

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice **B**
11 mai 2017

Prérogative de réalisation d'Examens de Navigabilité sur les aéronefs ELA 1 hors agrément G+I

P-42-22



DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

CE DOCUMENT EST REVISEÉ.

La révision à l'indice B

- prend en compte :

- la diffusion de l'arrêté du 26 juillet 2016 relatif à l'habilitation d'OSAC (Organisme pour la sécurité de l'aviation civile) pour l'exercice de contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- la diffusion du règlement (UE) n°1321/2014 de la commission du 26 novembre 2014.

- modifie :

- la définition «activité commerciale» précédemment utilisée, et précise le domaine d'utilisation des aéronefs ELA1 pour lesquels le mécanicien habilité M.A.901(g) ne peut pas intervenir.

Les modifications sont tracées en rouge.

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

SOMMAIRE

1	OBJET	4
2	DOMAINE D'APPLICATION	4
3	RÉFÉRENCES	4
4	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	4
4.1	<i>Abréviations</i>	4
4.2	<i>Définitions</i>	4
5	PROCEDURE D'HABILITATION D'EXAMEN DE NAVIGABILITE.....	6
6	DEROULEMENT DE L'EXAMEN SOUS SUPERVISION.....	8
6.1	<i>Préparation de l'examen par le candidat</i>	8
6.2	<i>Entretien de l'examineur avec le candidat</i>	8
6.3	<i>Examen sous supervision</i>	9
6.4	<i>Débriefing et rapport final</i>	9
7	MAINTIEN DE L'HABILITATION M.A.901(g).....	11
8	MODIFICATION, SUSPENSION DE L'HABILITATION M.A.901(g).....	11
8.1	<i>Modification</i>	11
8.2	<i>Suspension</i>	11
8.3	<i>Processus de suspension de l'habilitation</i>	12
9	FACTURATION DE L'INSTRUCTION	12

1 OBJET

Cette procédure a pour objet de définir les règles d'instruction, de délivrance et de maintien de l'habilitation à l'examen de navigabilité sur aéronefs ELA1 **non utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, ni dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale, ni dans le cadre d'une exploitation par des ATO commerciaux** comme prévu par le règlement (UE) n°1321/2014 § M.A.901(g) (habilitation désignée par la suite « habilitation M.A.901(g) »).

Cette habilitation donne à son titulaire les prérogatives suivantes:

1. recommander à OSAC la délivrance d'un CEN sur la base d'un examen de navigabilité satisfaisant,
2. effectuer cet examen de navigabilité et cette recommandation deux années consécutives. La troisième année, l'examen de navigabilité doit être effectué par OSAC ou un organisme G+I.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique aux personnels de certification souhaitant effectuer des examens de navigabilité des aéronefs ELA 1 **non utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, ni dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale, ni dans le cadre d'une exploitation par des ATO commerciaux**, en dehors d'un organisme de gestion de navigabilité agréé.

3 RÉFÉRENCES

Annexe 1 (Part M) du règlement (UE) n°1321/2014 du 26 novembre 2014 modifié et notamment son article M.A.901(g).

4 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

4.1 Abréviations

EASA : European Aviation Safety Agency

4.2 Définitions

Activité / Exploitation commerciale:

Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant. Cela comprend toute exploitation spécialisée commerciale, exploitation à des fins de transport aérien commercial (européen sous licence octroyée conformément au règlement (CE) n°1008/2008 ou selon le règlement national), et/ou exploitation par des organismes de formation (ATO) commerciaux.

Aéronef ELA1 :

Désigne un aéronef certifié par l'EASA :

- i) un avion, un planeur ou un planeur motorisé d'une masse maximale au décollage (MTOM) égale ou inférieure à 1200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe (p.ex. avion équipé réacteur ou bi-turbopropulseur) ;
- ii) un ballon dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 3400 m³ pour les ballons à air chaud, 1050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;

- iii) un dirigeable conçu pour quatre occupants au maximum et dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 3400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1000 m³ pour les dirigeables à gaz.

AC188 :

Formulaire de demande d'habilitation à l'examen de navigabilité sur aéronefs ELA1 (hors agrément de gestion de navigabilité). Document disponible à la dernière révision sur le site OSAC à la rubrique « Téléchargement > Formulaires ».

Exploitation Limitée:

L'exploitation d'aéronefs autres que des motorisés complexes portant sur :

- des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six;
- des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;
- des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) n°1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Conformément au règlement (UE) n°1321/2014, "l'exploitation limitée" n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale.

Exploitation / Opérations Spécialisée Commerciale :

Opérations soumises aux exigences de la partie ORO, sous-partie SPO, énoncées à l'annexe III du règlement (UE) n°965/2012 (agriculture, construction, photographie, relevés topographiques, etc.)

F-23-00-1 :

Formulaire de demande de CEN 15a pour un aéronef ELA 1 immatriculé F, pour lequel l'examen de navigabilité à été réalisé par un mécanicien disposant d'une habilitation MA.901g.

Document disponible à la dernière révision sur le site OSAC à la rubrique « Téléchargement > Formulaires ».

Th :

Taux horaire défini dans l'arrêté de redevance du 28 décembre 2005 modifié.

LNMA :

Licence Nationale de Maintenance Aéronef. (voir également la procédure P-51-00 «*Délivrance, Amendement et Renouvellement des Licences Nationales de Maintenance Aéronefs LNMA*»)

5 PROCEDURE D'HABILITATION D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

Le postulant doit justifier :

1. d'une licence de mécanicien Partie 66 ou LNMA en cours de validité couvrant le(s) modèle(s) ELA1 objet(s) de la demande,
2. d'une habilitation APRS, couvrant au minimum le modèle d'aéronef sur lequel l'examen sous supervision sera réalisé (voir en particulier les exigences relatives à l'expérience récente requise au § 66.A.20(b) de la Part 66),
3. d'une expérience récente de 3 ans minimum en maintien de navigabilité (combinaison appropriée (*) d'expérience en entretien et en gestion de navigabilité),
4. de l'aptitude à réaliser un examen de navigabilité.

(*) Une "combinaison appropriée" signifie que l'expérience ne peut être uniquement une expérience de gestion, ou uniquement une expérience de maintenance, mais une combinaison appropriée des deux.

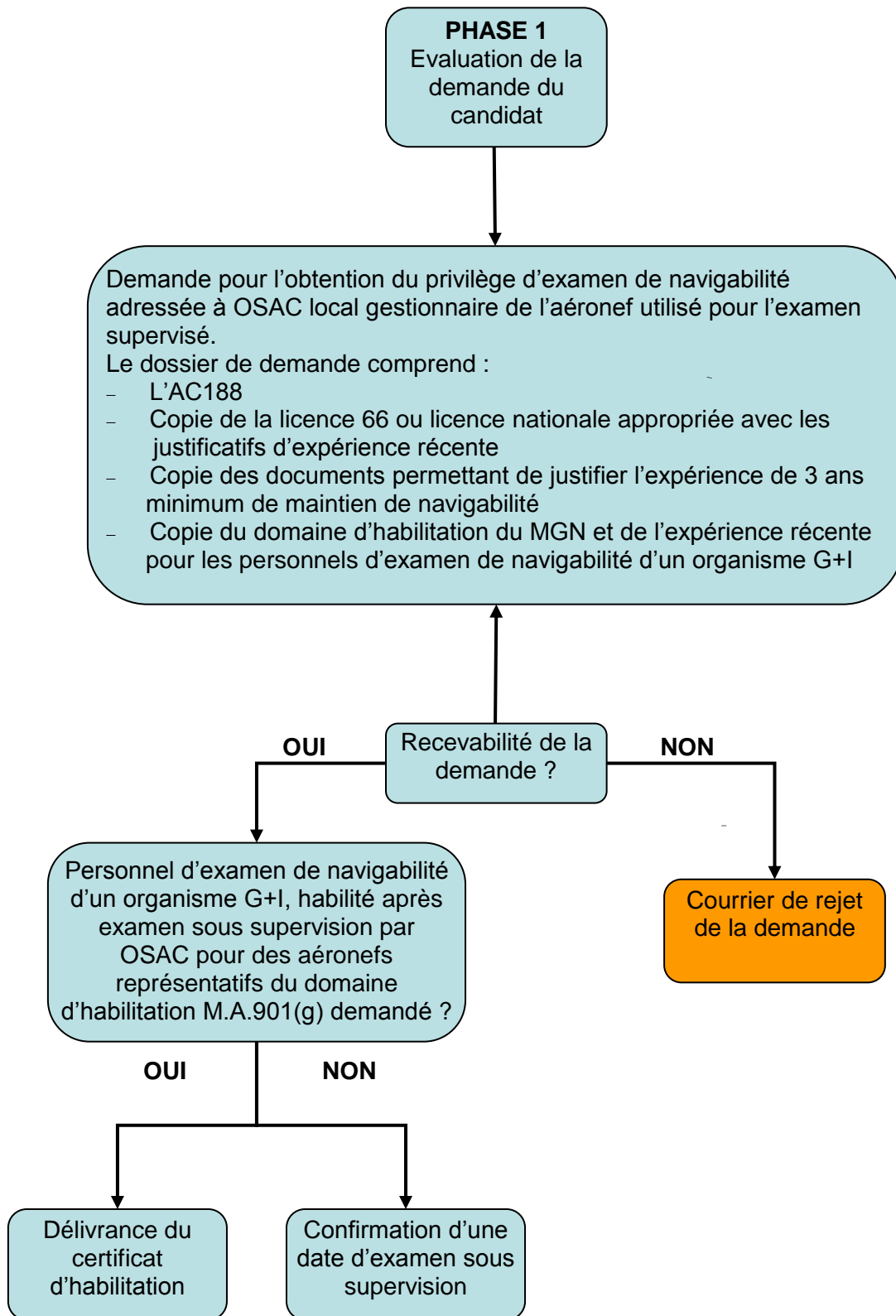
Le domaine couvert par cette habilitation est limité au domaine correspondant de la licence du postulant.

Le postulant doit faire une demande d'habilitation sur le formulaire AC 188 en joignant les justificatifs nécessaires (voir items 1 à 4 ci-dessus).

L'instruction relative à l'habilitation M.A.901(g) se déroule en deux phases :

1. Evaluation par l'inspecteur OSAC du dossier de demande.
2. Vérification des compétences du postulant à travers un examen de navigabilité supervisé par OSAC. (*)

(*) Pour une personne titulaire, suite à un examen supervisé par OSAC, d'une habilitation à l'examen de navigabilité en cours de validité au sein d'un organisme G+I pour des types d'aéronefs représentatifs du domaine d'habilitation M.A.901(g) demandé (structure, motorisation, avionique) , il n'est pas nécessaire de repasser un examen sous supervision à condition qu'aucun dysfonctionnement dans l'exercice de ses privilèges de PEN (Personnel d'examen de navigabilité) n'ait été constaté par OSAC et que les conditions 1 à 4 ci-dessus soient remplies.



6 DEROULEMENT DE L'EXAMEN SOUS SUPERVISION

L'examen de navigabilité sous supervision est réalisé sur un aéronef représentatif du domaine d'habilitation demandé.

Il peut s'effectuer :

- à l'occasion d'un renouvellement de Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN) par l'inspecteur ou,
- en dehors d'un renouvellement de CEN, pour les seuls besoins de l'habilitation.

Un examen sous supervision doit être effectué dans des conditions similaires à celles d'un examen de navigabilité standard, ce qui implique notamment :

- un bureau, pour l'entretien avec le candidat et l'examen documentaire,
- un hangar, pour l'examen physique de l'aéronef.

6.1 Préparation de l'examen par le candidat

Le candidat doit être prêt à commencer l'examen dès l'arrivée de l'inspecteur.

Pour cela il doit s'être assuré qu'il dispose au moment de l'examen :

- des installations et moyens nécessaires à la réalisation de l'examen,
- de l'ensemble du dossier d'aéronef,
- du formulaire **F-23-00-1 de demande de CEN 15a pour un aéronef ELA 1 immatriculé F, pour lequel l'examen de navigabilité a été réalisé par un mécanicien Partie 66 disposant d'une habilitation M.A.901(g).**

L'indisponibilité des moyens et documents nécessaires à l'examen peut justifier l'ajournement du contrôle par l'inspecteur OSAC.

6.2 Entretien de l'examineur avec le candidat

L'inspecteur vérifie les compétences et la maîtrise du candidat dans les domaines suivants liés au maintien de la navigabilité d'un aéronef :

- réglementation **(UE) n°1321/2014**, et plus particulièrement son Annexe 1 (Part M),
- conscience de l'importance des responsabilités liées à l'émission d'une recommandation et maîtrise des exigences pour pouvoir réaliser un examen de navigabilité selon le M.A.901(g),
- connaissance de la documentation de l'aéronef (programme d'entretien et documents associés, CDN/CEN, CA, certificat d'immatriculation, LSA, fiche de pesée ...),
- enregistrement des données de maintien de la navigabilité (statut, livrets, conservation),
- gestion des modifications et réparations,
- gestion des CN/AD,
- procédures et formulaires OSAC applicables.

6.3 Examen sous supervision

Le candidat réalise les tâches d'examen de navigabilité selon les exigences du M.A.710 tout en les commentant à l'inspecteur.

L'examen de navigabilité peut être organisé en 3 étapes :

- L'examen documentaire du statut aéronef.
- L'examen physique de l'aéronef.
- La phase d'enregistrement des analyses et de synthèse pour l'émission ou non de la recommandation.

Dans chacune de ces étapes, le candidat est évalué sur sa compétence dans les domaines suivants :

- la technicité relative au type de l'aéronef,
- la connaissance des caractéristiques de l'aéronef et de ses statuts,
- les méthodes de collecte/d'obtention des informations,
- les méthodes générales d'examen et d'analyse,
- l'analyse des enregistrements aéronef,
- la vérification de la configuration de l'aéronef et de sa conformité avec les documents approuvés,
- la capacité d'analyse entre le dossier d'aéronef et l'état physique de l'aéronef,
- l'analyse de l'état physique de l'aéronef,
- l'indépendance lors de ses prises de décision (exemple : demande d'actions correctives, nécessité de faire appel à une personne possédant les qualifications appropriées,...),
- la capacité à statuer sur l'état de navigabilité de l'aéronef, et à justifier ses conclusions,
- la capacité à renseigner une Recommandation d'Examen de Navigabilité et à enregistrer les écarts non clôturés dans le livret aéronef.

6.4 Débriefing et rapport final

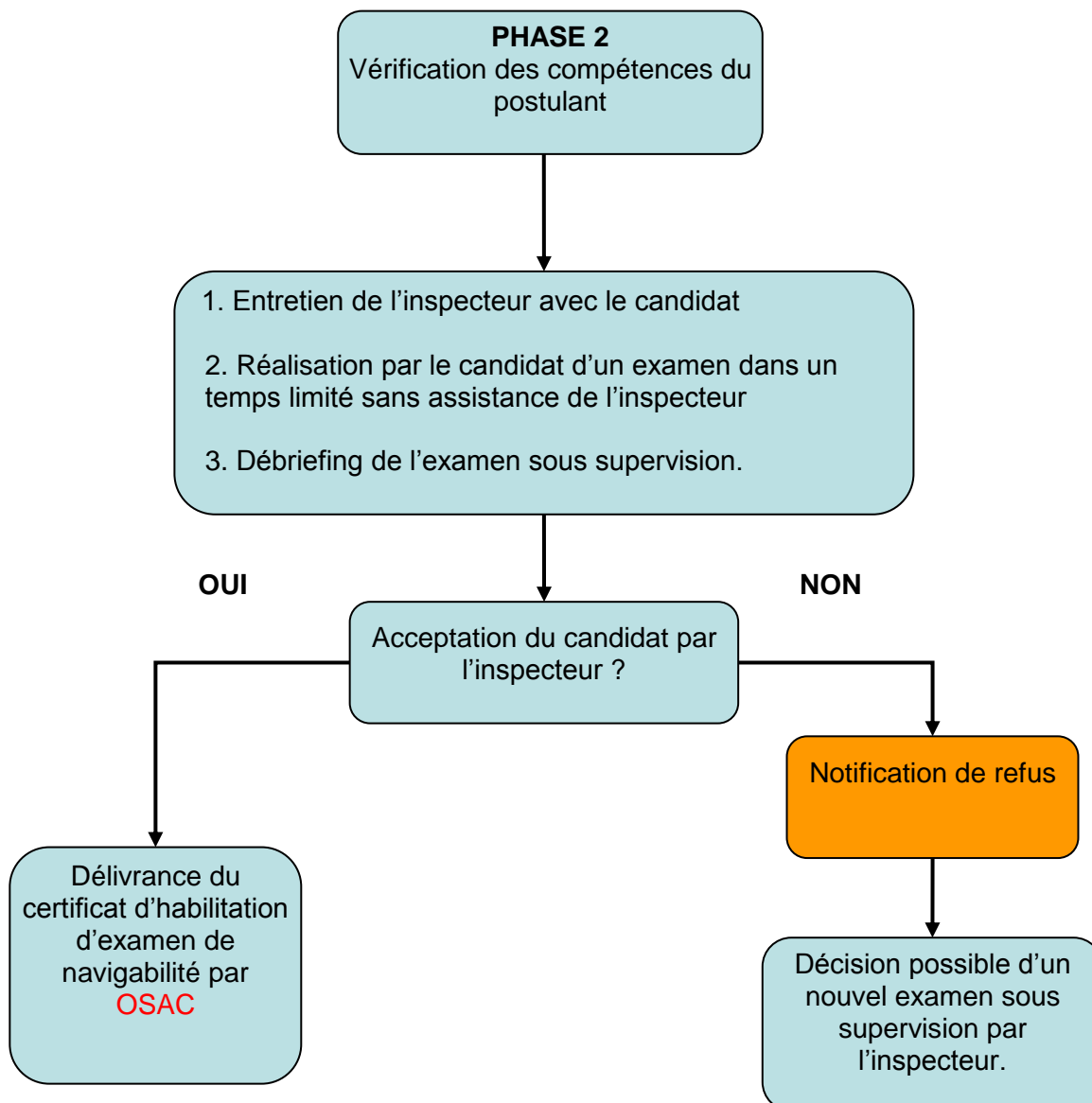
L'inspecteur informe le candidat des résultats de l'évaluation.

Des éléments peuvent démontrer que l'aéronef présenté ne peut pas recevoir de recommandation positive sans pour autant interdire l'inspecteur de valider un candidat en fin d'évaluation, si celui-ci a correctement fait son travail :

- points inspectés,
- écarts relevés et enregistrés pour notification et correction dans le rapport d'examen de navigabilité,
- écarts non clôturés enregistrés sur le livret aéronef,
- décision d'émettre ou de ne pas émettre une recommandation positive.

L'important est que la méthode appliquée par le candidat pour conduire son examen de navigabilité soit complète, pertinente et efficace.

En cas d'échec du candidat à la phase 2, ce dernier devra fournir la preuve d'un complément de formation adapté avant qu'un nouvel examen sous supervision puisse être programmé par l'inspecteur OSAC.



7 MAINTIEN DE L'HABILITATION M.A.901(g)

L'habilitation M.A.901(g) reste valide tant que:

1. le titulaire est en mesure de délivrer l'APRS pour l'aéronef concerné,
2. le titulaire a effectué au moins un examen de navigabilité au cours des douze derniers mois (*)
3. l'habilitation n'est pas suspendue (voir ci-dessous).

(*) Note 1 : Si le titulaire n'a pas effectué d'examen de navigabilité au cours des 12 derniers mois (sauf cas ci-dessous), il perd les prérogatives de son habilitation et n'est plus autorisé à effectuer un examen de navigabilité et une recommandation. Pour retrouver cette habilitation, le titulaire doit effectuer une nouvelle demande (AC 188) et un examen sous supervision d'OSAC selon les modalités décrites aux § 6, 7 et 10.

Cas particulier : Pour le titulaire qui n'a qu'un seul aéronef à examiner, qui ne peut pas effectuer d'examen de navigabilité la troisième année, la préparation du dossier d'examen de navigabilité et la présentation de l'aéronef à OSAC la troisième année permet le maintien de l'habilitation s'il n'est pas constaté d'écart majeur lors de l'examen réalisé par l'inspecteur.

Note 2 : Les 90 jours d'anticipation autorisés par la réglementation pour effectuer l'examen de navigabilité peuvent être ajoutés aux 12 mois sans que cela ne remette en cause la validité de l'habilitation.

8 MODIFICATION, SUSPENSION DE L'HABILITATION M.A.901(g)

8.1 Modification

Se reporter au § 6 pour effectuer une demande de modification du domaine d'habilitation. Renseigner le Formulaire AC 188 en joignant une copie de l'habilitation M.A901(g) déjà détenue.

8.2 Suspension

OSAC peut suspendre une habilitation dans les cas suivants :

- Recommandation inadaptée envoyée à l'autorité (recommandation hors domaine d'habilitation, écarts non relevés ou non notifiés, non respect des délais de notification ...)
- Dysfonctionnements constatés dans l'exercice de la prérogative lors d'audits, enquêtes ou sondages OSAC
- Fraude constatée dans l'exercice de la prérogative lors d'audits, enquêtes ou sondages OSAC.

8.3 Processus de suspension de l'habilitation

OSAC peut suspendre partiellement ou en totalité, le certificat d'habilitation M.A.901(g) au titulaire en cas de manquement cités au § 8.2.

Préalablement à la suspension, le titulaire du certificat d'habilitation M.A.901(g) est avisé par lettre notifiée de la mesure de suspension, envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites.

En cas d'urgence, la suspension de l'habilitation peut être prononcée immédiatement. Si les observations produites par le titulaire du certificat d'habilitation M.A.901(g) ne s'avèrent pas satisfaisantes, OSAC lui notifie, par écrit, sa décision revêtue de la mention des voies et délais de recours du code de justice administrative.

Dans le cas d'une suspension, la lettre de notification précise également la durée de celle-ci et les conditions de rétablissement de l'habilitation.

Le titulaire de l'habilitation doit alors restituer l'original de son certificat à OSAC.

9 FACTURATION DE L'INSTRUCTION

Mode de supervision	Domaine d'habilitation	
	Aéronef motorisé	Aéronef non motorisé
L'examen de navigabilité sous la supervision d'OSAC, est effectué à l'occasion d'un examen de navigabilité «réel» (facturé au propriétaire par OSAC)	2,3 x Th	1,5 x Th
Autres cas	4,6 x Th	3,1 x Th

Cette redevance est due pour chaque examen de navigabilité effectué sous la supervision de l'Autorité et ce, quel qu'en soit le résultat.

Pour les personnes titulaires d'une habilitation à l'examen de navigabilité en cours de validité au sein d'un organisme G+I, non soumises à l'obligation d'un examen de navigabilité supervisé, la redevance s'établira sur la base d'un forfait de 0,5 x Th.