

# NAVIGABILITE DES AERONEFS

ATPL 010.02.00.00

1

## 1./ BUT :

*a) L'objet des normes internationales de navigabilité est de définir, aux fins d'application par les autorités nationales compétentes, le niveau minimal de navigabilité qui doit servir de base internationale pour la reconnaissance par les Etats, aux termes de l'article 33 de la Convention, des certificats de navigabilité d'aéronefs étrangers qui survolent leur territoire ou y pénètrent, assurant ainsi, entre autres, la protection des autres aéronefs, des tiers et des biens;*

*c) Les normes internationales de navigabilité adoptées par le Conseil constituent le règlement international complet nécessaire pour donner effet aux droits et aux obligations qui découlent de l'article 33 de la Convention ; Le fait d'adopter un règlement qui donnerait un niveau de navigabilité sensiblement inférieur au niveau de la méthode acceptable de conformité constituerait une violation des normes complétées par cette méthode acceptable de conformité .*

## 2./ DOMAINE D'APPLICATION :

*Le document de référence est l'annexe 8 de l'OACI , mais les normes connexes de l'annexe 6, 1<sup>ère</sup> partie concernant les limites d'emploi relatives aux performances des avions , complètent les normes de navigabilité de l'annexe 8 .*

*Le Conseil de l'OACI a prié instamment les Etats contractants de ne pas imposer aux avions étrangers un règlement d'exploitation autre que celui établi par l'Etat d'immatriculation, à condition que ce dernier règlement soit au moins aussi sévère que les normes du Chapitre 5 de l'Annexe 6, 1<sup>ère</sup> Partie,*

2

**3./DEFINITIONS :**

**Aire d'approche finale et de décollage (FATO) :** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manoeuvre d'approche jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manoeuvre de décollage .

**Approuvé :** Accepté par un Etat contractant comme convenant à une fin particulière.

**Avion :** Aéronef dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol et qui est entraîné par un ou plusieurs organes moteurs maintenus en fonctionnement au moins en partie dans les circonstances normales de vol

**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.

**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.

3

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

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

**Etat de construction :** Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

**Etat d'immatriculation :** Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit .

**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 .

**Groupe motopropulseur :** Groupe constitué par un ou plusieurs moteurs avec leurs accessoires et dont l'ensemble est nécessaire pour produire une poussée, indépendamment du fonctionnement de tout autre groupe motopropulseur ; le groupe ne comprend pas les dispositifs destinés à fournir une poussée temporaire de courte durée .

**Groupe(s) motopropulseur(s) le(s) plus défavorable(s) , ou critique(s) :** Groupe(s) motopropulseur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré .

**Masse de calcul à l'atterrissage :** Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage 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 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 .

4

**Poussée de décollage détarée :** Poussée inférieure à la poussée maximale de décollage, pour laquelle il existe dans le manuel de vol des performances et limitations décollage séparées et indépendantes, ou clairement distinctes, qui répondent aux exigences décollage de la certification. Lorsqu'une poussée de décollage détarée est utilisée, le paramètre d'ajustement de la poussée qui établit la poussée pour le décollage est présentée dans le manuel de vol, et est considéré comme une limite opérationnelle normale au décollage.

**Poussée réduite au décollage :** Poussée de décollage inférieure à la poussée de décollage (ou à la poussée de décollage détarée). Les performances de décollage et le réglage de la poussée sont établis par des méthodes simples approuvées, telles que ajustement ou correction des performances et réglage de la poussée normale de décollage (ou de la poussée de décollage détarée). Lorsqu'une poussée réduite au décollage est utilisée, le paramètre d'ajustement de la poussée n'est pas considéré comme une limite opérationnelle au décollage.

**Règlement applicable de navigabilité :** Règlement de navigabilité complet et détaillé établi par un Etat contractant pour la classe d'aéronefs considérée.

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

5

#### **4./ CERTIFICAT DE NAVIGABILITE :**

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé. Il pourra être délivré un CDN spécial ou un laissez-passer provisoire.

Un Etat contractant ne délivrera ni ne validera un certificat de navigabilité dont il entend demander la reconnaissance que si l'aéronef satisfait à un règlement complet et détaillé de navigabilité établi pour cette catégorie d'aéronefs par l'Etat d'immatriculation ou par un autre Etat contractant.

#### **5./ DEFINITION DU CDN :**

Document par lequel, en matière de sécurité, le ministre chargé de l'aviation civile autorise l'utilisation d'un aéronef civil pour la circulation aérienne, sans préjudice de l'application des règles relatives à la réalisation d'un vol particulier.

Le CDN doit satisfaire à des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'annexe 8 à la convention de l'OACI.

6

**6./ DEFINITION ET CLASSIFICATION DES CDN ET LAISSEZ-PASSER :**

Les CDN prévus par le code de l'aviation civile et laissez-passer français sont délivrés par le Ministre chargé de l'aviation civile . Ils sont définis et classés comme suit :

**6.1./ CDN de type :** Document par lequel le Ministre chargé de l'aviation civile reconnaît que les aéronefs conformes à un certain type peuvent recevoir un certificat de navigabilité normal . Dans le cas d'aéronef de construction étrangère , ce certificat porte la mention « pour importation »

**6.2./ CDN individuel :** Document par lequel le Ministre chargé de l'aviation civile reconnaît que l'aéronef est apte à circuler dans les conditions associées à la catégorie et aux mentions d'emploi du certificat délivré .

Les CDN individuels peuvent appartenir aux catégories suivantes :

**6.2.1./ CDN Normal :** Intitulé « certificat de navigabilité » il est délivré aux aéronefs conformes à un modèle ayant reçu un CDN de type .

**6.2.2./ CDN spécial :** Intitulé « Certificat de navigabilité spécial » il est délivré aux aéronefs qui, bien que n'étant pas intégralement conformes aux règlements en vigueur , satisfont à un ensemble de conditions considérées comme suffisantes pour répondre aux dispositions de l'annexe 8 , moyennant des restrictions d'emploi particulières à l'aéronef et mentionnées sur les documents associés au CDN spécial .

Il peut également être délivré à un aéronef pour le type duquel l'ensemble des vérifications et essais nécessaires à la délivrance du CDN de type sont inachevées , mais permettent déjà de satisfaire aux exigences du paragraphe ci-dessus .

**6.2.3./ Certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA) :** Il est délivré aux aéronefs ayant satisfait aux prescriptions de l'arrêté relatif à la délivrance des CNRA . Il permet la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République française .

**6.2.4./ CDN pour exportation :** document ne permettant pas la circulation aérienne , délivré à un aéronef destiné à être exporté , attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un CDN français analogue et rédigé de manière identique .

**6.3./ Laissez-passer :** Document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au-dessus des territoires de la République française et dans des conditions limitées qui , dans chaque cas , cas sont mentionnées de façon détaillée sur le laissez-passer .

7

**7./ DELIVRANCE :**

Le certificat de navigabilité sera délivré par l'Etat qui approuve l'aéronef , ou par ses représentants autorisés , sur justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef au règlement applicable de navigabilité , notamment aux modifications imposées par consigne de navigabilité .

**8./ VERIFICATION DE LA CONFORMITE AUX REGLEMENTS DE NAVIGABILITE :**

Lorsque le certificat de navigabilité n'est pas délivré dans les conditions prévues en 8.2 , ledit Etat ou ses représentants autorisés obtiendront cette justification de la manière prescrite en 8.1.1 , 8.1.2 et 8.1.3.

8.1.1./ Un dossier technique approuvé , comprenant tous dessins , spécifications , rapports et documents justificatifs nécessaires montrera que l'aéronef est conforme au règlement applicable de navigabilité . Les pièces permettant d'établir que l'aéronef est conforme à son dossier technique approuvé seront conservées .

8.1.2./ Au cours de la construction , l'aéronef sera contrôlé suivant des méthodes approuvées par l'Etat afin de vérifier que l'aéronef est conforme en tous ses points essentiels au dossier technique approuvé et que sa construction et son montage sont satisfaisants .

8.1.3./ L'aéronef sera soumis à tous essais en vol que l'Etat jugera nécessaires pour montrer que l'aéronef est conforme au règlement applicable de navigabilité .

8.2./ Quand un aéronef ayant un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un Etat contractant immatriculé dans un autre Etat contractant , le nouvel Etat d'immatriculation pourra , en délivrant un autre certificat navigabilité ou en validant le certificat original , considérer que la délivrance antérieure du certificat de navigabilité par un Etat contractant constitue une justification satisfaisant , ou un élément de justification satisfaisant , de l'état de navigabilité de l'aéronef ; il ne sera pas tenu de suivre la procédure prescrite en 8.1.1 , 8.1.2 et 8.1.3.

Note.- Ces dispositions s'appliquent aussi bien lors de première immatriculation que lors des changements nationalité de l'aéronef.

8.3./ Un Etat contractant ne se bornera pas à vérifier que l'aéronef est conforme au règlement applicable de navigabilité , mais il prendra toute autre mesure qu'il jugera nécessaire pour assurer que le certificat de navigabilité sera refusé si l'on sait , ou si l'on présume , que l'aéronef présente des caractéristiques dangereuses que le règlement n'écarte pas expressément .

8

**9./ ANNOTATIONS DU CDN :**

*Un CDN peut être annoté pour indiquer qu'il répond à des conditions réglementaires additionnelles exigées pour un emploi particulier .*

**10./ TRANSFERT :**

*Le CDN est attaché à un aéronef et se transmet avec lui .*

**11./ DOCUMENTATION ASSOCIEE AU CDN :**

*A chaque CDN sont associés :*

- *Un manuel de vol de type approuvé et adapté à la définition de l'aéronef .*
  - *Une fiche de pesée , si elle n'est pas incluse dans le manuel de vol .*
- Ces deux documents peuvent être inclus dans un manuel d'exploitation .*

**12./ CONSIGNES DE NAVIGABILITE :**

*Si la sécurité l'exige , l'Autorité peut imposer , sous forme de consignes de navigabilité , des interdictions de vol , des inspections obligatoires , des modifications d'aéronef , des modifications du CDN et des documents associés .*

9

**13./ VALIDITE DU CDN :**

*13.1./ Un aéronef ne peut circuler que si son CDN est valide : non retiré , non suspendu , non périmé .  
L'état de validité est caractérisé par le symbole V .  
L'état d'invalidité est caractérisé par la mention R .*

*13.2./ Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité , selon les lois de l'Etat d'immatriculation , à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation , ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par cet Etat et ayant un effet au moins équivalent .*

**13.3./ Validation d'un certificat de navigabilité :**

*Quand un Etat d'immatriculation validera un certificat de navigabilité délivré par un autre Etat contractant au lieu de délivrer un nouveau certificat , il en établira la validité au moyen d'une formule d'acceptation reconnaissant au certificat original la valeur d'un certificat délivré par ses soins ; cette formule restera jointe au certificat . La validité de l'acceptation ne dépassera pas la période de validité du certificat de navigabilité , mais , à chaque renouvellement de celle-ci , l'acceptation pourra être renouvelée ou une autre formule d'acceptation pourra être délivrée par l'Etat d'immatriculation pour une période correspondant à la période de validité du certificat de navigabilité .*

**14./ MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE :****14.1./ Vérification :**

*a) Le maintien de la navigabilité d'un aéronef sera vérifié par l'Etat d'immatriculation d'après le règlement applicable de navigabilité , en vigueur pour cet aéronef .*

*b) l'Etat d'immatriculation élaborera ou adoptera des spécifications de maintien de la navigabilité pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa vie en service .*

10

**14.2./ Renseignements relatifs au maintien de la navigabilité :**

14.2.1./ Lorsqu'un Etat contractant immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé dont il n'est pas l'Etat de conception et délivre ou valide un certificat de navigabilité, il avisera l'Etat de conception qu'il a immatriculé un tel aéronef.

14.2.2./ L'Etat de conception d'un aéronef communiquera les renseignements d'application générale qu'il estime nécessaires au maintien de l'aéronef en état de navigabilité et à la sécurité de son utilisation, ce qui inclut les conditions obligatoires de modification, de remplacement de pièces ou d'inspection de l'aéronef et d'amendement des limites et procédures d'emploi. Parmi ces renseignements se trouvent ceux qui sont publiés par les Etats contractants sous forme de consignes de navigabilité.

14.2.3./ À la réception des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité émanant de l'Etat de conception, l'Etat d'immatriculation adoptera directement les renseignements obligatoires qu'il aura reçus ou les évaluera et décidera des mesures appropriées.

14.2.4./ Tout Etat contractant qui a immatriculé un aéronef dont il n'est pas l'état de conception et pour lequel il a délivré ou validé un certificat de navigabilité, assurera la communication à l'Etat de conception de tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité dudit aéronef qui émanent dudit Etat contractant.

14.2.5./ En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, l'Etat d'immatriculation fera en sorte qu'il existe un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type 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.

14.2.6./ En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, l'Etat de conception veillera à ce qu'il existe un système permettant :

- a) de recevoir les renseignements communiqués conformément au paragraphe 14.2.5
- b) de décider s'il est nécessaire de prendre des mesures de navigabilité en fonction de cette expérience et à quel moment ;
- c) d'élaborer les mesures de navigabilité nécessaires ;
- d) de diffuser les renseignements sur ces mesures, y compris les renseignements visés en 14.2.2.

14.2.7./ En ce qui concerne les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, l'Etat de conception veillera à ce qu'il existe un programme de maintien de l'intégrité structurelle pour assurer la navigabilité de l'avion. Le programme contiendra des renseignements précis concernant la prévention et le contrôle de la corrosion.

14.2.8./ En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, chaque Etat contractant établira le type de renseignements d'ordre opérationnel que les exploitants, les organismes responsables de la conception de type et les organismes de maintenance doivent communiquer à ses autorités de navigabilité. Des procédures de communication de ces renseignements seront aussi établies.

11

**15./ RENOUELEMENT :**

En France la période normale de validité des CDN individuels normaux et spéciaux est fixée à 6 mois. Elle peut être portée à 1 an dans le cas où l'Etat de l'aéronef et les procédures d'entretien appliquées sont jugées suffisantes par les autorités compétentes.

Cette période de validité peut être successivement renouvelée, pour une durée égale, après contrôle de l'aéronef par l'Autorité compétente dans le cadre des règlements en vigueur à la date de délivrance du CDN normal ou spécial. Ce contrôle peut comporter, en particulier, des démontages et des mises à nu pour certains éléments.

Dans le cas où un aéronef est continuellement entretenu suivant un programme approuvé et par des personnes physiques ou morales agréés à cet effet par le Ministre chargé de l'aviation civile pour les opérations d'entretien tel que cela est prescrit, la durée du cycle de renouvellement du CDN est de 3 ans.

La durée totale de validité des CDN peut être limitée à 10 ans. Passé ce délai la validité des CDN normaux ou spéciaux peut être suspendue et son renouvellement peut être subordonné à une vérification complète d'après les dernières conditions techniques de délivrance du CDN normal ou spécial en vigueur pour la catégorie à laquelle appartient l'aéronef.

12

**16./ PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITE , SUSPENSION :**

*Le CDN peut être suspendu dans les cas suivants :*

- Les conditions de sa délivrance ne sont plus respectées ,
- Les conditions de maintien de l'aptitude au vol non respectées ,
- Utilisation de l'avion hors du domaine certifié ,
- Avion non entretenu comme prévu : non application des CN , dépassement des potentiels ,
- Non respect des procédures de remise en service après entretien ,
- Remise en état non conforme après incident ou accident ,
- Apparition de risques graves non prévus lors de la certification ,
- L'exploitant ne peut justifier du respect du programme d'entretien et de l'application des CN ,
- Non présentation de l'avion à la demande de l'administration ,
- Non fourniture d'informations requises sur la navigabilité et l'exploitation technique .

**16.1./ Cas d'un aéronef endommagé :**

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

*16.1.1./ Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un Etat contractant autre que l'Etat d'immatriculation , les autorités de cet Etat auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol , à condition d'en aviser immédiatement l'Etat d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné en 16.1 .*

*16.1.2./ Si l'Etat d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité il interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité ; toutefois , l'Etat d'immatriculation pourra , dans des cas exceptionnels , prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra voler , sans passager payant , jusqu'à un aérodrome où il sera possible de le remettre en état de navigabilité . Dans ce cas , l'Etat contractant qui , aux termes de 16.1.1 , avait empêché l'aéronef de reprendre son vol , autorisera ce vol .*

*16.1.3./ Si l'Etat d'immatriculation 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 .*

13

**17./ RETRAIT :**

*En cas de retrait la mention V est remplacée par la mention R .*

**18./ RENSEIGNEMENTS RELATIFS À L'AERONEF - LIMITES D'EMPLOI :**

*Chaque aéronef sera doté d'un manuel de vol et/ou d'un manuel d'exploitation , 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 .*

**19./ MODELE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE :**

*Le certificat de navigabilité donnera les renseignements indiqués dans le modèle ci-après , auquel il sera conforme dans l'ensemble .*

Etat d'immatriculation Service de délivrance		
CERTIFICAT DE NAVIGABILITE		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donné par le constructeur	3. Numéro de série de l'aéronef
4. Catégories		
5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et à l'..... cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.		
Délivré le .....		Signature .....
1 Indication du règlement applicable de navigabilité.		
6. **		

\* Espace réservé à l'Etat d'immatriculation.

\*\* Cet espace sera utilisé soit pour les visas périodiques (donnant la date d'expiration), soit pour une mention attestant que l'entretien de l'aéronef est effectué au moyen d'un système de vérification permanente.

14



010.02	RENOUVELLEMENT DES CDN
<b>DEFINITIONS :</b>	<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 05</b>
<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 01</b>	<i>D'après l'Annexe 8 de l'OACI, un certificat de navigabilité doit être renouvelé ou bien doit rester valide conformément aux</i>
<i>Facteur de charge a la signification suivante</i>	A » Lois de l'Etat où l'aéronef est exploité ; B » Lois de l'Etat d'immatriculation ; C » Exigences de l'OACI ; D » Lois de l'Etat d'immatriculation et d'exploitation.
A » Les charges prévues dans les conditions d'utilisation prévues ; B » Le rapport d'une charge spécifiée à la masse de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques ou aux réactions du sol ; C » Le rapport d'une charge spécifiée à la masse de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, ou aux forces d'inertie ; D » Le 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.	<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 06</b>
<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 02</b>	<i>La prolongation du certificat de navigabilité d'un aéronef doit être déterminée, selon l'annexe 8 de l'OACI, par</i>
<i>Selon les normes OACI traitant du calcul de la résistance des structures des aéronefs (Navigabilité), la masse prévue au début du roulement pour le décollage s'appelle</i>	A » l'OACI ; B » l'Etat de l'opérateur ; C » l'Etat d'immatriculation ; D » un organisme spécifique.
A » Masse opérationnelle au décollage ; B » Masse opérationnelle au roulage ; C » Masse de calcul au décollage ; D » Masse de calcul pour les évolutions au sol.	<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 07</b>
<b>CERTIFICAT DE NAVIGABILITE</b>	<i>Lorsque le CDN d'un aéronef n'est plus valide, il peut obtenir une autorisation de voler, sans transporter de passagers payants, jusqu'à un aéro-drome sur lequel il puisse être inspecté et obtenir la validation de son CDN. Qui peut lui délivrer une telle permission</i>
<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 03</b>	A » Le constructeur de l'aéronef ; B » La compagnie aérienne ; C » L'Etat d'immatriculation ; D » Le bureau national enquête/accident.
<i>Qui est compétent pour délivrer un certificat de navigabilité</i>	<b>APTITUDE/INAPTITUDE AU VOL</b>
A » Uniquement les Etats contractants qualifiés pour cela et figurant à l'annexe 7 ; B » Toujours l'Etat contractant dans lequel les moteurs ont été conçus, construits et certifiés ; C » L'Etat contractant qui certifie l'aéronef sur la base de la preuve satisfaisante que l'aéronef est conforme aux exigences de certification appropriées ; D » Aucune des réponses ci-dessus.	<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 08</b>
<b>QUESTION N° 010.02.00.00 / 04</b>	<i>Lorsqu'un aéronef est apte au vol</i>
<i>Le certificat de navigabilité de chaque appareil est délivré par</i>	A » Son certificat d'immatriculation est retiré ; B » Ses certificats d'immatriculation et de navigabilité sont retirés ; C » La lettre V est apposée sur son certificat de navigabilité ; D » La lettre R est apposée sur son certificat de navigabilité.
A » L'Etat d'immatriculation ; B » La compagnie aérienne ; C » le constructeur de l'avion ; D » L'OACI.	I
01 D—02 C—03 C—04 A—05 B—06 C— 07 C—08 C	16



**QUESTION N° 010.02.00.00 / 09**  
*Lorsqu'un aéronef n'est plus apte au vol, suite à un accident ou à un entretien insuffisant*

A » Son certificat d'immatriculation est retiré ;  
 B » Ses certificats d'immatriculation et de navigabilité sont retirés ;  
 C » La lettre V est apposée sur son certificat de navigabilité ;  
 D » La lettre R est apposée sur son certificat de navigabilité.

**DOCUMENTS DE BORD**

**QUESTION N° 010.02.00.00 / 10**  
*Où doit se trouver en permanence le certificat de navigabilité*

A » Auprès de l'Autorité nationale de l'aviation civile ;  
 B » Auprès de la compagnie aérienne ;  
 C » Transporté à bord de l'avion en permanence ;  
 D » Auprès de l'OACI.

**QUESTION N° 010.02.00.00 / 11**  
*Les documents relatifs au chargement doivent inclure*

A » Toute limitation de masse, la position du centre de gravité, la résistance du plancher ;  
 B » Toute limitation de masse et du centre de gravité ;  
 C » Toute limitation de masse, la répartition des masses et centre de gravité ;  
 D » Toute limitation de masse, la position du centre de gravité, la répartition des masses et la résistance du plancher.

**LIMITATIONS**

**QUESTION N° 010.02.00.00 / 12**  
*La réglementation régissant les vols au-dessus des océans pour les avions monomoteurs impliqués dans le transport public de passagers*

A » Limite de tels vols à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage en sécurité en cas de panne moteur ;  
 B » Ne permet en aucun cas ce type de vol ;  
 C » Limite la durée du vol à 10 minutes du rivage le plus proche ;  
 D » Limite le vol à 8 Nm du rivage le plus proche.

2

**09 D—10 C—11 D—12 A—13 B**

17

THE END