le Programme de Maintenance, les éléments attendus sont :
 - (1) la liste(s) des éléments, systèmes ou tâches suivis par le programme ; et
 - (2) les modalités techniques (seuils, alerte...) utilisées dans le cadre du programme ; et
 - (3) l'identification des tâches faisant l'objet d'un suivi particulier suite à l'analyse de

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

fiabilité ;

- (4) la procédure d'escalation des tâches du programme d'entretien suite à l'étude de fiabilité ;
 - (5) l'identification explicite des amendements du programme d'entretien consécutifs à la mise en œuvre du programme de fiabilité (ajout ou suppression de tâches, augmentation ou diminution d'intervalles).
- (b) Un programme de fiabilité ne peut permettre d'escalier les intervalles de tâches associées à des limites de vie, de navigabilité (ALIs) ou de certification (CMRs).

4.13.7 APPROBATION INITIALE DU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) L'approbation initiale d'un programme de fiabilité est formalisée au titre de l'approbation du manuel de gestion de la navigabilité de l'organisme en charge du suivi de la navigabilité et de l'approbation du programme d'entretien auquel le programme est associé.
- (b) Le dossier justificatif de la conformité doit comprendre :
 - (1) la description du programme de fiabilité ;
 - (2) le format et le contenu du rapport ;
 - (3) la description de la composition et des principes de fonctionnement du groupe de pilotage du programme de fiabilité ;
- (c) Dans le processus d'approbation du programme de fiabilité, L'Autorité vérifie ce qui suit :
 - (1) le contenu de ce programme de fiabilité ;
 - (2) la composition du groupe de pilotage ;
 - (3) les procédures et le fonctionnement de celui-ci ainsi que les modalités techniques liées au programme.
- (d) A l'issue de cette vérification, qui pourra nécessiter d'observer le fonctionnement de l'organisation mise en place, l'Autorité émet un avis pour l'approbation du manuel de gestion de la navigabilité et du programme d'entretien.
- (e) Si le personnel proposé pour gérer le programme de fiabilité, et en particulier la conduite des analyses, ne présente pas les qualifications appropriées (formation de base, expérience et connaissances techniques), le programme de fiabilité ainsi que le programme d'entretien auquel il est associé ne sont pas recevables et ne peuvent être approuvés par l'Autorité.

4.13.8 REMISE EN CAUSE D'UN PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Lorsque les conditions ayant conduit à l'approbation d'un programme de fiabilité associé à un programme d'entretien ne sont plus remplies, l'Autorité peut remettre en cause ce dernier et suspendre ou révoquer tout ou une partie du programme d'entretien concerné.
- (b) Parmi les causes pouvant conduire à cette invalidation, peuvent être cités :
 - (1) le changement d'utilisation des aéronefs ;

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

- (2) l'évolution de la flotte concernée d'aéronefs sans remise en cause des méthodes de traitement et d'analyse des données ;
- (3) l'échec du programme à assurer l'évaluation de l'efficacité du programme d'entretien ;
- (4) l'inefficacité avérée des actions correctives) ;
- (5) le départ des personnels aptes à conduire les revues de fiabilité, etc.

4.13.9 AMENDEMENT DU PROGRAMME DE FIABILITÉ

- (a) Les évolutions suivantes sont considérées comme majeures et doivent être approuvées par l'Autorité au titre de l'approbation du manuel de gestion de la navigabilité ou du programme d'entretien selon le cas :
 - (1) ajout ou retrait d'un type aéronef ;
 - (2) ajout ou retrait de systèmes/éléments d'aéronef ;
 - (3) modification du mode de contrôle de l'entretien pour certaines tâches ;
 - (4) modification des procédures et de l'organisation du programme (dont les responsabilités et moyens associés) ;
 - (5) modification du mode de collecte des données ;
 - (6) modification du mode d'analyse de celles-ci ;
 - (7) modification des normes de référence :
 - (i) niveaux d'alerte ;
 - (ii) valeur cible concernant les Mean Time Between Failure (MTBF), Mean Time Between Unscheduled Removal (MTBUR) ;
- (8) modifications concernant la sous-traitance de tâches liées au programme ainsi que les sous-traitants concernés.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

4.14 CATEGORISATION DES CONSTATATIONS

- (a) Une constatation de niveau critique (C) correspond à un non-respect significatif des exigences du présent règlement abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité du vol.
- (b) Une constatation de niveau majeur (M) correspond à un non-respect des exigences du présent règlement qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol.
- (c) Une constatation de niveau mineur (m) correspond à un non-respect des exigences du présent règlement qui pourrait abaisser faiblement le niveau de sécurité sans porter directement atteinte à la sécurité du vol.
- (d) Après réception d'une notification de constatations, le titulaire de l'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixes en accord avec L'autorité.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 5 : GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le chapitre sur la gestion de la sécurité est développé dans le règlement technique RTA - GB 19 SMS.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

CHAPITRE 6 : AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE

Le chapitre sur l'agrément des organismes de maintenance est développé dans le règlement technique RTA - GB 8 AIR, PARTIE 145.

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE III - AVIONS LOURDS **(Réservé)**

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE IV - HELICOPTERES

(Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE V - AVIONS LEGERS

(Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE VI – MOTEURS

(Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE VII – HELICES

(Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE VIII - AVIONS TELEPILOTES

(Réservé)

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE IX - HELICOPTERES **TELEPILOTES (RPH)** **(Réservé)**

 AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE DE GUINEE-BISSAU	REPUBLIQUE DE GUINEE-BISSAU AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	RTA-GB 8 AIR, PARTIE 1
	NAVIGABILITE DES AERONEFS	EDITION 03 - NOVEMBRE 2024
		REVISION 00 - NOVEMBRE 2024

PARTIE X - POSTE DE TELEPILOTAGE (RPS) **(Réservé)**