



**Circulaire N°2026.011/C/CCAA/DG/DSA
RELATIVE A LA RÉDACTION DU PROGRAMME DE MAINTENANCE
D'UN AÉRONEF**

Version 1.0

Table des matières

1. Introduction	3
1.1. Objet	3
1.2. Champ d'application	3
1.3. Historique des modifications	3
1.4. Exigences.....	3
1.5. Documents de référence.....	3
2. Définitions et abréviations	4
2.1. Définitions	4
2.2. Abréviations.....	5
3. CONTENU ET SOURCES DU PROGRAMME DE MAINTENANCE.....	6
3.1. Contenu du programme de maintenance.....	6
3.2. Sources du programme de maintenance	6
4. PRESENTATION DU PROGRAMME DE MAINTENANCE.....	7
5. AMENDEMENT DU PROGRAMME DE MAINTENANCE	8
5.1. Gestion des amendements	8
5.2. Classification des amendements	9
6. CONTACT	9
ANNEXE : CANEVAS DU PROGRAMME DE MAINTENANCE	10
SECTION 0 : GESTION DU DOCUMENT	10
SECTION 1 : INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.....	10
SECTION 2 : PÉRIODICITÉ DES VISITES ET PESÉE	11
SECTION 3 : MODES DE MAINTENANCE, D'UTILISATION ET DE STOCKAGE DES COMPOSANTS ET ÉQUIPEMENTS	12
SECTION 4 : INSPECTIONS SPÉCIALES	12
SECTION 5 : VOLS DE CONTRÔLE.....	13
SECTION 6 : TABLEAU DES OPÉRATIONS DE MAINTENANCE	13

1. INTRODUCTION

La présente circulaire a pour but de fournir des moyens acceptables de conformité (AMC), parmi d'autres, permettant d'établir la conformité à la réglementation ainsi que des éléments d'orientation (GM) pour appuyer l'interprétation de la réglementation.

La présente circulaire, en elle-même, ne crée ni ne change ou modifie des exigences réglementaires et ne permet pas d'y déroger, pas plus qu'elle n'établit de normes minimales.

1.1. Objet

Cette circulaire fournit des directives sur la rédaction du programme de maintenance aux propriétaires et/ou exploitants d'aéronefs.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique à tout aéronef immatriculé ou en instance d'immatriculation au Cameroun.

1.3. Historique des modifications

INDICE MODIFICATION		DATE		JUSTIFICATION(S) DE LA MODIFICATION / OBSERVATIONS
Edition	Révision	Issue	Effectivité	
01	00		Dès approbation	Version initiale

1.4. Exigences

- (1) Règlement N°07/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;
- (2) Règlement d'exécution n°678/25/CEMAC/C/P/REX-AIR/C du 14 janvier 2025 relatif au maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;
- (3) Règlement d'exécution n°129/25/CEMAC/C/P/REX-AIR/I du 14 janvier 2025 établissant des règles pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés ;
- (4) Règlement d'exécution n°127/25/CEMAC/C/P/REX-OPS du 14 janvier 2025 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.

1.5. Documents de référence

- (1) Annexe 6 à la Convention de Chicago, parties 1, 2 et 3 ;
- (2) Annexe 8 à la Convention de Chicago ;
- (3) Doc OACI 9760 : Manuel de navigabilité ;
- (4) AMC et GM parties M et ML.

2. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

2.1. Définitions

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.

Aéronef Motorisé Complexe (CMPA) : Ce terme désigne

- Un avion :
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à 19, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur ; ou
- Un hélicoptère certifié pour :
 - une masse maximale au décollage supérieure à 3175 kg, ou
 - une configuration maximale en sièges passagers supérieure à 9, ou
 - Une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ; ou
- Un aéronef à rotors basculants.

Aéronef léger :

- avion non-CMPA de MTOM maximale de 2730 kg, ou
- hélicoptère non-CMPA de MTOM maximale de 1200 kg ayant une capacité de 4 occupants maximum, ou
- autres aéronefs LA2 (aéronefs LA1 inclus).

Consigne de navigabilité : Document de réglementation qui signale les produits aéronautiques présentant un danger et l'endroit probable où ce danger se trouve ou pourrait se trouver dans les autres produits aéronautiques de même conception de type.

Gestion du maintien de navigabilité : ensemble des activités administratives, techniques et organisationnelles permettant de s'assurer qu'un aéronef reste conforme à sa définition de type et peut être exploité en toute sécurité pendant toute sa durée de vie.

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, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction de défectuosité d'un élément d'aéronef et intégration d'une modification, à l'exception de la visite prévol.

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).

Programme de maintenance : Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

2.2. Abréviations

AD/CN : Consignes de Navigabilité

ALS : Airworthiness Limitation Section/Section des limitations de navigabilité

AMC : Acceptable Means of Compliance/Moyens Acceptables de Conformité

AMM : Aircraft Maintenance Manual/Manual de Maintenance de l'Aéronef

CAMO : Continuing Airworthiness Management Organisation/Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité

CAO : Combined Airworthiness Organisation/Organisme Combiné de Maintien de la Navigabilité

CCAA : Cameroon Civil Aviation Authority/Autorité Aéronautique

CDCCL : Critical Design Configuration Control Limitations

CM : Condition Monitoring/Suivi du comportement

CMR : Certification Maintenance Requirements/Exigences de maintenance de certification

CPCP : Corrosion Prevention and Control Programme/Programme de Prévention et de Contrôle de la Corrosion

HT : Hard Time/Temps Limite

ICA : Instruction for Continued Airworthiness/Instruction pour le Maintien de la Navigabilité

MIP : Minimum Inspection Programme/Programme d'Inspection Minimum

MPD : Maintenance Planning Document/Document de Planification de la Maintenance

MRBR : Maintenance Review Board Report/rapport du comité d'examen de la maintenance

MSG : Maintenance Steering Group/Groupe de pilotage de la maintenance

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

OMA : Organisme de Maintenance Approuvé

OC : On condition/Vérification de l'Etat

STC : Supplemental Type Certificate/Certificat de type Supplémentaire

TCH : Type Certificate Holder/Détenteur du Certificat de Type

3. CONTENU ET SOURCES DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

3.1. Contenu du programme de maintenance

- (1) Le programme de maintenance décrit les opérations nécessaires pour maintenir l'aptitude d'un aéronef à être exploité en toute sécurité. Il rassemble tout ce que l'exploitant doit faire au titre :
 - du maintien de l'aptitude au vol ;
 - du maintien de l'état des installations de radiocommunication et de radionavigation de bord ;
 - du maintien de l'état de l'aéronef au regard des règles relatives à la limitation de nuisance ;
 - du maintien de l'état des équipements exigés par la réglementation au mode d'exploitation.
- (2) Il doit indiquer pour chacune de ces tâches la référence constructeur, la périodicité et le système concerné.
- (3) **L'Appendice I de l'AMC M.A.302 et AMC M.B.301(b) – Contenu du programme de maintenance** fournit des directives quant au contenu d'un programme de maintenance.
- (4) Le programme de maintenance comprend **sept (07) sections** qui peuvent dans certains cas être regroupées ou faire référence à des documents existant au sein de l'exploitant de l'aéronef auquel il s'applique. Il s'agit de :
 - **Section 0 : Gestion du manuel**
 - **Section 1 : Instructions générales**
 - **Section 2 : Périodicité des visites de maintenance**
 - **Section 3 : Mode de maintenance – Limites d'utilisation et de stockage**
 - **Section 4 : Inspections spéciales**
 - **Section 5 : Vols de contrôle**
 - **Section 6 : Tableaux des opérations de maintenance**
- (5) Les procédures d'exécution des opérations de maintenance ne doivent pas figurer dans le programme de maintenance. Elles relèvent en général de la documentation du constructeur dont les références seront citées dans la section 1, ainsi que d'autres documents qui en sont issus (cartes de travail, etc)
- (6) Un exploitant d'aéronefs peut utiliser le programme de maintenance établi par un autre exploitant, un OMA, un CAMO, un CAO ou le constructeur de l'aéronef si son exploitation correspond aux hypothèses retenues par celui-ci. Il doit alors présenter en son nom un manuel en sept sections conformément à la présente circulaire.

3.2. Sources du programme de maintenance

- (1) Le programme de maintenance doit être normalement basé sur le rapport du comité d'examen de la maintenance (MRBR), si applicable, le document de planification de la maintenance (MPD) ou le chapitre 5 du manuel de maintenance de l'aéronef (AMM). De plus, il doit intégrer toutes les Instructions

pour le maintien de la navigabilité (ICA) émises ou publiées. L'exploitant peut utiliser un format différent des documents sources et mieux adapté à son exploitation à condition de reprendre toutes les informations applicables de ces documents sources.

- (2) Il est permis à un exploitant de se baser sur un programme de maintenance déjà approuvé pour procéder à la rédaction du sien. Dans ce cas l'approbation du nouveau programme de maintenance ne doit pas être considérée comme acquise. En effet, une analyse portant sur les différences de **taux d'utilisation**, de **types d'équipements avionnés** et **d'expérience** doit être réalisée avant la rédaction du nouveau programme de maintenance.
- (3) Pour les aéronefs soumis à la logique du groupe de pilotage de la maintenance n°3 (MSG-3), un programme de fiabilité sera élaboré en plus du programme de maintenance. Ce programme de fiabilité pourra servir de source d'ajustement du programme de maintenance en fonction de l'expérience réelle en exploitation.
- (4) Si le détenteur du certificat de type a identifié des limitations de contrôle de la configuration de conception critique (CDCCL), des instructions pour la réalisation des opérations de maintenance doivent être élaborées. Les CDCCL sont des caractéristiques d'un système d'aéronef ou élément d'aéronef impactant l'exploitation de l'aéronef et auxquelles il faut faire attention lors des modifications, réparations ou opérations de maintenance périodiques.
- (5) Pour les aéronefs légers n'ayant pas obligatoirement de MRBR, le programme de maintenance doit être basé sur le MPD, le chapitre 5 de l'AMM ou le programme d'inspection minimum (MIP). Le programme de maintenance ne peut pas être moins exigeant que le MIP.

4. PRESENTATION DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

- (1) Afin de faciliter la prise de connaissance du programme de maintenance et les opérations de contrôle de celui-ci, il doit être présenté selon les prescriptions énoncées suivantes :
 - (a) En-tête du programme de maintenance, on trouve les pages suivantes :
 - (i) Première page : page de garde ;
 - (ii) Deuxième page : table des matières ;
 - (iii) Troisième page : liste des pages en vigueur ;
 - (iv) Quatrième page : liste des mises à jour (amendements).
 - (b) **Papier** : Le papier utilisé est de couleur blanche de préférence, assez résistant. L'impression recto verso est déconseillée. Les photocopies d'un format convenable sont acceptées à condition d'être lisibles.
 - (c) **Format** : Le format souhaitable des pages est celui du type commercial A4 (21 x 29,7).
 - (d) **Reliure** : Les pages sont sous formes de feuillets mobiles et sont mis dans un

classeur (couverture résistante et brochage mobile) pour permettre une insertion et un retrait facile des pages. Dans le cas où l'exploitant fait une nouvelle édition à chaque mise à jour, le document peut être relié.

Les sections sont séparées afin de faciliter la lecture du programme. Ces séparations portent le numéro ainsi que le titre de la section et peuvent être sous la forme d'intercalaires ou d'onglets.

- (e) **Marge** : Les pages doivent avoir une marge de 3cm coté reliure et 1,5cm coté libre. Un espace suffisant est laissé en haut pour indication de la société exploitante, et éventuellement du type d'appareil, et en bas pour l'indication du numéro et de la date d'édition ainsi que de la pagination.
 - (f) **Pagination** : Chaque page est identifiée dans le coin inférieur droit par un numéro se rapportant à la section du programme de maintenance et à la page elle-même.
 - (g) **Amendement** : Les amendements sont datés et numérotés. Ils sont effectués de préférence par l'insertion des pages nouvelles et le retrait des pages à remplacer.
- (2) Le programme de maintenance doit être rédigé dans une langue pratiquée par ses utilisateurs finaux et en anglais.
 - (3) Son élaboration doit tenir compte du principe des facteurs humains.

5. AMENDEMENT DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

5.1. Gestion des amendements

- (1) Le programme de maintenance devrait être revu au moins une fois par an conformément aux dispositions de l'AMC M.A.302 (3).
- (2) Le programme de maintenance doit être tenu à jour suivant l'évolution des documents sources du constructeur, les recommandations du détenteur du certificat de type (TCH) et du certificat de type supplémentaire (STC), l'expérience en exploitation, mais aussi suivant la réglementation et les différentes modifications et réparations effectuées sur l'aéronef.
- (3) Toute modification du programme de maintenance doit faire l'objet d'un amendement devant contenir un sommaire des changements apportés au manuel. Il doit aussi y figurer l'indication du ou des motifs de ce changement.
- (4) Chaque page amendée comportera au niveau du changement un trait vertical dans la marge de gauche pour indiquer la partie amendée.
- (5) Chaque amendement est daté sur la page d'amendements et numéroté, cette indication étant reportée sur chaque page modifiée.
- (6) Chaque amendement doit être soumis à l'Autorité Aéronautique pour approbation avant sa mise en application suivant la procédure d'approbation initiale.
- (7) L'Autorité Aéronautique peut requérir des modifications du programme de maintenance dans le cas où son contenu n'est pas en conformité avec la

réglementation ou alors dans le cas où la sécurité l'exige.

5.2. Classification des amendements

(1) Dès réception de l'amendement d'un programme de maintenance, l'Autorité Aéronautique le classe en majeur ou mineur.

(a) **Amendements majeurs** : Ce sont notamment ceux qui contiennent des modifications (autres que de forme ou de détail) se rapportant aux sections suivantes :

- (i) 0 : Gestion du manuel
- (ii) 1 : Instructions générales
- (iii) 2 : Périodicité des visites de maintenance
- (iv) 3 : Mode de maintenance – Limites d'utilisation et de stockage
- (v) 5 : Vols de contrôle.

(b) **Amendements mineurs** : Ce sont ceux qui contiennent des modifications non couvertes par le point (a) ci-dessus.

Note : Un amendement mineur sera classé majeur lorsque l'amendement qui le précède n'a pas reçu l'accord des services compétents, dans le cas où cet amendement a une interaction avec le précédent.

6. CONTACT

(1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :

airworthiness.oversight@ccaa.aero.

(2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.

Yaoundé, le

Le Directeur Général



Paule ASSOUMOU KOKI

ANNEXE : CANEVAS DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

Le programme de maintenance comprend sept sections ; cependant l'exploitant n'est pas tenu d'adopter cette structure. Il peut décider d'en avoir une différente. Cependant, il doit renseigner toutes les informations devant être contenues dans le programme de maintenance et préparer une matrice de conformité indiquant les références croisées à l'Autorité Aéronautique. L'absence d'un élément prescrit dans la présente circulaire peut faire l'objet d'un rejet du programme de maintenance par l'Autorité Aéronautique.

SECTION 0 : GESTION DU DOCUMENT

Cette section comprend :

- Page de garde : les éléments suivants y figurent :
 - La marque et le type d'aéronef ;
 - Les informations sur le propriétaire du programme de maintenance (Nom, adresse, téléphone) ;
 - Le numéro d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité le cas échéant ; et
 - Le numéro et la date d'édition/révision.
- Table des matières
- Liste des pages en vigueur (Page et date d'entrée en vigueur)
- Liste des amendements
- Liste de distribution (Liste des détenteurs du programme de maintenance)

SECTION 1 : INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

1.1 Engagement signé du responsable de la gestion du maintien de la navigabilité
Le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité doit s'engager à respecter toutes les recommandations du programme de maintenance. Il doit s'engager à effectuer les tâches de maintenance comme indiqué dans le programme et à ce que ce programme soit mis à jour au moins une fois par an et aussi selon l'expérience en exploitation et les recommandations du constructeur, des détenteurs de certificats de type et de l'Autorité Aéronautique.

1.2 Définitions

Présente les définitions des termes techniques utilisés pour désigner les tâches de maintenance utilisées dans le programme de maintenance.

1.3 Liste des abréviations

Présente les abréviations des termes techniques utilisés pour désigner les tâches de maintenance utilisées dans le programme de maintenance.

- 1.4 Liste des documents utilisés pour l'élaboration du programme de maintenance
- MPD,
 - MRBR,
 - Manuels constructeurs,
 - Guides,
 - Etc.

1.5 Politique et modes de maintenance

Présente la politique et les modes de maintenance pris en compte par le programme, ainsi qu'une définition de ces modes de maintenance. Les différents modes de maintenance étant l'entretien avec temps limite pour les éléments à vie limite (LLP), l'entretien selon vérification de l'état (OC) et l'entretien par surveillance du comportement (CM).

1.6 Décompte des temps de vol

Définir la manière dont sont calculées les heures de fonctionnement de l'appareil (bloc à bloc ou décollage-atterrissage). Donner l'utilisation annuelle prévue pour l'exploitation de l'aéronef.

1.7 Procédure d'amendement

Toutes les modifications apportées ou que l'exploitant souhaite apporter doivent faire l'objet d'un amendement. Cet amendement doit comporter une page d'amendement indiquant les pages à supprimer, les pages modifiées à insérer et les motifs de ces changements, la liste des pages en vigueur modifiées (éventuellement) ainsi que les pages modifiées. Le propriétaire du programme de maintenance décrit également le processus d'amendement du programme de maintenance, les moyens mis en place pour assurer la veille réglementaire et la classification des amendements (majeurs ou mineurs).

1.8 Applicabilité du programme de maintenance

Cette section présente l'ensemble des aéronefs concernés par le programme de maintenance. Pour chaque aéronef il faudra préciser :

- La marque et le type d'aéronef ;
- L'immatriculation de l'aéronef ;
- Le numéro de série de l'aéronef ;
- Les types de moteurs, hélices, APU, le cas échéant pour les aéronefs autres que ballon(s) ;
- Le type de nacelle, enveloppe, foyer, réservoir de carburant pour les ballons.

1.9 Si l'appareil est soumis à la logique MSG-3, le programme de maintenance doit inclure un contrôle de la fiabilité ou faire référence à un programme de fiabilité.

SECTION 2 : PÉRIODICITÉ DES VISITES ET PESÉE

2.1 Périodicité des visites et tolérances

Ce paragraphe définit les types de visites appliquées au programme de maintenance de l'aéronef. Pour chaque type de visite, l'exploitant renseigne la périodicité ainsi que l'intervalle de tolérance associé à cette dernière.

Elle définit aussi les tâches de maintenance relatives aux limitations de navigabilité (ALS) et de certification de maintenance (CMR) définies par le détenteur du certificat de type.

Elle reprend si applicable les tâches de maintenance supplémentaires définies par certains documents additionnels (visite prévol, programme de vieillissement, CPCP, SIP, STC, SB, SL, AD/CN, etc.)

2.2 Pesées

Ce paragraphe définit la fréquence des pesées conformément aux exigences

3.1 règlements applicables, ainsi que toute exigence de pesée supplémentaire (émanant d'une modification ou réparation, exigence opérationnelle, etc).

SECTION 3 : MODES DE MAINTENANCE, D'UTILISATION ET DE STOCKAGE DES COMPOSANTS ET ÉQUIPEMENTS

- 3.1 Les équipements/composants à prendre en compte sont ceux qui sont concernés par :
- o Un mode de maintenance découlant des recommandations du constructeur ;
 - o Une limite de stockage ; et
 - o Une limite de vie
- 3.2 La section inclus un tableau présentant pour chaque composant/équipement le mode de maintenance, les limites d'utilisation, de stockage et les tâches à effectuer à l'atteinte de ces limites.
- 3.3 Le tableau doit indiquer également le détail des visites structurales et de stockage comprenant le programme de contrôle de la corrosion.

SECTION 4 : INSPECTIONS SPÉCIALES

Cette section présente en détail les inspections et opérations à effectuer par l'exploitant ou fait référence à un manuel de l'exploitant qui présente en détail les mesures à prendre à la survenue d'événements imprévisibles affectant l'aéronef. Ces événements peuvent être les suivants (cette liste n'est pas exhaustive) :

4.1 Atterrissage dur

Les parties de l'avion à vérifier sont, au moins, le(s) train(s) d'atterrissage, les ailes, le fuselage, les moteurs et l'empennage principalement.

4.2 Impact de foudre

Un aéronef touché par la foudre est généralement endommagé de deux façons, d'une part au point d'entrée de la foudre et d'autre part, par la décharge statique qui suit le foudroiement. Les parties endommagées sont généralement les extrémités d'ailes, les hélices, les bords d'attaque d'ailes, de stabilisateur et de dérive ainsi que le nez de l'avion. Ce paragraphe indique les inspections à effectuer suite à un impact de foudre. Ces dernières devant concerner au moins les zones susmentionnées. Le propriétaire du programme de maintenance peut, s'il le souhaite, se référer à la procédure du constructeur applicable.

4.3 Fortes turbulences

Dans le cas d'un vol en fortes turbulences, les inspections à faire sont les mêmes que pour un atterrissage dur sauf que l'examen des trains d'atterrissage sera exclu.

4.4 Dépassement des limitations de vitesse ou d'accélération

En cas de dépassement des limitations de vitesse ou d'accélération, on doit effectuer les mêmes vérifications que lors d'un vol en fortes turbulences.

4.5 Immersion

Les vérifications relatives à faire lors de l'inspection générale des aéronefs ayant subi une immersion concernent, au moins, la structure de l'aéronef, les instruments de bord, l'appareillage électrique, l'équipement avionique et les moteurs.

4.6 Éclatement d'un pneu

Si un pneu éclate durant la circulation au sol de l'avion, il faudrait tout d'abord changer le pneu ou le mettre hors service. Par la suite, il faudra examiner les autres roues mais aussi les freins, la jambe et le logement du train d'atterrissage. Il faudra aussi vérifier si les débris n'ont pas pénétré dans les moteurs.

4.7 Coup de vent ou rafales au sol

Les gouvernes, les pare-brises, les entrées d'air moteur les gaines de refroidissement sont les principales parties à vérifier. Dans le cas d'un petit aéronef, surtout si le souffle a été suffisamment fort pour le déplacer entièrement, il faut envisager la nécessité d'effectuer une vérification interne pour y découvrir des éléments structuraux endommagés ou une vérification de symétrie de tout l'aéronef, ou encore les deux.

SECTION 5 : VOLS DE CONTRÔLE

5.1 Conditions des vols de contrôle

Cette section définit les critères de définition des conditions de vol conformément aux dispositions du point 21.A.708 du règlement N°125/25/CEMAC/C/P/REX-AIR/I.

5.2 Cas d'exigibilité

- Vol de contrôle complet

Vérification générale des performances de l'aéronef. Il est exigé à la suite d'une visite de grand entretien ou après une réparation due à un accident. Définir le champ d'action d'un vol de contrôle complet ainsi que les cas où un vol de contrôle complet est exigé.

- Vol de contrôle réduit

Vérification d'une fonction particulière de l'aéronef. Il est exigé lorsque les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'aéronef après une opération de maintenance.

Définir le champ d'action d'un vol de contrôle réduit ainsi que les cas où un vol de contrôle réduit est exigé.

- Vérification en vol du bon fonctionnement de l'IRB

Cela consiste à effectuer un relevé de performances qui confirme ou complète les relevés effectués au cours du test au sol ; le programme de ce relevé est élaboré par l'atelier radio qui a effectué le test au sol.

- Programme du vol de contrôle

Présenter le programme détaillé de vol de contrôle du constructeur ou à défaut un programme personnalisé de l'exploitant.

SECTION 6 : TABLEAU DES OPÉRATIONS DE MAINTENANCE

Cette section présente les tâches de maintenance et leurs périodicités (intervalles/fréquence), des opérations de maintenance de chaque partie de l'aéronef, des moteurs, des hélices, des éléments, des accessoires, des équipements, des instruments, du système électrique et radio et de tous les systèmes et installations associés, ainsi que le type et le niveau d'inspection.

Les tâches et opérations de maintenance doivent être classées par chapitre ATA et suffisamment détaillées de sorte à ce qu'il n'y ait pas de confusion sur la nature de la

tâche à effectuer (s'il s'agit d'une inspection visuelle, vérification fonctionnelle, remplacement, etc). Cette exigence pourra être remplie en faisant des renvois à des documents du constructeur (section AMM, carte de travail, etc) en prenant soin de bien référencer les différentes tâches et opérations correspondantes.

