



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Direction du Transport Aérien

50000212
Décision n° /ANAC/DG/DTA/DLAA

du 10 JUIN 2021

portant adoption du Règlement
Technique de l'Aviation Civile (RTAC 8)
sur la navigabilité des aéronefs

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu la Constitution du 25 novembre 2010 ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant Code communautaire de l'aviation civile ;
- Vu l'ordonnance n°2010-023 du 14 mai 2010 portant Code de l'aviation civile en République du Niger ;
- Vu le décret n°2010-735/PCSRD/MTT/A du 04 novembre 2010 déterminant l'organisation et le fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC-Niger) ;
- Vu le décret n°2016-332/PRN/MT du 29 juin 2016 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- Vu le Procès-Verbal de la session de la Commission d'élaboration et d'amendement de la réglementation aéronautique nationale (COMAR) tenue du 23 au 29 avril 2021 ;

DECIDE :

Article premier : Est adopté tel qu'annexé à la présente décision, le Règlement Technique de l'Aviation Civile (RTAC 8) relatif à la navigabilité des aéronefs.

Article 2 : Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires.

Article 3 : La Directrice des Normes et Sécurité des Vols et le Directeur du Transport Aérien sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente Décision qui est publiée partout où besoin sera.

Ampliations :

MT..... 1 (à tcr)
Ttes Dir. ANAC..... 7
CSM..... 1
Chrono..... 1



ELHADJI AYAHA AHMED

REPUBLIQUE DU NIGER

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

REGLEMENT TECHNIQUE DE L'AVIATION CIVILE 8 (RTAC 8)

Navigabilité des aéronefs

Edition N° 02

Juin 2021





MAITRISE DU DOCUMENT

Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom et Prénoms	Visa	Date	
Rédacteurs	Cadre Division AIR	Mr IBRAHIM OUMA BOUBACAR		07 06 21	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Version électronique - DG ANAC- Niger - DNSV - Président COMAR CCSM - Site internet ▪ Version papier - DG ANAC- Niger - DNSV - Président COMAR CCSM
	Chef Division AIR	Mr DARI MOURTALA		07 06 21	
Vérificateurs	DNSV	Mme CHAIBOU RAHAMATOU		07 06 21	
	Président COMAR	Mr BACHIR AMADOU		07/06/21	
	CCSM	Mr MIKO CHAIBOU		08 06 21	
Approbateur	DG ANAC-Niger	ELHADJI AYAHA AHMED		10 06 21	

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Edition	Date	Justification
01	09/07/2014	Prise en compte des dispositions de l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale dans la réglementation nationale.
02	04/06/2021	Prise en compte des amendements N°105-A, 105-B et 106 de l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale dans la réglementation nationale.



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Section	Page	Edition		Amendement	
		N°	Date	N°	Date
MD	I	02	04/06/2021	00	-
LPE	li	02	04/06/2021	00	-
IAR	iii	02	04/06/2021	00	-
TA	lv	02	04/06/2021	00	-
TR	v	02	04/06/2021	00	-
LDR	vi	02	04/06/2021	00	-
SA	vii	02	04/06/2021	00	-
TM	viii	02	04/06/2021	00	-
	ix	02	04/06/2021	00	-
Partie 1 : Généralités	1 - 7	02	04/06/2021	00	-
	2 - 7	02	04/06/2021	00	-
	3 - 7	02	04/06/2021	00	-
	4 - 7	02	04/06/2021	00	-
	5 - 7	02	04/06/2021	00	-
	6 - 7	02	04/06/2021	00	-
	7 - 7	02	04/06/2021	00	-
Partie 2 : Chap 1	1 - 3	02	04/06/2021	00	-
	2 - 3	02	04/06/2021	00	-
	3 - 3	02	04/06/2021	00	-
Chap 2	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Chap 3	1 - 5	02	04/06/2021	00	-



M



Section	Page	Edition		Amendement	
		N°	Date	N°	Date
	2 - 5	02	04/06/2021	00	
	3 - 5	02	04/06/2021	00	
	4 - 5	02	04/06/2021	00	
	5 - 5	02	04/06/2021	00	
Chap 4	1 - 4	02	04/06/2021	00	-
	2 - 4	02	04/06/2021	00	-
	3 - 4	02	04/06/2021	00	-
	4 - 4	02	04/06/2021	00	-
Chap 5	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Chap 6	1 - 5	02	04/06/2021	00	-
	2 - 5	02	04/06/2021	00	-
	3 - 5	02	04/06/2021	00	-
	4 - 5	02	04/06/2021	00	-
	5 - 5	02	04/06/2021	00	-
Partie III.A	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Partie III.B	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Partie IV.A	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Partie IV.B	1 - 1	02	04/06/2021	00	-
Partie V.A	1 - 1	02	04/06/2021	00	
Partie V.B	1 - 1	02	04/06/2021	00	
Partie VI	1 - 1	02	04/06/2021	00	
Partie VII	1 - 1	02	04/06/2021	00	



m



Section	Page	Edition		Amendement	
		N°	Date	N°	Date
Appendice 1	1 - 2	02	04/06/2021	00	-
	2 - 2	02	04/06/2021	00	-
Appendice 2	1 - 2	02	04/06/2021	00	-
	2 - 2	02	04/06/2021	00	-





INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page iv
Edition : 02
Amendement : 00

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date d'application





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8 Navigabilité des aéronefs

Page v
Edition : 02
Amendement : 00

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date d'application





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page vi
Edition : 02
Amendement : 00

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
OACI	Annexe 8	Navigabilité des aéronefs	12 ^e Edition Amendement n° 106	Juillet 2018



SIGLES ET ABREVIATIONS

Numéros	Sigles / Abréviations	Significations
1	ANAC-Niger	Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger
2	APP	Appendice
3	EASA	European Aviation Safety Agency
4	FAA	Federal Aviation Administration
5	IAR	Inscription des Amendements et Rectificatifs
6	CHAP	Chapitre
7	COMAR	Commission d'Amendement et d'Elaboration des Règlements Aéronautiques
8	CCSM	Cellule de Coordination des Systèmes de Management
9	DNSV	Direction des Normes et de la Sécurité des Vols
10	LDR	Liste des Documents de Référence
11	LPE	Liste des Pages Effectives
12	MD	Maitrise du Document
13	OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
14	RTAC	Règlement Technique de l'Aviation Civile
15	SA	Sigles et Abréviations
16	TA	Tableau des Amendements
17	TM	Table des Matières
18	TR	Tableau des Rectificatifs



Table des matières

MAITRISE DU DOCUMENT I

LISTE DES PAGES EFFECTIVES II

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS III

TABLEAU DES AMENDEMENTS IV

TABLEAU DES RECTIFICATIFS V

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE VI

SIGLES ET ABBREVIATIONS VIII

PARTIE I. GÉNÉRALITÉS 1

1.1 DÉFINITIONS 1

1.2 DOMAINE D'APPLICATION 7

PARTIE II. PROCEDURES RELATIVES A LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN
DE LA NAVIGABILITÉ 1

CHAPITRE 1 CERTIFICATION DE TYPE 1

1.1. DOMAINE D'APPLICATION 1

1.2. PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU REGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITE 1

1.3. VERIFICATION DE LA CONFORMITE AUX PRESCRIPTIONS DE CONCEPTION DU
REGLEMENT APPLICABLE DE NAVIGABILITE 1

1.4. DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TYPE 3

1.5. SUSPENSION D'UN CERTIFICAT DE TYPE 3

CHAPITRE 2 PRODUCTION (RESERVE) 1

CHAPITRE 3 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 1

3.1. DOMAINE D'APPLICATION 1

3.2. ADMISSIBILITE, DELIVRANCE ET MAINTIEN DE LA VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE
NAVIGABILITE 1

3.3. MODELE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE 2

3.4. RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AERONEF - LIMITES D'EMPLOI 3

3.5. PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITE 3

3.6. CAS D'UN AERONEF ENDOMMAGE 3

3.7. PERMIS DE VOL SPECIAL 3

CHAPITRE 4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE 3





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page viii
Edition : 02
Amendement : 00

4.1. DOMAINE D'APPLICATION.....	1
4.2. RESPONSABILITES DE L'ÉTAT EN CE QUI CONCERNE LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	1
CHAPITRE 5 GESTION DE LA SECURITE.....	1
CHAPITRE 6 AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE.....	1
6.1. DOMAINE D'APPLICATION.....	1
6.2 AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE	1
6.3 MANUEL DES PROCEDURES DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE.....	2
6.4 PROCEDURES DE MAINTENANCE ET SYSTEME D'ASSURANCE DE LA QUALITE	3





6.5 INSTALLATIONS	3
6.6 PERSONNEL.....	4
6.7 ENREGISTREMENTS.....	4
6.8 FICHE DE MAINTENANCE.....	4
PARTIE III. AVIONS LOURDS	1
PARTIE IIIA. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004	1
PARTIE IIIB. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004.....	1
PARTIE IV. HÉLICOPTÈRES.....	1
PARTIE IVA. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 22 MARS 1991 MAIS AVANT LE 13 DÉCEMBRE 2007.....	1
PARTIE IVB. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007.....	1
PARTIE V. AVIONS LÉGERS	1
PARTIE VA. AVIONS DE PLUS DE 750 KG MAIS NON DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007 MAIS AVANT LE 7 MARS 2021	1
PARTIE VB. AVIONS D'AU PLUS 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 7 MARS 2021.....	1
PARTIE VI. MOTEURS	1
PARTIE VII. HELICES.....	1
APPENDICE 1 : MODELE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE	1
APPENDICE 2 : MODELE DU CERTIFICAT D'AGREMENT	1





PARTIE I. GÉNÉRALITÉS

1.1 DÉFINITIONS

Dans le présent RTAC, les termes et expressions 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.

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 un État contractant 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 :

$$\Delta_0 = 1,225\ 0 \text{ kg/m}^3$$

— 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 :

<i>Altitude géopotentielle (km)</i>		<i>Gradient de température (degrés Kelvin par kilomètre géopotential 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 géopotential 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 géopotential.

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 : Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC-Niger).

Avion : Aérodyne 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 multi-moteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la Partie IVB du RTAC 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 multi-moteur 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 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.

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.

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 :

- a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
- b) 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.

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.

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



M

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger	RTAC 8 Navigabilité des aéronefs	Page 4 sur 7 Edition : 02 Amendement : 00
--	---	---

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

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 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).

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.

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.

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.

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

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.

Maintien de la navigabilité : Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforme 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 : 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.

Modification majeure : Dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, changement apporté à la conception de type qui a un effet appréciable, ou un effet non négligeable, sur les limites de masse et de centrage, la



M



résistance structurale, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou d'autres aspects ou qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

Modification mineure : Modification autre qu'une modification majeure.

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 pour un aéronef, 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.

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

Règlement applicable de navigabilité : Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, 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.

Réparation majeure : Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut avoir un effet appréciable sur la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

Réparation mineure : Réparation autre qu'une réparation majeure.

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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger</p>	<p>RTAC 8 Navigabilité des aéronefs</p>	<p>Page 7 sur 7 Edition : 02 Amendement : 00</p>
---	--	--

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

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

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

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 du présent règlement. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes du présent règlement.

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

1.2 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement Technique de l'Aviation Civile dénommé RTAC 8, relatif à la navigabilité des aéronefs est établi conformément aux prescriptions de l'annexe 8 à la Convention de Chicago, relative à l'Aviation Civile Internationale, sauf celles dont les différences ont été notifiées conformément à l'article 38 de ladite Convention.

Il définit entre autres :

- les règles et les procédures techniques relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs et ce, en vue de leurs aptitudes au vol;
- les mesures à prendre pour s'assurer que l'aptitude au vol est observée;

Toutefois, il se doit de respecter les lois et accords internationaux signés par la République du Niger.





PARTIE II. PROCEDURES RELATIVES A LA CERTIFICATION ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

Chapitre 1 CERTIFICATION DE TYPE

1.1. Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs immatriculés au Niger, ainsi qu'aux moteurs et aux hélices qui ont fait l'objet d'une certification de type distincte par l'EASA, la FAA, Transports Canada et/ou l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil, pour lesquels la demande de certification a été soumise le 13 juin 1960 ou après.

Toutefois :

- a) les dispositions du § 1.4 de la présente partie ne sont applicables qu'aux types d'aéronefs pour lesquels une demande de certificat de type a été soumise à l'EASA, la FAA, Transport Canada et/ou l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil le 2 mars 2004 ou après cette date ;
- b) les dispositions du § 1.4 de la présente partie ne sont applicables qu'aux types de moteurs ou d'hélices pour lesquels une demande de certificat de type a été soumise à l'EASA, la FAA, Transport Canada et/ou l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil le 10 novembre 2016 ou après cette date.

1.2. Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité

Jusqu'à ce que le Niger devienne un Etat de conception, il accepte les codes de navigabilités de l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil comme base pour l'acceptation de la certification de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice, ou pour toute modification d'une telle certification de type.

1.3. Vérification de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

1.3.1. Acceptation des certificats de type

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile accepte les Certificats de Type d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices délivrés par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil comme définition de la conception de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice et comme preuve de leur conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

1.3.2. Preuves de conformité au règlement applicable (Réservé)

1.3.3. Inspections et essais de conformité (Réservé)

1.3.4. Non-acceptation du Certificat de Type

L'Autorité se réserve le droit de ne pas donner une suite favorable à une demande d'acceptation d'un certificat de type délivré pour un aéronef, un moteur ou une hélice si





l'on sait, ou si l'on présume que l'aéronef, le moteur ou l'hélice présente des caractéristiques dangereuses.

1.3.5. Modifications et réparations

- a) L'Autorité accepte les approbations techniques délivrées par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil pour une modification, une réparation ou une pièce de rechange d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- b) Toute modification d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice doit faire l'objet d'un dossier de modification, établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype. Le dossier de modification doit être approuvé par l'industriel responsable de la conception de type de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice ou par un autre organisme de conception agréé par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil.
- c) Toute réparation qui introduit un changement de la définition de type certifiée doit être acceptée par l'ANAC dans les mêmes conditions qu'une modification (voir §1.3.4.b) ci-dessus.
- d) Les modifications de la définition de type sont classées soit mineures soit majeures.

L'Autorité accepte la classification d'une modification ou d'une réparation effectuée par l'Etat de conception ou par un organisme de conception dûment agréé par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil.

- e) A l'exception des modifications / réparations mineures approuvées par l'industriel responsable de la conception du type originale qui sont acceptées sans vérification supplémentaire par l'Autorité, toute autre modification / réparation sera acceptée formellement par l'Autorité sur la base d'une approbation délivrée par un organisme de conception agréé par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil.
- f) Les postulants qui voudraient apporter une modification majeure à leur aéronef, à son moteur ou à son hélice doivent disposer :
 - 1. Des connaissances, une expérience et des moyens complets dans les domaines techniques pertinents, qui leur permettront d'effectuer, s'il y a lieu, des analyses en profondeur ;
 - 2. Des renseignements suffisants sur la conception de type de l'aéronef considéré.



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger	RTAC 8 Navigabilité des aéronefs	Page 3 sur 3 Edition : 02 Amendement : 00
--	---	--

Ces postulants sont tenus de faire étudier et approuver cette modification par l'industriel responsable de la conception du type originale ou par un autre organisme de conception agréé par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil, pour être acceptée par l'Autorité.

1.4. Délivrance d'un certificat de type

1.4.1. Réserve

1.4.2. L'Autorité accepte le certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice et la certification des modifications de ce certificat de type, y compris les certificats de type supplémentaires délivrés par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil. Dans le cas où le moteur ou l'hélice ne font pas l'objet d'une certification distincte, le certificat de type couvre tout l'aéronef y compris toutes les pièces et tous les équipements installés sur celui-ci.

1.5. Suspension d'un certificat de type

1.5.1. Réserve

1.5.2. Quand l'Autorité, conformément au § 1.4.2 de la présente partie, accepte un certificat de type délivré pour un aéronef, un moteur ou une hélice par l'EASA, la FAA, Transports Canada et l'Administration de l'Aviation Civile du Brésil, elle informera sans tarder l'administration concernée, en cas de suspension de son acceptation.



M



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

Chapitre 2 PRODUCTION (Réservé)

Le NIGER n'a pas en son sein d'organisme de production d'aéronefs, moteurs et hélices



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger</p>	<p>RTAC 8 Navigabilité des aéronefs</p>	<p>Page 1 sur 6 Edition : 02 Amendement : 00</p>
---	--	--

Chapitre 3 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

3.1. Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs immatriculés Au Niger. Toutefois, les § 3.3 et 3.4 ne s'appliquent pas à tous les aéronefs dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes en vue de l'obtention d'un certificat avant le 13 juin 1960.

3.2. Admissibilité, délivrance et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité

3.2.1. Délivrance du certificat de navigabilité

La délivrance du certificat de navigabilité est effectuée sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

La figure 1 de l'appendice 1 donne le modèle de certificat de navigabilité.

3.2.2. Reconnaissance du certificat de navigabilité

L'Autorité délivrera un certificat de navigabilité dont elle entend demander la reconnaissance aux termes de l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale lorsqu'elle a une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme aux normes applicables de l'Annexe 8 de cette convention par sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

3.2.3. Validité du CDN

La période de validité du certificat de navigabilité à la délivrance initiale est de six (6) mois. Celle des renouvellements successifs est fixée à douze (12) mois au moyen de vérifications effectuées en tenant compte du temps et de la nature de l'utilisation.

Les vérifications portent sur le contrôle de l'aéronef et de ses documents.

Le certificat de navigabilité est considéré en état de validité tant que :

- l'aéronef est entretenu conformément au programme de maintenance approuvé par l'Autorité (incluant un programme de fiabilité si applicable) ;
- l'aéronef n'a subi depuis la délivrance de ce certificat aucune modification ou réparation non approuvée ;
- l'aéronef est resté dans les limites d'utilisation prévues, en bon état de conservation et de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de navigabilité et de définition de type ;
- l'aéronef reste sur le même registre ;



M



- le certificat n'a pas été suspendu ou retiré ;
- le certificat de type ou le certificat de type supplémentaire conformément auquel il est délivré n'a pas été invalidé précédemment ;
- les dossiers de l'aéronef sont conformes aux exigences de l'Autorité.

Cet état de navigabilité est caractérisé par le symbole « V » (Valide) apposé au verso du certificat de navigabilité.

3.2.4. Délivrance d'un CDN sur la base d'un CDN délivré par un Etat contractant

Quand un aéronef importé au Niger possède un certificat de navigabilité en cours de validité délivré ou validé par un Etat contractant, l'Autorité en délivrant un nouveau certificat de navigabilité, peut considérer que le certificat de navigabilité précédent constitue un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef aux dispositions du présent règlement du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

3.2.5. Validité de l'autorisation accompagnant un CDN délivré par un Etat contractant

Quand l'Autorité valide un certificat de navigabilité délivré par un autre Etat contractant au lieu de délivrer son propre certificat de navigabilité, elle établit la validité au moyen d'une autorisation appropriée destinée à accompagner l'ancien certificat de navigabilité, dans laquelle elle indique accepter celui-ci comme l'équivalent de son propre certificat de navigabilité. La validité de l'autorisation ne dépassera pas la période de validité du certificat de navigabilité rendu valide. Autorité veille à ce que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit déterminé conformément aux dispositions du § 3.2.3.

3.3. Modèle du certificat de navigabilité

3.3.1. Le certificat de navigabilité donne les renseignements indiqués ci-dessous. Il reste conforme au « modèle de certificat de navigabilité » et les renseignements présentés dans la figure 1 et 2 de l'appendice 1.

Ces renseignements comprennent les mentions suivantes :

1. Marques de nationalité et d'immatriculation ;
2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur ;
3. Numéro de série de l'aéronef ;
4. Catégorie et/ou exploitation ;
5. Indication du règlement applicable de navigabilité, date de délivrance et signature ;
6. Visas d'inspections périodiques.





3.3.2. Langue : Le certificat de navigabilité est établi par l'Autorité en langue française et traduit en langue anglaise.

Note : Tous les aéronefs immatriculés au Niger doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité original.

3.4. Renseignements relatifs à l'aéronef - Limites d'emploi

Chaque aéronef sera 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.

3.5. Perte temporaire de la navigabilité

Si l'Autorité constate que l'aéronef ne satisfait pas aux conditions de navigabilité requises, le Directeur Général de l'ANAC-Niger peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement dans les cas suivants :

1. L'aéronef est exploité en dehors des limites autorisées ;
2. Un des éléments affectant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave ou est absent ;
3. L'aéronef a subi une modification ou une réparation non approuvée ;
4. L'aéronef n'a pas subi une modification ou une réparation obligatoire ;
5. L'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux dispositions applicables notamment celles relatives à la réglementation, à l'application des consignes de navigabilité, au dépassement de vie limite, à une visite non appliquée, à l'absence d'équipement exigé pour le type d'exploitation.

La perte temporaire de navigabilité est matérialisée par l'apposition au verso du certificat de navigabilité du symbole « **R** » (**Refusé**).

Toutefois, la validité du certificat de navigabilité peut être rétablie dès que l'irrégularité a cessé, à moins que cette irrégularité ait pu compromettre de façon permanente la sécurité de l'aéronef.

La validité du certificat de navigabilité pourra être rétablie dès lors que l'irrégularité aura cessé et que l'aéronef a recouvré sa navigabilité.

Pendant la suspension de validité du certificat, le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut, sous réserve de limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord, autoriser un vol spécial pour cet aéronef





jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs. Dans ce cas, le transport de personnes contre rémunération est interdit.

3.6. Cas d'un aéronef endommagé

3.6.1. Dommage à un aéronef nigérien

Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'ANAC jugera si les dégâts constatés sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, conformément au règlement applicable de navigabilité.

3.6.2. Aéronef se trouvant à l'étranger

Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef immatriculé au Niger se trouve sur le territoire d'un État contractant, les autorités de cet État auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'Autorité en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au § 3.6.1.

3.6.3. Autorisation de vol spécial

Lorsque l'Autorité considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, elle interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité.

Elle pourra prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'Autorité tiendra compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du § 3.6.2, a empêché l'aéronef de reprendre son vol.

Cet État contractant autorisera ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.

3.6.4. Reprise des vols

Si l'Autorité considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol.

3.7. Permis de vol spécial

(a) L'Autorité délivre un permis de vol spécial à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux dispositions applicables de navigabilité, dans les cas suivants :

- (1) Pour permettre des vols de contrôle en vue de la remise dans la situation « V » du certificat de navigabilité d'un aéronef qui a été mis dans la situation « R » pour une raison quelconque
- (2) Sous toutes réserves jugées utiles, pour permettre des vols de convoyage à des aéronefs dont la validité du certificat de navigabilité est expirée, aux aéronefs en



M



cours d'importation (livraison d'aéronef) et à des aéronefs vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;

- (3) Pour éloigner l'aéronef des zones de danger ;
- (4) Pour exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au-dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié. L'emport du poids supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.
- (b) Lorsque le permis de vol spécial permet des vols internationaux, l'exploitant doit obtenir des autorisations de survol requises auprès des autorités compétentes des pays survolés.
- (c) Pour la délivrance de tout permis de vol spécial, l'Autorité exige les conditions ci-après :
 - 1) une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance, stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.
 - 2) une copie du permis devrait se trouver en permanence à bord de l'aéronef ;
 - 3) les marques d'immatriculation devraient être apposées sur l'aéronef conformément aux spécifications du RTAC 7 ;
 - 4) aucune personne ou aucun bien ne devrait être transporté à bord contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
 - 5) aucune personne ne devrait 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 ;
 - 6) l'aéronef ne devrait être conduit que par des membres d'équipage qui connaissent l'objet du vol et les conditions imposées et qui sont titulaires de brevets ou licences appropriés délivrés ou validés par l'Autorité ;
 - 7) le vol devrait être effectué de manière à éviter des zones où il pourrait mettre en danger des personnes ou des biens ;
 - 8) le vol devrait 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 ;
 - 9) La validité du permis de vol spécial est de 7 jours renouvelable, le renouvellement et éventuellement, la suspension du permis de vol spécial sont laissés à l'appréciation des services qualifiés.



M

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger</p>	<p>RTAC 8 Navigabilité des aéronefs</p>	<p>Page 2 sur 6 Edition : 02 Amendement : 00</p>
---	--	--

(d) Au besoin, l'Autorité inspectera l'aéronef pour en confirmer l'état de navigabilité.



Navigabilité des aéronefs



Partie II. Chapitre 3. Certificat de Navigabilité



Chapitre 4 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

4.1. Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs immatriculés au Niger ainsi que les moteurs, hélices et pièces connexes.

4.2. Responsabilités de l'État en ce qui concerne le maintien de la navigabilité

Tout aéronef immatriculé au Niger ainsi que les moteurs, hélices et pièces connexes, doivent satisfaire aux exigences relatives au maintien de la navigabilité publiées par les Etats de conception et de construction, l'Autorité et les constructeurs.

4.2.1. Etat de conception (Réservé)

Le Niger ne dispose pas d'organisme de conception d'aéronef, de moteur, d'hélice ou de pièces connexes.

4.2.2. Etat de construction (Réservé)

Le Niger ne dispose pas d'organisme de construction d'aéronef, de moteur, d'hélice ou de pièces connexes.

4.2.3. Etat d'immatriculation

4.2.3.1 Lorsque l'Autorité immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions du chapitre 3.2 de la présente partie, elle :

- (a) avise l'État de conception qu'elle a immatriculé l'aéronef en question ;
- (b) vérifie le maintien de la navigabilité dudit aéronef conformément au règlement applicable de navigabilité en vigueur ;
- (c) adopte 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 conformément aux spécifications de maintenance des RTAC 6 (parties 1,2 et 3) et ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions du présent règlement.
- (d) adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qui sont publiés par l'État de conception. Ces renseignements s'imposent à tous les exploitants ou propriétaires d'aéronefs immatriculés au Niger;



M



- (e) communique tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité à l'Etat de conception de l'aéronef concerné, si elle en établit ;
- (f) En ce qui concerne un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 Kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieur à 3 175 Kg, les exploitants et les organismes de maintenance mettront en place un système permettant de transmettre à l'Autorité et à l'organisme responsable de conception de cet 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 moteur ou une hélice, ils seront communiqués à la fois à l'organisme responsable de la conception de type de ce moteur ou de cette hélice et à l'organisme 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, l'exploitant doit mettre en place un système permettant de transmettre ces renseignements à l'Autorité et à l'organisme responsable de la conception de la modification.

Au minimum les cas cités en § 4 .2 .4 doivent être transmis conformément aux dispositions du § 4 .2 .3 (f).

4.2.3.2 Lorsque l'Autorité agréé un organisme de maintenance ou qu'elle accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un État contractant, elle veille au respect des dispositions du Chapitre 6 de la présente partie.

4.2.3.3 L'Autorité veillera 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.

4.2.4. Notification des défauts

Les organismes de maintenance et les exploitants des avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 Kg et des hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 Kg doivent communiquer à l'Autorité, des comptes rendus de pannes, de mauvais fonctionnements et de défauts qui peuvent entraîner au minimum les cas cités ci-dessous :

- (a) Les incendies en vol avec fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie ;
- (b) Les incendies en vol sans fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie ;





- (c) Les faux avertissements d'incendie en vol ;
- (d) Le système d'échappement de moteur endommagé en vol le moteur ou la structure, les équipements ou les composants adjacents ;
- (e) Un composant de l'aéronef cause une accumulation ou une diffusion de fumée, de vapeur ou d'émanations toxiques ou nocives dans le poste de pilotage ou la cabine des passagers pendant le vol ;
- (f) L'extinction d'un moteur en vol ;
- (g) L'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'endommagement externe du moteur ou de la structure de l'aéronef ;
- (h) L'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'aspiration d'un corps étranger ou du givrage ;
- (i) L'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
- (j) Les anomalies du système de mise en drapeau de l'hélice ou de la capacité du système de limiter la survitesse en vol ;
- (k) Le circuit de carburant ou le vide-vite modifie le débit de carburant et les cas de fuite dangereuse de carburant pendant le vol ;
- (l) La sortie ou la rentrée d'un atterrisseur, ou l'ouverture ou la fermeture de trappes de logement de train, pendant le vol ;
- (m) Les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins lorsque l'avion est au sol ;
- (n) Les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures ;
- (o) Les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur ;
- (p) Les composants ou les systèmes sont à l'origine de mesures d'urgence pendant le vol (à l'exception de l'arrêt d'un moteur) ;
- (q) Les interruptions de vol, les changements d'aéronef en escale, les changements d'escale ou les déroutements non prévus dus à des anomalies mécaniques connues ou soupçonnées ;
- (r) Les changements prématurés de moteurs en raison d'une anomalie de fonctionnement, d'une panne ou d'une défectuosité avec une indication de leur marque, de leur modèle et du type d'aéronef sur lequel ils étaient installés ;
- (s) Les mises en drapeau d'hélices pendant le vol, avec une indication de son type, de celui du moteur et de l'aéronef sur lequel elle était installée.





Les comptes rendus doivent être établis conformément aux procédures établies par l'Autorité et doivent contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme.

Lorsque la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef est sous contrat avec un propriétaire ou un exploitant pour assurer l'entretien, la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef doit également rapporter au propriétaire, à l'exploitant ou à l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité, tout état affectant l'aéronef ou un élément d'aéronef de ce propriétaire ou de cet exploitant.

Les comptes- rendus doivent être établis dès que possible et en tout état de cause dans les trois jours (72 heures) après que la personne ou l'organisme ait identifié la situation faisant l'objet du rapport.

4.2.5. Événements importants à notifier immédiatement

Les événements suivants doivent être signalés immédiatement par téléphone ou compte rendu à l'Autorité :

- a) défaillance d'une structure principale ;
- b) défaillance d'un système de commande ;
- c) incendie à bord ;
- d) défaillance structurale de moteur ;
- e) toute autre condition considérée comme présentant un danger imminent pour la sécurité.





Chapitre 5 GESTION DE LA SECURITE

Note : Le Règlement Technique de l'Aviation Civile du Niger relatif à la gestion de la sécurité dénommé RTAC 19 contient les dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de maintenance agréés.





Chapitre 6 AGREMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE

Tout organisme de maintenance doit être agréé ou accepté pour effectuer de l'entretien sur les aéronefs civils immatriculés en République du Niger.

6.1. Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'agrément des organismes engagés dans la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces connexes.

Les certificats d'agrément délivrés sont conformes aux dispositions du § 6.2.3.

6.2 Agrément des organismes de maintenance

6.2.1. Les exigences régissant l'agrément des organismes de maintenance conformément aux dispositions du présent chapitre sont définies dans le RTAC 145 relatif à l'agrément des organismes de maintenance.

6.2.2. L'agrément d'un organisme de maintenance par l'Autorité dépend de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux dispositions applicables du présent chapitre par sa conformité aux exigences définies au RTAC 145, en application du § 6.2.1 et aux dispositions pertinentes du RTAC 19 relatif à la gestion de la sécurité, concernant les organismes de maintenance agréés.

6.2.3. Le certificat d'agrément et les renseignements qu'il doit comporter sont présentés dans le formulaire figurant à l'appendice 2. Ces renseignements comprennent les mentions suivantes :

- (a) l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger, le logo de l'ANAC-Niger et le nom, fonction et signature du Directeur Général de l'ANAC-Niger;
- (b) le nom et l'adresse légale de l'organisme de maintenance ;
- (c) le numéro de référence de l'agrément de l'organisme de maintenance ;
- (d) la date de délivrance du certificat en vigueur ;
- (e) la date d'expiration ;
- (f) la portée de l'agrément, en ce qui concerne la maintenance des aéronefs et des composants et/ou la maintenance spécialisée et les types d'aéronefs et de composants visés par l'agrément ;
- (g) l'emplacement des installations de maintenance.

Des informations détaillées relatives à l'emplacement des autres installations et Sites de maintenance, doivent figurer dans le Manuel des procédures de maintenance auquel le certificat fait référence.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger</p>	<p>RTAC 8 Navigabilité des aéronefs</p>	<p>Page 2 sur 5 Edition : 02 Amendement : 00</p>
---	--	--

6.2.3.1 Le certificat d'agrément est la reproduction du formulaire « modèle du certificat d'agrément » figurant dans l'appendice 2 du présent règlement, et indique la date de délivrance initiale si elle diffère de la date de délivrance du certificat en vigueur.

6.2.4. Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer de respecter les exigences appropriées visées aux § 6.2.1 et 6.2.2 et détaillées dans le RTAC 145.

6.2.5. L'organisme de maintenance doit notifier à l'Autorité tout changement concernant la portée de ses travaux, son emplacement ou le personnel désigné conformément aux dispositions du présent chapitre et détaillées dans le RTAC 145.

6.2.6. Lorsque l'Autorité accepte, en totalité ou en partie, un agrément d'organisme de maintenance délivré par un État contractant, elle met en place un processus pour la prise en compte de cet agrément et des changements apportés par la suite. À cette fin, elle établit une liaison appropriée avec l'État contractant qui a délivré l'agrément d'origine.

6.3 Manuel des procédures de l'organisme de maintenance

6.3.1. L'organisme de maintenance mettra à la disposition du personnel de maintenance intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de procédures, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes, contenant les renseignements suivants :

- (a) une description générale de la portée des travaux autorisés au titre des conditions d'agrément de l'organisme ;
- (b) une description des procédures et du système d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme visés exigés par le § 6.4 ;
- (c) une description générale des installations de l'organisme ;
- (d) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question aux § 6.6.1 et 6.6.2 ;
- (e) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de maintenance conformément au § 6.6.4 ;
- (f) une description de la méthode à utiliser pour établir et conserver les enregistrements de maintenance exigés par le § 6.7 ;
- (g) une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des fiches de maintenance ;
- (h) le personnel autorisé à signer les fiches de maintenance et l'étendue de ses pouvoirs ;
- (i) une description des activités sous-traitées, le cas échéant ;



M



- (j) une description des procédures supplémentaires à suivre, le cas échéant, pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance des exploitants ;
- (k) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications des § 4.2.3.1, alinéa f), et 4.2.4 de la partie II du présent règlement, relatives à la communication de renseignements ;
- (l) une description des procédures à suivre pour recevoir et évaluer toutes les données de navigabilité nécessaires de l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que pour modifier ces données et les diffuser à l'intérieur de l'organisme de maintenance ;
- (m) une description des procédures à suivre pour apporter des changements qui ont une incidence sur l'agrément de l'organisme de maintenance.

6.3.2. L'organisme de maintenance veille à ce que le manuel de procédures soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

6.3.3. L'organisme de maintenance transmet sans délai des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de procédures à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

Le RTAC 145 détaille et complète le § 6.3 de la présente partie.

6.4 Procédures de maintenance et système d'assurance de la qualité

6.4.1. L'organisme de maintenance établit des procédures qui garantissent de bonnes pratiques de maintenance et le respect de toutes les exigences pertinentes énoncées dans les § 6.2.1 et 6.2.2, détaillées dans le RTAC 145 et qui sont acceptables pour l'Autorité.

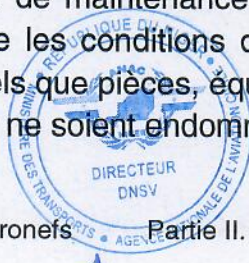
6.4.2. L'organisme de maintenance veille au respect du § 6.4.1 en mettant en place conformément aux dispositions du RTAC 145, un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de surveiller la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci.

6.5 Installations

6.5.1. L'organisme de maintenance fournit des installations et un cadre de travail qui conviennent aux tâches à effectuer conformément aux dispositions du RTAC 145.

6.5.2. L'organisme de maintenance dispose, conformément aux dispositions du RTAC 145, des données techniques, des équipements, des outils et des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels il a été agréé.

6.5.3. L'organisme de maintenance veille conformément aux dispositions du RTAC 145, à ce que les conditions de stockage garantissent la sécurité des articles entreposés, tels que pièces, équipement, outils ou matériel, et évitent qu'ils ne se détériorent ou ne soient endommagés.





6.6 Personnel

- 6.6.1.** L'organisme de maintenance désigne, conformément aux dispositions du RTAC 145, un dirigeant responsable qui assumera, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale au nom de l'organisation.
- 6.6.2.** Le dirigeant responsable de l'organisme de maintenance désigne, conformément aux dispositions du RTAC 145, une ou plusieurs personnes qui auront entre autres responsabilités celle de veiller à ce que l'organisme respecte les dispositions visées aux § 6.2.1 et 6.2.2 de la présente partie.
- 6.6.3.** L'organisme de maintenance emploie, conformément aux dispositions du RTAC 145, le personnel nécessaire à la planification, à l'exécution, à la supervision, à l'inspection et à l'acceptation des travaux de maintenance à effectuer.
- 6.6.4.** L'organisme de maintenance établit la compétence du personnel de maintenance conformément aux dispositions du RTAC 145.
- 6.6.5.** L'organisme de maintenance veille, conformément aux dispositions du RTAC 145, à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme de maintenance comprendra une formation théorique et pratique sur les performances humaines, y compris la coordination avec les autres membres du personnel de maintenance et avec les équipages de conduite.

6.7 Enregistrements

- 6.7.1.** L'organisme de maintenance conserve des enregistrements détaillés des travaux de maintenance, conformément aux dispositions du RTAC 145, afin de prouver que toutes les conditions relatives à la signature d'une fiche de maintenance ont été respectées.
- 6.7.2.** Les enregistrements exigés par le § 6.7.1 sont conservés pendant une période d'au moins trois (03) ans après la signature de la fiche de maintenance.
- 6.7.3.** Les enregistrements conservés et transférés conformément au § 6.7 sont tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports.

6.8 Fiche de maintenance

- 6.8.1.** La fiche de maintenance est remplie et signée conformément aux dispositions du RTAC 145, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de





façon satisfaisante et conformément aux données et procédures approuvées figurant dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance.

6.8.2. Une fiche de maintenance est signée et contient, notamment les renseignements suivants :

- (a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
- (b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- (c) le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
- (d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

PARTIE III. AVIONS LOURDS

PARTIE IIIA. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.



Navigabilité des aéronefs



Partie III.A. Avions lourds



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

**PARTIE III.B. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE
CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004**

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

PARTIE IV. HÉLICOPTÈRES

**PARTIE IVA. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE
CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 22 MARS 1991 MAIS AVANT
LE 13 DÉCEMBRE 2007**

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

**PARTIE IVB. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE
CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007**

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

**RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs**

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

PARTIE V. AVIONS LÉGERS

**PARTIE VA. AVIONS DE PLUS DE 750 KG MAIS NON DE PLUS DE 5 700 KG POUR
LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS
LE 13 DÉCEMBRE 2007 MAIS AVANT LE 7 MARS 2021**

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 1 sur 1
Edition : 02
Amendement : 00

**PARTIE VB. AVIONS D'AU PLUS 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE
CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 7 MARS 2021**

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.

Navigabilité des aéronefs



Partie V.B. Avion légers





PARTIE VI. MOTEURS

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.





PARTIE VII. HELICES

Réservé.

Le Niger n'est pas un Etat de conception/construction.



M



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 2 sur 3
Edition : 02
Amendement : 00

Republic Civil Aviation Act and Regulations issued thereunder. In respect of the above-mentioned aircraft which is considered airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

Délivré le :

Date of issue

Le Directeur Général
de l'Agence Nationale
de l'Aviation Civile

(General Director of National Civil Aviation Agency)

6 - Voir au verso, les visas périodiques donnant la date d'expiration

See overleaft the periodic endorsement giving date of expiry

Figure 1 : Certificat de Navigabilité (Recto)

VALIDITE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
CERTIFICATE OF AIRWORTHNESS VALIDITY



Navigabilité des aéronefs



Appendice 1 : Modèle du certificat de navigabilité

Appendice 2 : Modèle du certificat d'organisme de maintenance agréé


REPUBLIQUE DU NIGER MINISTERE DES TRANSPORTS  Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC-NIGER)	
CERTIFICAT D'AGREMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE <i>(APPROVED MAINTENANCE ORGANISATION CERTIFICATE)</i> Numéro de référence de l'agrément : <i>(Approval reference number :)</i>	
<p>Conformément au Règlement Technique de l'Aviation Civile RTAC 145 relatif aux Organismes de Maintenance Agréés en vigueur, et dans le respect des conditions ci-dessous, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Niger Certifie : <i>(Pursuant to regulation RTAC 145 related to the maintenance organisation approval in force, and pursuant to the conditions specified below, the National Civil Aviation Agency of Niger hereby certifies:)</i></p>	
Nom, Adresse, Téléphone, Courriel, et Emplacement des installations de l'OMA <i>(Name, Address, Phone, E-Mail and Locations of the maintenance facilities)</i>	
<p>comme un Organisme de Maintenance, agréé pour entretenir les produits, pièces et équipements énumérés dans le domaine d'agrément joint en annexe et délivrer les certificats correspondants de remise en service en utilisant les références ci-dessus. <i>(as a maintenance organisation, approved to maintain the products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates of release to service using the above references.)</i></p>	
<p>CONDITIONS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Le présent agrément est limité au domaine d'activités spécifiées dans la section correspondante du manuel des spécifications de l'Organisme de Maintenance (MOE) approuvé, et <i>(This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition, and)</i> 2- Le présent agrément exige de respecter les procédures définies dans le manuel des spécifications de l'Organisme de Maintenance approuvé, et <i>(This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation exposition, and)</i> 3- Le présent agrément est valable tant que l'Organisme de Maintenance agréé respecte les dispositions du RTAC 145, et <i>(This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with RTAC 145, and)</i> 4- Sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent agrément est de vingt-quatre (24) mois, sauf si l'agrément a auparavant été rendu, remplacé, suspendu ou retiré. <i>(Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for twenty four (24) months duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.)</i> 	
Date de délivrance initiale : <i>(Date of first Issue)</i> Date de délivrance : <i>(Date of Issue)</i> Date d'expiration: <i>(Expiration date)</i>	LE DIRECTEUR GENERAL

Figure 1 : Certificat d'agrément





Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Niger

RTAC 8
Navigabilité des
aéronefs

Page 3 sur 3
Edition : 02
Amendement : 00

REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTERE DES TRANSPORTS



Agence Nationale de l'Aviation Civile
(ANAC-NIGER)

DOMAINE D'AGREMENT DE L'ORGANISME
DE MAINTENANCE
(MAINTENANCE ORGANISATION APPROVED SCHEDULE)

Numéro de référence de l'agrément :
(Approval reference number :)

NOM DE L'OMA

CLASSE (CLASS)	CATEGORIE (RATING)	LIMITATION (LIMITATION)	BASE (BASE)	LIGNE (LINE)
AERONEFS (AIRCRAFTS)	A			
MOTEURS ET APUs (ENGINES AND APUs)	B			
ELEMENTS AUTRES QUE MOTEURS OU APUs COMPLETS (COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs)	C			
TRAVAUX SPECIALISES (SPECIALISED SERVICES)	D			

Ce domaine d'agrément est limité aux produits, pièces et équipements et aux activités figurant dans la section « domaine d'activités » du Manuel des Spécifications de l'Organisme de Maintenance (MOE) approuvé.
(This approved schedule is limited to those products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved Maintenance Organisation Exposition.)

Date de délivrance initiale :
(Date of first Issue)
Date de délivrance :
(Date of Issue)
Date d'expiration:
(Expiration date)

L'INSPECTEUR NAVIGABILITE



M