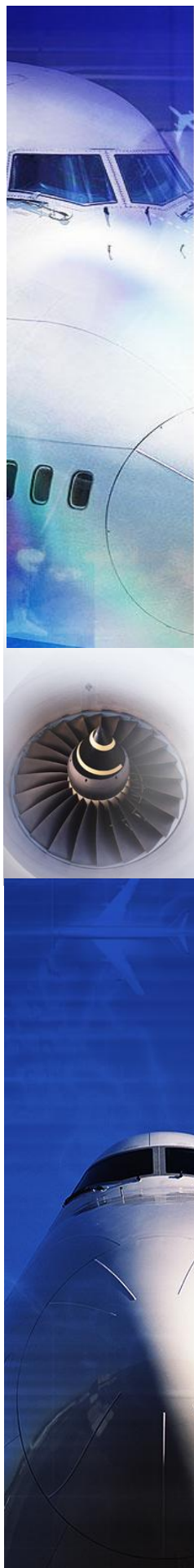




Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau



GUI-GB 014 AIR RAMP

Guide d'inspections sur les aires de trafic

Edition : 01
Révision : 00
Date : 03/12/2020



 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 2 sur 36
--	--	---

SOMMAIRE

1. REFERENCES	4
2. DEFINITIONS	4
3. ACRONYMES	4
4. INTRODUCTION	5
5. OBJET	5
6. DOMAINE D'APPLICATION	6
7. MATRICE D'INSPECTION	6
8. ORGANISATION	6
8.1. TACHES ET RESPONSABILITES DES INSPECTEURS DE L'AAC.....	6
8.2. EQUIPEMENT DE L'INSPECTEUR ET IDENTIFIANTS D'ACCES.....	7
8.3. COMPTES RENDUS DE SECURITE.....	7
8.4. PROGRAMME ANNUEL D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	8
8.4.1. SURVEILLANCE BASEE SUR LE RISQUE	8
8.4.2. INSPECTIONS DE SUIVI.....	9
8.4.3. SUIVI DU PROGRAMME ANNUEL D'INSPECTION EN AIRE DE TRAFIC	9
8.5. PROCESSUS D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC	10
8.5.1. PLANIFICATION/PREPARATION	10
8.5.2. CONDUITE DES INSPECTIONS AU SOL.....	11
8.6. CONSTATATIONS	16
8.6.1. GENERALITES	16
8.6.2. INSTRUCTIONS GENERALES SUR LES CONSTATATIONS	17
8.7. ACTIONS DE SUIVI.....	21
8.7.1. ACTIONS DE CLASSE 1 (AUX OPERATEURS).....	22
8.7.2. ACTION DE CLASSE 2.....	22
8.7.3. ACTION DE CLASSE 3 (RESTRICTIONS D'EXPLOITATION OU ACTIONS CORRECTIVES AVANT LE VOL).....	23
8.7.4. AERONEF IMMOBILISE PAR L'EQUIPE D'INSPECTION DE L'AAC.....	23
8.7.5. QUESTIONS GENERALES DE SUIVI.....	24
8.7.6. CAS SPECIFIQUE DU SUIVI DES CONSTATS RELATIFS AUX ATTACHES ET TRESSSES DE METALLISATION	25
8.7.7. GENERATION ET DISTRIBUTION DES CONSTATATIONS D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC.....	25
8.7.8. SUIVI ULTERIEUR.....	25
8.7.9. CONTACTS AVEC LES EXPLOITANTS ETRANGERS.....	26
8.7.10. CONTACTS AVEC LES AUTORITES	26
9. SURVEILLANCE DES CARENCES PAR L'AAC	26

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 3 sur 36
--	--	---

9.1. EVALUATION DES ACTIVITES DE SURVEILLANCE	26
9.2. PROBLEMES LIES A LA SECURITE.....	26
9.3. ARCHIVAGE.....	26
10. QUALIFICATION, FORMATION ET EXPERIENCE DES INSPECTEURS	27
10.1. COMPETENCES DES INSPECTEURS	27
10.2. QUALIFICATIONS ET EXPERIENCE DE L'INSPECTEUR.....	27
10.3. COURS DE FORMATION INITIALE ET PRATIQUE DES INSPECTEURS	27
10.3.1. INTRODUCTION	27
10.3.2. CONTENU DU COURS.....	27
10.3.3. FORMATION PERIODIQUE	28
ANNEXE	28
1. Éléments d'inspection sur l'aire de trafic :	28
2. Généralités.....	28

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 4 sur 36
--	--	---

1. REFERENCES

OACI – Convention de Chicago, Article 16

OACI - Annexe 6, 1re Partie, § 4.2.1.8 et § 4.2.2.2 ; App. 5, 7

OACI – Annexe 6, 3e Partie, Section II, §2.2.1.8 et §2.2.2.2 ; App. 1, 7

OACI - Doc 8335, Partie 4, Supp. et Partie 6

Formulaire F-AIR0009 - Programme de surveillance / audits en navigabilité

2. DEFINITIONS

Inspections SACA : inspections sur l'aire de trafic effectuées par un État membre de l'UEMOA sur des aéronefs exploités par un opérateur sous la surveillance réglementaire d'un autre État membre de l'UEMOA.

Inspections SAFA : inspections sur l'aire de trafic effectuées par un État membre de l'UEMOA sur un aéronef exploité par un opérateur sous la surveillance réglementaire d'un État non membre de l'UEMOA.

Inspections SANA : Inspection sur l'aire de trafic par une autorité compétente sur des aéronefs utilisés par des organisations sous sa propre surveillance réglementaire.

3. ACRONYMES

AAC : Autorité de l'Aviation Civile

AIP : Aeronautical Information Publication

ACAS II : Airborne Collision Avoidance System

AD/CN : Airworthiness Directive / Consigne de Navigabilité

AMM : Aircraft Maintenance Manual

ATC : Air Traffic Control

CRM : Compte Rendu Matériel

DSV : Direction de la Sécurité des Vols

EFB : Electronic Flight Bag

E-GPWS : Enhanced Ground Proximity Warning System

iSTARS : integrated Safety Trend Analysis and Reporting System

LME : Liste Minimale d'Equipements

NOTAM : Notice to Airmen

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PBN : Performance Based Navigation

SACA : Safety Assessment of Community Aircraft

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 5 sur 36
---	--	---

SAFA : Safety Assessment of Foreign Aircraft
SANA : Safety Assessment of National Aircraft
SRM : Structural Repair Manual
TAWS : Terrain Awareness and Warning System
TCAS : Traffic alert and Collision Avoidance System

4. INTRODUCTION

Les inspections en aire de trafic sont des inspections planifiées effectuées pendant l'exploitation régulière pour la vérification de la conformité aux normes et réglementations édictées lors des opérations des exploitants aériens commerciaux.

Ces inspections sont effectuées par une équipe d'inspecteurs de l'exploitation technique, de la navigabilité et des marchandises dangereuses couvrant les domaines respectifs selon la liste de contrôle standard.

En vertu de l'article 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer, de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention et ses annexes.

En outre, le paragraphe 4.2.2.2 de l'Annexe 6 de l'OACI (Exploitation technique des aéronefs, Partie I - Transport aérien commercial international - Avions) exige également que les États établissent un programme avec des procédures pour la surveillance des opérations sur leur territoire par un opérateur étranger et de prendre les mesures appropriées lorsque nécessaire pour préserver la sécurité.

Ce guide a été préparé pour l'utilisation et l'orientation des inspecteurs de l'AAC pour l'inspection sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par des compagnies nationales et opérateurs étrangers.

5. OBJET

Le but des inspections sur l'aire de trafic est d'inspecter les aéronefs au sol pour vérifier l'approche organisationnelle et les procédures associées employées par l'exploitant pour résoudre les facteurs contribuant aux normes de sécurité globales.

L'inspection porte principalement sur les documents et manuels des aéronefs, l'état apparent des aéronefs, la présence et l'état des équipements de sécurité de la cabine et les normes de navigabilité. Les exigences applicables pour ces inspections sont les suivantes :

- a) les règles et règlements pour les aéronefs utilisés par les opérateurs nationaux ;
- b) les normes internationales de l'OACI pour les aéronefs utilisés par les exploitants étrangers ;
- c) les normes des fabricants lors de la vérification de l'état technique des aéronefs ; et
- d) les Normes nationales publiées (par exemple, la publication des informations aéronautiques, les règlements nationaux qui sont déclarés applicables à tous les exploitants volant en l'espace aérien de l'Union).

Le programme annuel d'inspection sur l'aire de trafic des transporteurs nationaux et étrangers devrait être établi. Cependant, les inspections non planifiées peuvent également être effectuées par les équipes désignées.

L'inspection sur l'aire de trafic doit être effectuée par une équipe composée d'inspecteurs formés

(Opérations, Navigabilité et Marchandises dangereuses) en utilisant les listes de contrôle et détenant les pouvoirs appropriés délivrés par l'AAC.

L'inspection couvre une vérification des licences d'équipage de conduite, de la documentation des opérations de vol, des documents pertinents de l'aéronef, de l'état de l'aéronef, de l'équipement de sécurité obligatoire de la cabine et de la zone des soutes.

6. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent guide est applicable aux aéronefs des exploitants appartenant aux Etats membres de l'UEMOA ou immatriculés à l'étranger.

Les Etats membres de l'UEMOA étant signataires de la Convention de Chicago et membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ont l'obligation de promouvoir l'exploitation sûre, ordonnée et efficace des activités aériennes. Pour répondre aux obligations de l'Etat, les AAC ont développé des plans de surveillance pour assurer un suivi efficace des activités de supervision de la sécurité.

7. MATRICE D'INSPECTION

L'exploitant inspecté est originaire de	Etat membre de l'UEMOA	Etat non-membre de l'UEMOA
Etat membre de l'UEMOA	SACA	SAFA
Etat non-membre de l'UEMOA	SAFA	
Votre propre Etat	SANA	

Les inspections sur l'aire de trafic font partie du programme de surveillance de l'AAC et devraient être effectuées de manière harmonisée et normalisée par tous les États membres de l'UEMOA.

Les aéronefs d'Etat tels que définis dans l'article 3 de la Convention de Chicago (aéronefs utilisés dans les services militaires, douaniers et de police et déclarés comme tels dans le plan de vol) ne relèvent pas du champ d'application du programme d'inspections de l'UEMOA sur l'aire de trafic.

Les inspections SANA devraient suivre, dans la mesure du possible, les mêmes principes que ceux appliqués aux inspections SAFA et SACA.

8. ORGANISATION

8.1. TACHES ET RESPONSABILITES DES INSPECTEURS DE L'AAC

Pour les inspections sur l'aire de trafic, les inspecteurs de l'AAC ont les tâches et responsabilités suivantes :

- suivre les procédures et les orientations de l'AAC pour la mise en œuvre du programme d'inspection sur l'aire de trafic ;

	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 7 sur 36

- b) respecter les critères définis pour les inspections imprévues des opérateurs ;
- c) inspecter les éléments sélectionnés dans la check-list d'inspection en fonction des éléments de compétence attribués ;
- d) se conformer aux procédures de l'AAC relatives aux inspections d'aéronefs non prioritaires ou non suspectés (« non programmés ») ;
- e) planifier les inspections et les éléments sur la base de la préparation et utiliser toutes les sources disponibles ;
- f) soumettre les documents d'inspection et d'autres preuves à l'inspecteur principal, à savoir les formulaires de preuve d'inspection, les photos d'inspection, autres informations et preuves pertinentes recueillies lors de l'exécution des tâches sur l'aire de trafic ;
- g) assister aux réunions internes régulières d'équipe pour discuter de tous les aspects du processus d'inspection sur l'aire de trafic (par exemple, la gestion du temps, l'efficacité de l'inspection, la coordination de l'équipe, les problèmes rencontrés, les leçons apprises, etc.).

8.2. EQUIPEMENT DE L'INSPECTEUR ET IDENTIFIANTS D'ACCES

L'AAC doit fournir aux inspecteurs les droits d'accès nécessaires à tous les aéroports (cartes d'inspecteur, badges aéroportuaires, macarons, etc.) auxquels ils ont droit pour effectuer les inspections ainsi que l'équipement nécessaire (par exemple, lampes de poche, appareil photo numérique et téléphone portable) et des vêtements de protection adaptés à diverses circonstances environnementales (par exemple, lampes fluorescentes, gilets, protections auditives, etc.).

En outre, il est recommandé que l'AAC fournisse les outils suivants à ses inspecteurs :

- a) petit miroir télescopique d'inspection (principalement pour la cabine) ;
- b) documentation technique, si disponible (manuels avions, mises à jour LME, etc.) ;
- c) documentation opérationnelle (état des NOTAM, météo, cartes, AIP, etc.) ;
- d) ordinateur portable/tablette (stockage de documents et/ou données Internet pour accéder aux sources d'information, etc.) ;
- e) accès aux données de trafic attendues (par exemple depuis le coordinateur de horaires lorsqu'un système de créneaux est en place pour un aéroport spécifique) ;
- f) accès aux données réelles du trafic aéroportuaire (par exemple, publiques et non publiques si elles sont disponibles) ;
- g) moyens de transport appropriés à l'aéroport/au site d'inspection (par exemple, véhicule dédié aux inspections) ;
- h) contacts pertinents (par exemple, numéros de téléphone du gestionnaire de l'aéroport, etc.).

8.3. COMPTES RENDUS DE SECURITE

Les informations relatives à la sécurité recueillies sur les opérateurs peuvent être distribuées à l'aide du formulaire de rapport de sécurité.

Cependant, il doit être vérifié par l'autorité déclarante, dans la mesure du possible, avant insertion dans la base de données centralisée d'inspections sur l'aire de trafic, selon le cas. Des exemples d'informations importantes liées à la sécurité peuvent être, sans s'y limiter :

- a) pannes ou difficultés de communication ;

- b) rapports ATC sur la panne sèche de carburant (urgences carburant déclarées), les problèmes avec le système TCAS, les longueurs de décollage anormales ;
- c) informations reçues des organismes de maintenance concernant le manque de conformité aux AD/CN ou des travaux de maintenance effectués de manière incorrecte ;
- d) rapports du public/dénonciateurs concernant des situations perçues comme dangereuses ;
- e) rapports des pilotes sur l'utilisation incorrecte de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
- f) rapports du personnel de l'aéroport sur les pratiques dangereuses observées ;
- g) des informations pertinentes concernant les accidents et incidents survenus dans l'espace aérien des États membres ; ou
- h) pratique dangereuse observée par l'inspecteur en dehors du cadre du programme d'inspection au sol.

Les rapports de sécurité saisis dans une base de données centralisée peuvent être encore enrichis d'informations utiles telles que des documents, des photos, etc.

8.4. PROGRAMME ANNUEL D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC

Les inspections sur l'aire de trafic doivent toujours être planifiées à long, moyen et court terme pour s'assurer que des ressources d'inspection suffisantes sont disponibles et adéquates pour inspecter les exploitants étrangers et les aéronefs individuels atterrissant dans l'État.

Outre les inspections planifiées, l'État membre devrait disposer d'une flexibilité suffisante dans son système pour permettre des demandes d'inspection imprévues sur les opérateurs prioritaires et les aéronefs suspectés de non-conformité.

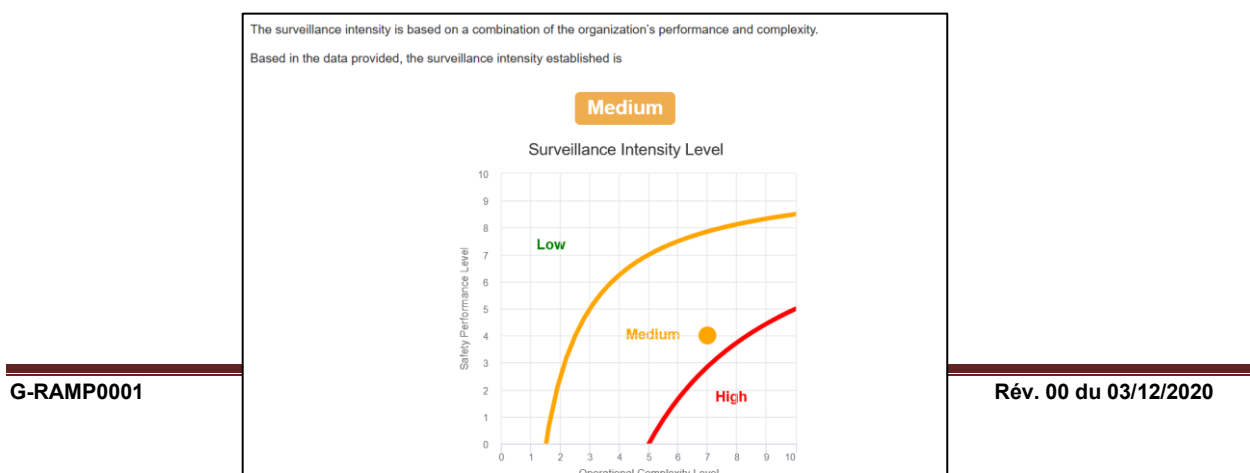
De plus, la planification doit tenir compte des principes d'approche non discriminatoire, de couverture la plus large possible et de sur/sous-inspection.

8.4.1. SURVEILLANCE BASEE SUR LE RISQUE

L'outil « Risk Based Surveillance » disponible sur iSTARS permet d'élaborer en fonction du niveau d'activité, des programmes d'inspections basés sur le risque et de déterminer le nombre d'inspections minimum à réaliser pour un exploitant connu.

Les résultats doivent être utilisés uniquement pour déterminer le nombre minimum d'inspections.

Attention : Les résultats ne doivent pas être utilisés, directement ou indirectement, pour déterminer le nombre requis d'inspecteurs de sécurité.



 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 9 sur 36
--	--	---

Figure 1 - Exemple de résultats produits par l'outil « Risk Based Surveillance »

8.4.2. INSPECTIONS DE SUIVI

La nécessité d'inspections de suivi devrait être déterminée par l'AAC sur la base des résultats d'une inspection et/ou si le processus de suivi indique que des mesures correctives ont pu être inefficaces.

Des inspections de suivi pourraient être prévues pour vérifier :

- a) la mise en œuvre d'actions correctives ;
- b) la réapparition de la non-conformité ;
- c) les mesures d'entretien ou d'exploitation prises après une inspection antérieure qui a identifié des non-conformités ou des opérations hors limites en violation des exigences ;
- d) les informations fournies par un autre État membre demandant une inspection de suivi.

8.4.3. SUIVI DU PROGRAMME ANNUEL D'INSPECTION EN AIRE DE TRAFIC

8.4.3.1. Mises à jour du programme annuel d'inspection

Une fois défini, le programme annuel d'inspection en aire de trafic devrait être régulièrement mis à jour. Ces mises à jour devraient être basées, mais sans s'y limiter, sur des informations opérationnelles relatives aux opérateurs (arrêt d'exploitation, démarrage de nouveaux services réguliers, augmentation ou diminution du niveau de trafic...), mises à jour de la liste de priorités, mise à jour des objectifs assignés et retour d'expérience des inspections sur aire de trafic.

Afin de s'assurer que le programme annuel d'inspection est correctement mis en œuvre, l'État membre devrait surveiller en permanence le programme et prendre les mesures appropriées dans le but d'atteindre les objectifs suivants (la liste ci-dessous n'est pas exhaustive) :

- a) la couverture la plus large possible d'opérateurs;
- b) la répartition proportionnée des inspections tout au long de l'année ;
- c) l'inspection des différents types d'aéronefs et types d'exploitation ;
- d) l'évitement de la sur-/sous-inspection.

Un mécanisme de contrôle qui empêche la sur-inspection devrait être mis en place, soit par l'automatisation, soit par des procédures, qui incluent l'obligation de vérifier le plan annuel et lors de toute phase de préparation de l'inspection.

8.4.3.2. Coordination avec les organes d'application de la loi

Les autorités compétentes et les organismes chargés de l'application de la loi devraient convenir des procédures de suivi en cas d'infraction à la sécurité des vols, de test positif et de refus du test d'alcoolémie lors de l'inspection sur l'aire de trafic, y compris l'emplacement approprié pour transférer le processus.

L'autorité compétente peut coordonner l'échange d'informations nécessaire entre les inspecteurs de l'AAC et l'organisme d'application de la loi (par exemple : notification de l'heure de l'inspection, numéros de licence, preuves à collecter, photographie des résultats...).

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 10 sur 36
---	--	--

8.5. PROCESSUS D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC

8.5.1. PLANIFICATION/PREPARATION

8.5.1.1. Composition de l'équipe d'inspection sur l'aire de trafic

En règle générale, les inspections sur l'aire de trafic doivent être effectuées par deux inspecteurs (cela peut être plus dans des cas particuliers, comme l'inspection sur des avions gros porteurs, des transits courts, etc.).

Les inspections effectuées par des inspecteurs en solo devraient être limitées à des cas exceptionnels où un seul inspecteur est disponible. L'équipe d'inspection doit avoir accès à un endroit non perturbé pour planifier, préparer, notifier et débriefing en toute confidentialité après une inspection.

Les inspecteurs concernés devraient se répartir les tâches entre eux, notamment en cas de temps d'inspection limité et/ou en fonction de la taille de l'avion, des différents types d'opérations (Pax/Fret/Combi) ou d'une autre complexité de l'avion.

Les inspections sur l'aire de trafic doivent être effectuées par des inspecteurs dûment qualifiés.

L'inspection visuelle de l'extérieur de l'avion, l'inspection dans le poste de pilotage et l'inspection de la cabine passagers et/ou des soutes peuvent être réparties entre les inspecteurs, selon leurs privilèges. Un chef d'équipe peut être nommé qui est également responsable du débriefing avec l'équipage et de toute décision à la suite de l'inspection.

8.5.1.2. Planification de l'inspection

L'équipe d'inspection devrait utiliser le programme annuel d'inspection sur l'aire de trafic, les rapports réguliers d'inspection lors de la sélection d'un opérateur à inspecter avant la mission.

Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de la sélection d'un exploitant ou d'un aéronef comme cible d'inspection (la liste ci-dessous n'est pas exhaustive) :

- a) vérifier le programme annuel d'inspection sur l'aire de trafic pour identifier les opérateurs qui doivent subir des inspections ;
- b) examiner les actions de suivi antérieures sur les opérateurs qui pourraient éventuellement être inspectés ;
- c) vérifier la date de la dernière inspection afin de garantir dans la mesure du possible, une répartition uniforme ;
- d) vérifier s'il y a des opérateurs ou des aéronefs suspectés de non-conformité ;
- e) vérifier s'il y a des opérateurs sans inspections ou avec un faible nombre d'inspections ;
- f) vérifier s'il existe des possibilités d'inspection uniques, telles que des types inhabituels d'opérateurs, d'opérations ou d'aéronefs qui n'ont pas été inspectés auparavant ; et
- g) vérifier le temps disponible pour l'inspection au sol.

En général, les exploitants soumettent les programmes de vols à l'AAC, mais il peut y avoir des "changements de dernière minute" dans ces programmes. Par conséquent, les membres de l'équipe d'inspection doivent s'assurer qu'ils disposent de la dernière mise à jour des horaires, qui peut être obtenue auprès de diverses sources disponibles (l'exploitant, les autorités aéroportuaires ou les sociétés d'assistance en escale).

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 11 sur 36
---	--	--

Lorsqu'elles ne sont pas disponibles, les informations sur les vols spéciaux, tels que les vols cargo et les vols non programmés ou privés, peuvent devoir être demandées spécifiquement aux aéroports.

Lorsqu'ils utilisent le système d'information sur les vols d'un aéroport, les inspecteurs doivent garder à l'esprit que des vols en partage de code peuvent apparaître, ce qui peut donner des informations trompeuses sur l'exploitant réel de l'avion sur le vol. En outre, dans le cas d'une location avec équipage, les systèmes d'information de l'aéroport et les données fournies par le coordinateur de créneaux horaires sont peu susceptibles d'indiquer l'exploitant réel. Ces sources de données doivent être lues conjointement avec les données du plan de vol au moment de l'inspection pour déterminer l'exploitant réel.

8.5.2. CONDUITE DES INSPECTIONS AU SOL

8.5.2.1. Normes

Les exigences pertinentes de l'UEMOA s'appliquent aux aéronefs utilisés par des exploitants soumis à la surveillance réglementaire d'un autre État membre. Pour les exploitants non membres de l'UEMOA, certaines normes peuvent également être applicables.

Les normes des fabricants peuvent être utilisées pour évaluer les dommages. L'évaluation ne doit pas être effectuée par les inspecteurs eux-mêmes, mais par le personnel autorisé de l'exploitant.

Les normes nationales publiées (par exemple, les publications d'information aéronautique - AIP) qui sont déclarées applicables à tous les opérateurs volant vers cet État membre doivent être vérifiées. Les écarts par rapport aux normes nationales ne doivent être signalés comme des constatations que s'ils ont un impact sur la sécurité. Les États membres devraient élaborer des directives à l'usage de leurs inspecteurs sur l'application des normes nationales.

8.5.2.2. Code de conduite

Les inspecteurs doivent s'identifier auprès du commandant de bord ou, en son absence, auprès d'un membre de l'équipage de conduite, ou auprès du représentant le plus haut placé de l'exploitant avant de commencer l'inspection intérieure de l'aéronef.

Lorsqu'il n'est pas possible d'informer un représentant de l'exploitant, ou lorsqu'aucun représentant n'est présent dans ou à proximité de l'aéronef, le principe général devrait être de ne pas commencer l'inspection avant qu'un tel représentant ne soit disponible.

Toutefois, dans ce cas, l'inspection extérieure de l'avion peut être effectuée avant que le représentant n'arrive à l'avion. Dans des circonstances particulières, lorsqu'il existe une forte suspicion de non-conformité aux exigences applicables, il peut être décidé d'effectuer une inspection au sol, mais celle-ci doit se limiter à un contrôle visuel de l'extérieur de l'avion. Les données d'inspection peuvent être obtenues par le biais du numéro de queue de l'aéronef et des informations sur le vol auprès du service de la circulation de l'aéroport.

Les inspecteurs doivent faire preuve de tact et de diplomatie lorsqu'ils effectuent une inspection sur l'aire de trafic. Une certaine gêne pour les équipages techniques et de cabine, les agents d'assistance et les autres personnels impliqués dans les activités d'assistance au sol peut survenir, mais les inspecteurs doivent essayer de la réduire au minimum, par exemple :

- a) en essayant d'être aussi précis que possible lorsqu'ils demandent des documents avions aux équipages techniques. Cela devrait se traduire par un minimum de temps de discussion permettant à l'équipage de s'occuper de sa tâche principale, à savoir la préparation du vol ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 12 sur 36
---	--	--

- b) débriefier le commandant de bord de l'aéronef, ou en son absence le représentant de l'exploitant, une fois la tâche d'inspection terminée ;
- c) informer (le cas échéant) le personnel chargé du chargement du fret d'une éventuelle gêne due à la tâche d'inspection dans la soute ;
- d) demander au membre d'équipage de cabine le plus ancien de désigner un membre d'équipage pour aider l'équipe d'inspection dans ses tâches de vérification ;
- e) lorsqu'il effectue des inspections dans le poste de pilotage, l'équipage de conduite doit être autorisé à donner la priorité au personnel directement impliqué dans la préparation du vol (par exemple, le responsable du carburant, le technicien, l'agent chargé de la planification du chargement, l'agent chargé de l'information des passagers, etc.) ;
- f) dans la mesure du possible, la documentation avion et les autres documents pertinents doivent être examinés en cabine pour permettre à l'équipage de conduite d'accomplir ses tâches normales avec un minimum de perturbations ;
- g) dans les cas où un document n'est disponible que sur l'EFB (par exemple, le manuel d'exploitation, la LME, le CRM, le plan de vol opérationnel, le calcul de la masse et du centrage, etc.), demander à l'opérateur d'aider les inspecteurs pour éviter tout retard imprévu.

Tout contact inutile avec les passagers doit être évité et l'inspection ne doit pas interférer avec les procédures normales d'embarquement/débarquement. Cependant, l'inspection de certains éléments de la cabine peut être justifiée, tels que :

- a) un poids excessif dans les coffres à bagages supérieurs ;
- b) des bagages placés devant une issue de secours
- c) des bagages rangés dans les toilettes ;
- d) des bagages en cabine sous le siège ;
- e) les bébés/enfants ayant dépassé l'âge minimum déterminé par l'État de l'opérateur devant avoir leur propre siège ;
- f) la distribution de gilets de sauvetage pour bébés, le cas échéant ;
- g) la répartition des passagers dans la cabine, par rapport aux données de la fiche de chargement ;
- h) le nombre suffisant de sièges ;
- i) l'observation du processus d'embarquement pendant les opérations normales et/ou pendant le ravitaillement en carburant en cours ; ou
- j) l'établissement de la nature commerciale d'un vol dont on soupçonne qu'il est effectué illégalement (par exemple, le transport de passagers sur un vol de fret uniquement) afin de recueillir des preuves d'opérations commerciales illégales (par exemple, demander les modalités de billetterie/de réservation).

Un retard du vol peut être justifié pour des raisons de sécurité, par exemple lorsque des non-conformités sont détectées et qu'elles nécessitent une action corrective avant le départ ou une identification/évaluation appropriée par l'opérateur, par exemple dans les cas suivants :

- a) les pneus semblent être usés au-delà des limites ;
- b) une fuite d'huile doit être vérifiée par rapport à l'AMM applicable afin de déterminer la limite réelle ;
- c) un membre de l'équipage de conduite ne peut pas présenter une licence valide. Il faut demander à l'exploitant et/ou à l'AAC de confirmer que le membre d'équipage de conduite possède une licence valide en exigeant, par exemple, qu'une copie de la licence soit envoyée aux inspecteurs pour vérification ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 13 sur 36
---	--	--

- d) les données opérationnelles pertinentes de vol sont manquantes (par exemple, calcul de performance manquant ou incorrect, plan de vol opérationnel incorrect, calcul de masse et de centrage incorrect) ; ou
- e) des dommages, évalués comme ayant une influence majeure sur la sécurité du vol, sont identifiés.

8.5.2.3. Difficultés à effectuer une inspection

En cas de manque de coopération de l'équipage ou de refus d'être inspecté sans raison valable, l'autorité compétente doit envisager d'empêcher le départ de l'avion (à condition que le cadre législatif national le permette).

Cela devrait être considéré comme un refus d'accès et dans un tel cas, l'autorité compétente doit informer dans les plus brefs délais l'autorité compétente de l'opérateur. Un rapport de sécurité pourrait être établi.

Les raisons valables pour autoriser le départ de l'opérateur sans effectuer d'inspection peuvent être les suivantes, à moins que l'équipe d'inspection n'ait des préoccupations claires en matière de sécurité :

- a) l'avion est proche du départ (passagers à bord) ; ou
- b) il s'agit d'un vol médical d'urgence (en partance avec patient à bord).

8.5.2.5. Méthode d'inspection

Les inspections sur l'aire de trafic doivent commencer dès que possible, par exemple au moment où l'avion est en sécurité sur les cales, où les moteurs sont arrêtés et le feu anticollision est éteint.

Les inspections peuvent également avoir lieu après une escale prolongée (de jour ou de nuit) avec accès à l'équipage du vol de départ, ou si le vol doit rester pour une longue escale avec accès à l'équipage du vol d'arrivée.

Un inspecteur doit commencer la visite, tandis que l'autre attend la première occasion de commencer l'inspection à l'entrée de l'avion.

L'équipe doit avertir le représentant de l'exploitant ou s'identifier au commandant dès que possible. Toutefois, une inspection ne peut être commencée à l'intérieur sans qu'aucun membre de l'équipage ne soit disponible, à moins de recevoir une autorisation spécifique de l'exploitant (tout membre autorisé du personnel de l'exploitant).

Les inspecteurs doivent faire attention à la gestion du temps et être toujours conscients du temps dont ils disposent pour la conduite de l'inspection afin d'éviter tout retard.

La meilleure pratique consiste à maintenir une communication directe avec l'équipage.

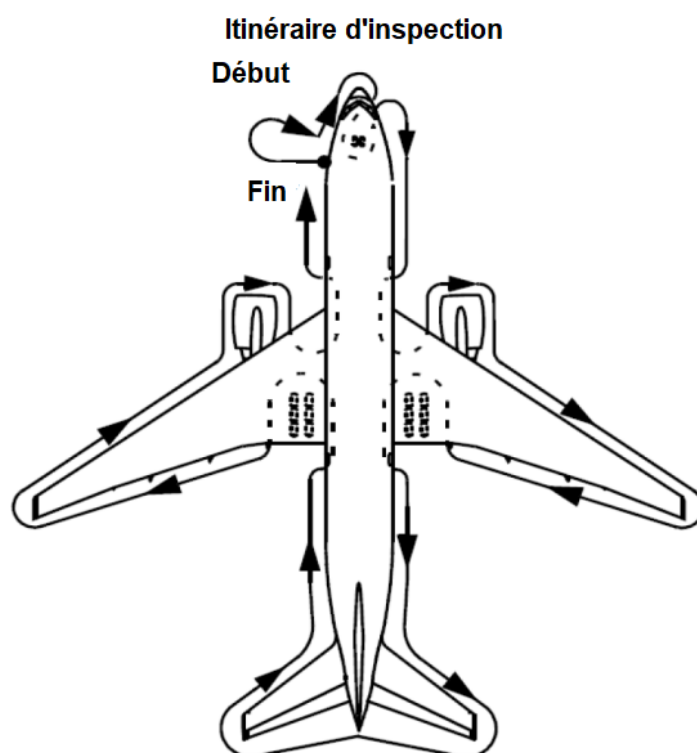
L'inspection d'un aéronef arrivant tardivement et ayant un temps de rotation court doit se concentrer sur les problèmes de sécurité évidents et les éléments critiques pour la sécurité au lieu de couvrir tous les éléments. L'inspection doit se terminer dans le délai de rotation prévu si aucune anomalie n'est détectée, afin d'éviter des perturbations inutiles.

L'inspection d'un aéronef ne doit pas dépasser la profondeur normalement prescrite pour un contrôle à pied. Les outils d'inspection tels que les caméras servent uniquement à recueillir des preuves. L'ouverture des panneaux d'accès et des portes des logements de roue n'est pas autorisée, sauf si cela s'avère nécessaire pour localiser la source d'une fuite, mais uniquement après consultation et avec l'aide de l'équipage.

Si aucun défaut n'est détecté, une inspection normale est décrite ci-dessous et devrait typiquement, pour les avions à fuselage étroit, ne pas prendre plus de 10-15 minutes et, pour

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 14 sur 36
---	--	--

les gros porteurs, entre 20-25 minutes maximum, sans compter l'inspection des compartiments/zone de soute.



Les inspecteurs doivent essayer de vérifier le plus grand nombre possible d'éléments de la check-list d'inspection sur l'aire de trafic sans compromettre l'heure de départ de l'opérateur, ce qui permet de faire un compte rendu et de traiter les éventuelles constatations dans le délai d'exécution.

Lorsque les circonstances (temps, effectif, etc.) empêchent l'inspection de tous les points de la liste de contrôle, les inspecteurs doivent essayer d'inspecter les éléments qui, selon leur préparation et leur expérience, sont susceptibles d'être plus critiques pour la sécurité en fonction des particularités du vol inspecté. A cette fin, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- a) certains éléments sont moins critiques sur le plan de la sécurité et doivent donc recevoir une priorité moindre (par exemple, un certificat acoustique a beaucoup moins d'impact sur la sécurité qu'une documentation de masse et de centrage incorrectement remplie ou un calcul erroné) ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 15 sur 36

- b) les différences de configuration de l'aéronef. En outre, pour une configuration de fret, l'arrimage du fret et la ségrégation des marchandises dangereuses sont considérés comme des éléments critiques pour la sécurité ;
- c) les résultats des inspections précédentes : si des constatations graves et/ou récurrentes ont été faites lors d'inspections précédentes, par exemple sur la liste minimale des équipements (LME), ces éléments peuvent mériter une plus grande attention que les éléments sur lesquels aucune non-conformité n'a été signalée lors des inspections précédentes ; et
- d) le type et l'âge de l'aéronef : certains types d'aéronefs sont connus pour avoir des problèmes, par exemple des fuites ou des vis manquantes ; par conséquent, l'âge de l'aéronef doit également être pris en considération.

Dans tous les cas, les éléments inspectés doivent l'être de manière suffisamment approfondie. Par exemple, il ne suffit pas de vérifier la présence d'une LME dans le poste de pilotage, il faut aussi s'assurer qu'elle a été correctement personnalisée avant de cocher la case A07 ; lorsque les masques à oxygène sont vérifiés, il faut également demander un test du microphone du masque ; vérifier la date et le numéro de révision des listes de contrôle, les comparer avec la version indiquée dans le manuel d'exploitation ; etc...

Les principes suivants doivent être pris en compte lors d'une inspection :

- a) inspections d'aéronefs arrivant en retard, avec une réduction significative du temps de rotation qui met en danger l'heure de départ et/ou les créneaux horaires prévus. En règle générale, l'accent doit être mis sur l'inspection des éléments critiques pour la sécurité, à moins que les inspecteurs ou les États membres ne disposent d'informations liées à la sécurité qui nécessitent une vérification plus approfondie sur ce vol particulier ;
- b) l'un des inspecteurs doit essayer d'accéder au poste de pilotage et se présenter à l'équipage, en expliquant brièvement l'objet de l'inspection. Selon la situation, l'équipe d'inspection peut être amenée à attendre que les passagers débarquent ou, si nécessaire, à monter à bord de l'avion avant le débarquement. Dans toutes les situations, les inspecteurs doivent rester professionnels, diplomates et amicaux ;
- c) l'équipe doit avoir défini au préalable comment se déroulera l'échange d'informations entre l'inspection extérieure et intérieure ;
- d) après la présentation au commandant, les inspecteurs doivent toujours confirmer l'heure de départ prévue ;
- e) les membres de l'équipe d'inspection doivent être informés du temps disponible afin de ne pas gêner les tâches de l'équipage (ou au moins d'éviter de réduire le temps laissé à l'équipage pour accomplir ses tâches) ;
- f) sauf en cas de suspicion, les inspecteurs ne doivent pas nécessairement inspecter chaque élément de la liste de contrôle dans son intégralité (par exemple, tous les gilets de sauvetage), un échantillonnage peut être suffisant ;
- g) les inspecteurs ne doivent pas ouvrir les panneaux, ni retirer des éléments pour les inspecter, mais toujours demander l'aide de l'équipage. En outre, il ne faut pas utiliser d'outils spéciaux autres que des miroirs ou des lampes de poche ;
- h) lorsque les points d'inspection sont vérifiés, ils doivent l'être de la manière la plus approfondie possible, en tenant compte du fait que de nombreux points de la liste de contrôle comportent des sous-éléments ; il suffit d'inspecter, par exemple, le point A03 Équipement, les sous-éléments tels que TAWS / E-GPWS, TCAS / ACAS II, PBN, etc. pour être aussi complet que possible ;
- i) il faut garder du temps libre pour permettre un débriefing interne sur les observations de chaque inspecteur ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 16 sur 36
---	--	--

- j) toute non-conformité aux exigences applicables détectée au cours de l'inspection doit être signalée comme une constatation. Les constatations doivent être consignées par écrit de manière claire et sans ambiguïté ;
- k) il faut prévoir suffisamment de temps à la fin de l'inspection pour faire un compte rendu, en particulier, il convient de rappeler à l'exploitant son obligation d'évaluer et de prendre des mesures correctives pour toute constatation susceptible de devenir un danger pour la sécurité aérienne ; et
- l) l'équipe doit quitter l'avion dès que sa présence n'est plus nécessaire pour l'inspection, afin de ne pas déranger l'équipage qui a besoin d'un temps dédié pour le début du prochain vol.

8.6. CONSTATATIONS

8.6.1. GENERALITES

Avant de pouvoir classer les constatations en catégories, il convient de procéder à une évaluation préalable de la situation rencontrée, sur la base des connaissances et de l'expérience de l'inspecteur. Les inspecteurs ne peuvent attribuer une catégorie appropriée à la constatation que si l'étendue de la non-conformité est claire. Les inspecteurs ne doivent pas faire de constatation de catégorie 3 dans le seul but d'effectuer une enquête/évaluation supplémentaire.

Les inspecteurs ne doivent pas soulever de constatation dans le seul but d'avoir un suivi de la constatation ou de la remarque. Les constatations ou remarques faites ne doivent pas être élevées à une catégorie supérieure dans le seul but de créer un processus de suivi plus facile.

En règle générale, il convient d'éviter une double peine. Une seule constatation doit être faite pour traiter des non-conformités multiples si ces non-conformités ont la même cause profonde probable et concernent le même système ou la même procédure.

Par exemple : dans le cas où un ravitaillement en carburant avec passagers à bord est lancé sans communication bidirectionnelle, et qu'il n'y a pas de personnel aux issues, le résultat devrait être une seule constatation (mais dans les détails de la constatation, la situation réelle devrait être décrite).

Lorsqu'une non-conformité aux exigences applicables est identifiée, les inspecteurs doivent s'assurer que la constatation est applicable aux circonstances spécifiques du vol entrant et/ou sortant. (Par exemple, l'absence de lampes portatives indépendantes à bord est une constatation, mais uniquement pendant les opérations de vol de nuit ; de même, un nombre insuffisant de gilets de sauvetage à bord, mais uniquement si le vol se déroule au-dessus de l'eau à une distance supérieure à 50 NM de la côte ou lors du décollage ou de l'atterrissage sur un aérodrome où la trajectoire de décollage ou d'approche est disposée au-dessus de l'eau de telle sorte qu'il y aurait une probabilité d'amerrissage forcé). Néanmoins, ces informations doivent être signalées comme une remarque générale.

Les constatations jugées majeures (catégorie 3) doivent faire l'objet d'un compte rendu à l'opérateur le plus tôt possible.

Ce débriefing précoce doit inclure une instruction de procéder conformément aux procédures approuvées et de faire immédiatement un rapport dans le système de CRM ou équivalent.

Les constatations évaluées comme étant de catégorie 1 ou 2 doivent être incluses dans le débriefing normal sans exigences supplémentaires pour l'opérateur au moment de l'inspection.

Note : Tout État membre peut publier une différence auprès de l'OACI conformément à l'article 38 de l'OACI "Notification des différences". Cependant, l'acceptation ou non de ces différences

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 17 sur 36
---	--	--

est du ressort de chaque État contractant et doit être prise en compte dans le processus de suivi.

Toutes les constatations doivent être étayées par des preuves dont les éléments peuvent être l'un des suivants :

- a) photo(s) de la déficience elle-même (détaillée et claire) ;
- b) des photos des références du fabricant utilisées pour évaluer les défauts techniques, si l'inspecteur en dispose ;
- c) documents reçus par courrier électronique ;
- d) photos ou copie des entrées du CRM effectuées ; ou
- e) images des manuels de l'exploitant (LME/MEL, Manuel d'exploitation, licences, PEA, etc.).

Ces documents ou enregistrements peuvent être très utiles dans les phases de suivi de l'inspection au sol, soit pour expliquer en détail et illustrer les résultats détectés, soit pour pouvoir échanger des preuves documentées appropriées lorsque les résultats sont contestés.

Lorsqu'une licence ou un certificat ne se trouve pas à bord (y compris les PEA et OpSpecs), il peut s'avérer que l'impact sur la sécurité est moindre que prévu initialement après avoir reçu une copie de la licence ou du certificat manquant avant le départ.

Dans ce cas, une constatation de catégorie 1 doit être soulevée et les constatations pré-décrites pertinentes doivent être utilisées concernant les certificats et les licences qui ne se trouvent pas à bord au moment de l'inspection.

Si les preuves ne sont pas fournies avant le départ, une catégorie supérieure de constatation doit être soulevée (pour un certificat d'immatriculation ou une licence de station d'aéronef manquants, la catégorie 2 appropriée doit être utilisée ; pour tous les autres cas, la catégorie 3 pertinente doit être utilisée). En aucun cas, un membre d'équipage de conduite ne doit être autorisé à exercer des fonctions de vol sans avoir obtenu la confirmation qu'il a reçu une licence appropriée et valide.

Bien qu'elle ne soit pas classée comme une non-conformité, toute question de sécurité pertinente identifiée lors des inspections au sol pourrait être signalée comme une remarque générale (catégorie G) sous chaque point d'inspection. Par exemple :

- a) nombre insuffisant de gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison, alors que le vol a été/serait effectué au-dessus de la terre ferme ;
- b) lors d'une inspection SAFA : certaines lampes de poche ne fonctionnent pas, mais le vol n'a lieu que de jour ; et
- c) défauts mineurs sans influence sur la sécurité, mais considérés comme des informations pertinentes.

Note : Les remarques générales ne nécessitent aucune action de suivi, que ce soit de la part de l'autorité d'inspection ou de l'exploitant/autorité compétente concernée.

8.6.2. INSTRUCTIONS GENERALES SUR LES CONSTATATIONS

Les instructions d'inspection et la liste des constatations pré-décrites doivent comprendre la description, la catégorisation et la référence à l'exigence applicable.

Les constatations faites sur les vols d'arrivée étant identiques à celles faites sur les vols de départ, elles doivent être classées dans la même catégorie, bien que l'action corrective puisse ne pas être possible une fois le vol terminé. Par exemple, un calcul de masse et centrage incorrect (en dehors des limites opérationnelles) découvert à l'arrivée doit être classé dans la catégorie 3.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 18 sur 36

Évidemment, cela ne peut pas être corrigé ; cependant, l'action appropriée de la catégorie 3 pourrait être de confirmer que les calculs de masse et centrage sont dans les limites opérationnelles pour le vol de départ.

Aucune constatation ne devrait être faite si les documents pertinents de préparation du vol (par exemple, les calculs de masse et de centrage, le plan de vol opérationnel) sont stockés dans un système électronique approuvé (EFB), envoyés par ACARS et ne sont donc plus accessibles / reproduits par l'équipage au moment de l'inspection. Dans tous les cas, les inspecteurs peuvent vérifier en détail la préparation du vol de départ (y compris la procédure de stockage électronique).

Dans des cas exceptionnels, lorsque plusieurs constatations sont liées entre elles et que l'impact sur la sécurité est plus important, la catégorie de ces constatations peut être augmentée pour refléter l'impact sur la sécurité. L'augmentation de la catégorie doit être expliquée dans la description détaillée de la constatation.

8.6.2.1 Cas particuliers, exemples

Crochet métallique du câble d'alimentation ; dans plusieurs cas, le câble d'alimentation est muni d'une sangle et d'un crochet pour soulager le poids du câble jusqu'au panneau de la prise d'alimentation en climatisation. En général, il existe un point de fixation dans ou près de l'entrée d'alimentation en climatisation où le crochet doit être connecté. Cependant, ce point de fixation n'est pas toujours présent et les manutentionnaires au sol peuvent simplement accrocher le câble dans la zone encastrée de l'entrée d'alimentation, ce qui peut provoquer des éraflures et endommager la structure, en particulier lorsqu'un crochet métallique est utilisé.

Les inspecteurs doivent veiller à ne soulever des constatations que lorsque des preuves évidentes de dommages sont visibles. Aucune constatation ne doit être faite si le câble est accroché à la structure sans l'endommager, une remarque générale peut être faite à la place.

Ruban adhésif ; dans de nombreux cas, le ruban adhésif est appliqué sur l'aéronef sans que des informations détaillées soient consignées dans le CRM ; dans ce cas, une constatation catégorie 2 est appropriée. Lorsque le ruban adhésif est appliqué de telle manière qu'il peut avoir un effet préjudiciable sur la sécurité du vol ou la navigabilité de l'aéronef, les inspecteurs doivent demander à l'opérateur d'évaluer la situation avant de classer la constatation. Des rubans adhésifs appliqués sans être détaillés dans le CRM peuvent être :

- regroupés sous une seule constatation, s'ils peuvent être liés au même problème et n'ont pas d'impact majeur sur la sécurité du vol (par exemple, un ruban adhésif couvrant la corrosion appliqué sur plusieurs panneaux) ;
- écartés si l'exploitant apporte la preuve, au cours du suivi, que le défaut en question a été géré et n'a pas affecté de quelque manière que ce soit le déroulement du vol ou la navigabilité de l'aéronef ; ou
- reclassés dans la catégorie 3 s'ils sont liés à une action de maintenance non effectuée conformément au manuel (par exemple : vis manquante cachée, ...).

Note : Si la réparation du ruban adhésif est enregistrée dans le CRM, il ne s'agit pas d'une constatation. Néanmoins, lorsque les inspecteurs ont des raisons valables de penser qu'il s'agit d'une réparation incorrecte, des évaluations supplémentaires peuvent être demandées à l'équipage.

Dommages de la peinture, y compris les composites exposés ; dans la plupart des cas, ce type de dommages (par exemple : perte de la couche de couleur/de la peinture ...) sera traité par le programme de maintenance approuvé lors des contrôles de maintenance normaux. Une zone composite claire et large exposée sans dommage doit être portée à l'attention de l'équipage pour son évaluation (opérateur/maintenance), cette évaluation peut être reçue pendant le processus de suivi, et elle doit être rapportée comme une constatation catégorie 2.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 19 sur 36

Un dommage à la structure composite sous-jacente doit être signalé comme une constatation de catégorie 3 lorsqu'il se situe en dehors des limites (par exemple : perte de résine et exposition physique de fibres individuelles...).

Note : Des composites exposés assez grands sur une structure secondaire sont généralement autorisés.

Orifices de pression statique ; lorsqu'une contamination ou un dommage visuel est remarqué, les inspecteurs doivent faire la différence entre un dommage ou un blocage de l'orifice et une contamination de la zone de l'orifice statique, comme de la saleté ou des résidus de colle. Dans ce dernier cas, aucune relation n'a pu être trouvée entre un orifice de pression statique contaminé et des incidents/accidents d'aéronefs. Pour traiter la question de l'orifice de pression statique contaminé, les inspecteurs devraient prendre en compte l'impact limité mentionné ci-dessus. Dans le cas d'un orifice de pression statique endommagé ou bloqué, un constat de catégorie 3 est justifié.

Voyant lumineux (vert) de porte de soute ouverte/verrouillée ; il arrive souvent que ce voyant soit inopérant, étant donné que le voyant lui-même ne présente aucun risque pour la sécurité du vol, une catégorie 1 pour avoir signalé le problème à l'exploitant devrait suffire.

Dépassement de la limite de hauteur de la cargaison ; dans de nombreux cas, lors de l'ouverture de la soute, des constatations de catégorie 3 sont faites pour dépassement de la hauteur de la cargaison par une ou deux valises légèrement au-dessus de la limite. Les inspecteurs ne doivent soulever des constatations que si ces valises bloquent les équipements de lutte contre l'incendie ou les capteurs, ou si elles ont endommagé les panneaux du plafond. Si la limite de hauteur est dépassée par un ou plusieurs articles dans la soute sans endommager les panneaux de plafond de la soute, ou sans entraver le bon fonctionnement des détecteurs de fumée et/ou du matériel d'extinction d'incendie, les inspecteurs peuvent émettre la constatation de catégorie 1 appropriée.

Bagage à main d'un passager déplacé dans la soute avec des marchandises dangereuses à l'intérieur (batteries au lithium) ; les Instructions Techniques du Doc 9284 de l'OACI exigent que les bagages destinés à être transportés en cabine qui sont déplacés dans la soute ne doivent contenir que des marchandises dangereuses autorisées dans les bagages enregistrés. Lorsque des bagages destinés à être transportés en cabine sont pris par l'exploitant et placés dans la soute pour être transportés, l'exploitant doit confirmer au passager que les marchandises dangereuses qui ne sont autorisées que dans les bagages à main ont été retirées. Lors d'une inspection sur l'aire de trafic où l'on soupçonne que des bagages de cabine sont détournés vers la soute à marchandises avec des marchandises dangereuses (batterie au lithium) à l'intérieur, les inspecteurs de l'aire de trafic doivent vérifier quelle procédure ou évaluation des risques a été effectuée pour atténuer les risques d'incendie potentiels. Cette procédure doit figurer dans le manuel d'exploitation ou être expliquée par l'équipage.

Inspections où l'aéronef présente des signes de corrosion, une analyse du nombre toujours croissant de découvertes de corrosion a un impact négatif sur la cote de sécurité des exploitants et ne contribue en rien à la pertinence réelle de la sécurité du vol. Au fil des ans, de nombreuses pièces d'aéronef où la corrosion a été observée (par exemple, des vis, des fixations, des panneaux, des trains d'atterrissage, etc.) et mentionnées par la suite comme constatation dans un rapport d'inspection, n'ont pas d'impact significatif sur la sécurité du vol et seront traitées dans le cadre du programme de maintenance régulier de l'exploitant.

Chaque fois que les inspecteurs observent une corrosion importante (par exemple, délaminage des longerons, corrosion extrême sur les principales pièces structurales, signes évidents de fissures de corrosion inter cristallines, etc.), cela nécessite une évaluation appropriée et devrait être considéré comme une constatation de catégorie 3 s'il est constaté que l'avion se trouve en

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 20 sur 36
---	--	--

dehors des limites/conditions de dispatch ; toutefois, de telles situations ne se produisent qu'exceptionnellement.

Aux points A04 (Manuels), A05 (liste de contrôle) et A07 (LME), une note spéciale à l'attention des inspecteurs :

- Note : Si un problème de LME/manuel d'exploitation/liste de contrôle a déjà été identifié lors d'une précédente inspection au sol et si les 4 conditions suivantes sont remplies, seule une remarque générale doit être soulevée :

- la constatation a été identifiée il y a moins de trois (3) mois ;
- un plan d'action corrective a été proposé par l'exploitant dans le cadre du processus de suivi de la constatation ;
- le problème est toujours le même ; et
- le problème n'a pas d'impact majeur sur la sécurité (c'est-à-dire que la constatation n'est pas une constatation catégorie 3).

8.6.3.3. Défauts techniques

Un aéronef commence à vieillir après son premier vol, et divers effets du vieillissement commencent à se produire presque immédiatement, ce qui est considéré comme une "usure" normale.

Cette phase de vieillissement est considérée comme faisant partie du cycle de vie normal et le programme d'entretien approuvé applicable couvrira la détérioration normale d'un aéronef. Les inspecteurs ne doivent pas soulever de constatations relatives à l'usure normale, dans la mesure où ces défauts techniques sont correctement gérés par l'exploitant, tout au plus une remarque générale à l'attention de l'équipage. Sans mettre en péril la sécurité globale de l'aéronef, c'est le soin particulier apporté lors de l'élaboration du MPD qui permet d'identifier de telles défaillances dans des délais acceptables (programmes de maintenance).

Ceci est tout à fait vrai si l'on considère la profondeur croissante des différents types d'inspection (niveau minimum pour le pré-vol, niveau maximum pour la Check D). L'inspection pré-vol est destinée à fournir une évaluation très générale de l'état de navigabilité de l'aéronef (les ailes, la queue et les gouvernes sont-elles en place et exemptes de dommages évidents - y compris lors d'un contrôle de nuit par temps de pluie -, les entrées d'air sont-elles libres, les moteurs et le train d'atterrissage sont-ils apparemment en bon état, etc. Par conséquent, l'utilisation de ces données de maintenance devrait être limitée à des cas très spécifiques et ne pas être la pratique normale lors des inspections au sol. Il est également intéressant de considérer que pendant l'inspection pré-vol, seule une partie de l'avion entier est clairement visible, de nombreuses zones resteraient non inspectées.

Définition d'un constat de navigabilité :

Un défaut technique est considéré comme tout défaut matériel concernant l'aéronef, ses systèmes ou ses composants :

- Les défauts mineurs ont généralement une influence mineure sur la sécurité et doivent donc être portés à l'attention de l'exploitant au moyen d'une constatation de **Catégorie 1**.
- Les défauts significatifs sont ceux qui sont potentiellement hors limites et une évaluation plus approfondie peut être nécessaire pour déterminer si le défaut significatif est dans ou hors des limites applicables. Ces défauts doivent être enregistrés en tant que constatations de **Catégorie 2**.

- Les défauts majeurs sont les défauts qui sont hors limites. Une constatation de **Catégorie 3** par rapport aux normes du constructeur doit toujours être démontrée en relation avec la documentation technique de l'aéronef de l'exploitant, telle que : le manuel de maintenance de l'aéronef (AMM), le manuel de réparation de la structure (SRM), la liste des écarts de configuration (LEC/CDL), le manuel des schémas de câblage (WDM), le manuel des pratiques de câblage standard (SWPM), etc. et les références LME/MEL. En l'absence de normes claires du constructeur, les inspecteurs ne doivent soulever des constatations que si leur jugement d'expert (éventuellement soutenu par un personnel de maintenance agréé) est tel que des circonstances similaires sur un aéronef comparable seraient considérées comme hors limites.

Dans des cas exceptionnels, un seul défaut peut donner lieu à plus d'une constatation sous différents points d'inspection, par exemple : un pneu usé au-delà des limites alors que le commandant de bord refuse d'inscrire le défaut dans le CRM (ou équivalent) déclencherait des constatations sous l'item **C4 - Roues, freins et pneus**.

Tout défaut doit être enregistré et documenté dans le système d'enregistrement de l'exploitant.

Des défauts importants peuvent être apparus pendant le vol d'arrivée. Dans ce cas, les inspecteurs ne doivent pas faire de constatation avant que l'exploitant n'ait effectué son inspection pré-vol pour le vol de départ.

Les données du fabricant contiennent souvent des limites pour certains défauts. Ces données doivent normalement être utilisées lors de la maintenance en ligne et de la maintenance programmée. Il est généralement admis que, entre deux entretiens programmés, des défauts dépassant les limites fixées par le fabricant peuvent apparaître. Les inspecteurs de l'AAC doivent uniquement demander à l'exploitant d'évaluer les dommages, qui sont considérés comme ayant une influence significative ou majeure sur la sécurité du vol, par rapport aux limites standard du fabricant, et de les signaler de manière appropriée dans le CRM ou équivalent. Cependant, lorsque le fabricant a spécifié des limites de remise en service, et que le défaut est au-delà de ces limites, une constatation de **Catégorie 3** doit être soulevée.

8.7. ACTIONS DE SUIVI

Sur la base des résultats de l'inspection et de la manière dont les constatations ont été classées, des actions de suivi communes ont été définies. Les relations entre la catégorie de constatations et la classe d'actions à entreprendre qui en résultent sont indiquées dans le tableau suivant :

Actions à prendre		Classe d'actions		
		Classe 1 Information au CDB	Classe 2 Information à l'exploitant et à l'AAC	Classe 3 Action immédiate
Catégorie de constatations	Remarques générales Toute observation de l'inspecteur qui n'est pas classée comme pertinente pour la sécurité.	Oui	Sans objet	Sans objet

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 22 sur 36
---	--	--

	Catégorie 1 - Mineure : toute non-conformité détectée aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat qui a une influence mineure sur la sécurité.	Oui	Possible Débriefing et notification par le biais de la check-list d'inspection en aire de trafic sans autre communication.	Sans objet
	Catégorie 2 - Significative : toute non-conformité détectée aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat qui a une influence significative sur la sécurité.	Oui	Oui Communication normale via de la check-list d'inspection en aire de trafic pour les actions de suivi Note : Communication écrite à l'exploitant et à l'AAC (les résultats de plusieurs inspections peuvent être résumés dans une seule communication).	Sans objet
	CAT 3 - Majeure : toute non-conformité significative détectée par rapport aux exigences applicables ou aux termes d'un certificat qui a une influence majeure sur la sécurité.	Oui	Oui En cas de dommages à l'aéronef affectant la navigabilité et ne pouvant être rectifiés avant le vol, l'exploitant doit établir une communication directe avec l'AAC responsable concernant le statut du vol de retour (par exemple, "permis de vol spécial").	Oui Note : les actions spécifiques consistant en des restrictions opérationnelles, des actions correctives avant le vol ou à la base de maintenance, des répercussions sur l'immobilisation au sol et/ou le permis d'entrée doivent être signalées.

8.7.1. ACTIONS DE CLASSE 1 (AUX OPERATEURS)

Une action de classe 1 doit être entreprise après chaque inspection et consiste à fournir des informations sur les résultats de l'inspection au sol, que des constatations aient été identifiées ou non.

La preuve d'inspection doit toujours être fournie au pilote Commandant de bord ou au représentant de l'exploitant après l'achèvement de l'inspection.

8.7.2. ACTION DE CLASSE 2

En cas de constatations de Catégorie 2 et/ou de Catégorie 3, une communication à l'exploitant et à l'autorité compétente de l'exploitant est nécessaire.

Une constatation de Catégorie 2 doit toujours faire l'objet d'un suivi, car elle contient une demande de mesures correctives prises ou prévues.

L'État d'inspection doit vérifier si une réponse a été reçue et si le retour d'information/les preuves sont suffisants pour clore la ou les constatations, ou s'il est nécessaire de demander des informations supplémentaires.

Pour clore la constatation, la réponse de l'exploitant ne doit pas nécessairement contenir la preuve que la déficience a été corrigée. Les "mesures correctives prises" par l'exploitant peuvent également être incluses dans la mise en œuvre d'un plan d'action corrective.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 23 sur 36
---	--	--

Il appartient à l'AAC de décider, en fonction du risque et de l'impact associés, si une constatation peut être clôturée ou non sur la base d'actions correctives futures, en tenant compte de la gravité et de la récurrence des constatations détectées. En fonction de la gravité et de la récurrence des constatations détectées, l'AAC chargée de l'inspection peut envisager la clôture effective du ou des rapports associés seulement après avoir reçu des preuves documentées satisfaisantes de la mise en œuvre appropriée d'actions préventives.

En ce qui concerne l'autorité compétente de l'exploitant, aucune réponse n'est attendue. Ce n'est que le cas échéant, ou lorsque le processus de suivi a révélé des opérations hors limites, que l'autorité compétente de l'exploitant doit être invitée à "confirmer qu'elle est satisfaite des mesures correctives prises" par l'exploitant. Dans ce cas, l'autorité compétente qui a effectué l'inspection doit contrôler si une telle réponse est reçue et si son contenu est satisfaisant.

8.7.3. ACTION DE CLASSE 3 (RESTRICTIONS D'EXPLOITATION OU ACTIONS CORRECTIVES AVANT LE VOL)

Les constatations majeures (Catégorie 3) qui sont considérées comme ayant un effet potentiel majeur sur la sécurité d'exploitation de l'aéronef, nécessitent que des mesures soient prises avant le départ de l'aéronef. Une action corrective est requise de la part de l'exploitant avant le début du vol, il devrait donc être possible de vérifier les actions correctives prises (par exemple, si le pneu a été changé, si un nouveau calcul de la masse et du centrage a été effectué [correctement], etc.);

En raison de certaines déficiences décelées au cours de l'inspection, l'aéronef ne peut décoller que sous certaines restrictions.

Voici quelques exemples de ces actions :

- a) restrictions sur les altitudes de vol si des défaillances du système d'oxygène ont été décelées ;
- b) vol non payant vers la base principale d'entretien, si autorisé par la LME ;
- c) blocage de certains sièges qui ne peuvent pas être utilisés par les passagers ;
- d) une section de soute qui ne peut pas être utilisée.

8.7.4. AERONEF IMMOBILISE PAR L'EQUIPE D'INSPECTION DE L'AAC

Si les constatations de Catégorie 3 (majeures) qui ont été établies lors de l'inspection sur l'aire de trafic concernent des dommages de nature telle que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, cela doit être immédiatement communiqué à l'exploitant et à l'État chargé de surveiller la navigabilité de l'aéronef dans le cas d'exploitant étranger. Bien que le premier contact puisse se faire en urgence par téléphone, il est conseillé d'utiliser des procédures de communication écrites.

Pour les orientations de l'OACI à ce sujet, se reporter au Manuel de l'Inspecteur Navigabilité , Partie VIII, Chapitre II, § II.7.3 – Perte temporaire de la navigabilité.

Un aéronef est immobilisé dans une situation où les constatations de Catégorie 3 (majeures) ne sont pas corrigées par l'exploitant avant le vol.

Parce que la sécurité de l'avion et de ses occupants est en jeu, l'avion doit être empêché de reprendre son vol et doit être « immobilisé » jusqu'à ce que le danger pour la sécurité soit éliminé.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 24 sur 36
---	--	--

8.7.5. QUESTIONS GENERALES DE SUIVI

En général, aucune réponse n'est attendue lors de l'information de l'autorité compétente de l'exploitant. Toutefois, les constatations qui indiquent d'éventuelles lacunes au niveau de l'État doivent être soulignées, par exemple lorsque le certificat médical n'indique pas la classe ou la date de validation/d'expiration de la qualification de type/d'instrument.

Pour de telles constatations, qui sont hors du contrôle de l'exploitant, il convient de demander à l'autorité compétente de l'exploitant de prendre des mesures correctives. Lors de l'évaluation de l'action (plan) corrective de l'exploitant, il faut accepter que, pour de telles non-conformités, le problème soit transmis à l'autorité compétente de l'exploitant.

Les exemples suivants sont des exemples nécessitant une confirmation de l'autorité d'inspection concernant l'acceptation des actions correctives prises par l'exploitant :

- a) identification d'un nombre élevé de non-conformités ;
- b) répétition des mêmes constatations ;
- c) absence de réponse adéquate de la part de l'exploitant ;
- d) preuve de non-conformité constante à une norme particulière, également détectée lors d'inspections au sol d'autres exploitants de cet État ;
- e) une action de l'autorité compétente peut être nécessaire compte tenu de la gravité des constatations.

L'autorité d'inspection doit vérifier si l'autorité compétente de l'exploitant a répondu à toute demande de confirmation et si la réponse est satisfaisante. Si la réponse n'est pas satisfaisante, la communication doit être relancée.

Il convient d'accuser réception de toute communication de suivi émanant de l'exploitant et de son autorité compétente, et de les informer de la clôture des conclusions.

L'autorité d'inspection doit répondre aux demandes de clarification et accuser réception ou fournir des clarifications dans les trente (30) jours civils suivant la réception de la communication ou des demandes.

Les opérateurs qui ont reçu des constatations qui, à leur avis, sont incorrectes, peuvent demander à ce que ces constatations ne soient pas prises en compte, en fournissant une justification.

L'autorité d'inspection doit vérifier soigneusement si une erreur a été commise et, en cas d'acceptation, écarter la constatation et ne pas la classer, car une constatation classée continuera à avoir un effet négatif sur le ratio de l'opérateur.

Lors de la communication d'une constatation à l'exploitant, et dans toute correspondance ultérieure de l'autorité d'inspection, l'autorité compétente de l'exploitant doit, autant que possible, être mise en copie, car elle peut contenir des informations pertinentes pour ses activités de surveillance. C'est notamment le cas des informations relatives à la clôture du ou des constats d'inspection au sol envoyées par l'autorité d'inspection par courrier électronique ou par lettre officielle.

Si l'autorité de contrôle reçoit d'une autorité compétente des preuves montrant que l'opérateur n'existe plus, toutes les constatations correspondantes doivent être clôturées et la raison de la clôture doit être expliquée dans la justification.

Lorsqu'il n'y a aucun retour d'information satisfaisant de la part des opérateurs après un an à compter de la dernière notification, l'État d'inspection peut décider de clôturer ces constatations.

La déclaration suivante doit alors être inscrite comme commentaire dans la clôture : " l'opérateur n'a pas fourni de plan d'action corrective acceptable et est considéré comme non réactif ".

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 25 sur 36
---	--	--

8.7.6. CAS SPECIFIQUE DU SUIVI DES CONSTATS RELATIFS AUX ATTACHES ET TRESSSES DE METALLISATION

En cas de constatations de Catégorie 2 relatives à des fixations desserrées/manquantes et/ou à des tressses de métallisation cassées/manquantes, l'exploitant doit évaluer et signaler les constatations susceptibles de nuire à la sécurité conformément à ses procédures approuvées, sous sa propre responsabilité ; aucune évaluation supplémentaire par les inspecteurs de l'AAC n'est nécessaire au moment de l'inspection.

L'autorité d'inspection doit demander à l'exploitant de vérifier les limites de l'AMM/SRM pour la remise en service. Ces constatations ne doivent pas être closes avant la vérification de ces limites. Dans les cas où l'exploitant a volé en dehors des limites fixées par le fabricant, l'autorité d'inspection peut également demander un commentaire à l'autorité compétente de l'exploitant.

En cas de constatations de Catégorie 3 relatives à des fixations desserrées/manquantes et/ou à des tressses de métallisation cassées/manquantes, l'exploitant doit être informé dès que possible afin d'éviter tout retard et recevoir des instructions claires pour consigner le(s) défaut(s) dans le CRM de l'aéronef ou équivalent et effectuer une évaluation. L'exploitant doit effectuer l'évaluation conformément aux limites du constructeur avant le départ, selon les procédures approuvées de l'exploitant, avec un certificat de remise en service (CRS). Toute non-conformité qui compromet de manière significative la sécurité du vol doit être résolue par l'exploitant avant le départ.

Les limites du fabricant décrites dans l'AMM/SRM ne doivent être utilisées que lorsque l'évaluation indique un impact majeur sur la sécurité du vol et l'exploitant doit fournir aux inspecteurs les preuves des mesures correctives.

Si, à la suite de l'évaluation, le défaut se situe dans les limites pour le dispatch, il doit être classé comme une constatation importante de Catégorie 2.

8.7.7. GENERATION ET DISTRIBUTION DES CONSTATATIONS D'INSPECTION SUR L'AIRE DE TRAFIC

Le rapport d'inspection doit être généré après la finalisation des constatations. Les rapports, les résultats ainsi que les conclusions doivent être distribués comme suit :

- a) l'équipage du vol et de l'aéronef inspectés ;
- b) les responsables désignés de l'opérateur ;
- c) l'AAC pour les exploitants étrangers pour d'autres actions de suivi ;
- d) la base de données régionales (si elles sont mises en place) pour les inspections SACA.

8.7.8. SUIVI ULTERIEUR

L'Autorité d'inspection doit accuser réception de toute communication de suivi provenant des opérateurs et des autorités qui doivent être informés de la clôture des constatations. Toute demande de clarification doit également recevoir une réponse de l'autorité d'inspection.

Le retour d'information ou les clarifications de l'autorité d'inspection doivent être effectués dans les trente (30) jours ouvrables.

Si les communications n'ont lieu qu'avec l'opérateur, l'État de surveillance doit, dans la mesure du possible, être en copie des réponses associées.

Les constatations doivent rester « ouvertes » tant qu'aucune réponse satisfaisante de l'exploitant et/ou des autorités compétentes de l'État de surveillance n'a été reçue ; alternativement, les constatations pourraient être closes si une réinspection confirme que les mesures correctives appropriées ont été prises.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 26 sur 36
---	--	--

8.7.9. CONTACTS AVEC LES EXPLOITANTS ETRANGERS

L'AAC doit s'assurer que pour toutes les constatations de catégorie 2 et 3, une communication écrite sera envoyée à l'exploitant pour demander la preuve des actions correctives prises.

8.7.10. CONTACTS AVEC LES AUTORITES

L'AAC doit veiller à ce qu'une communication écrite soit envoyée à l'État responsable de la surveillance, abordant les résultats des inspections et, le cas échéant, demander une confirmation de leur satisfaction des actions correctives mises en œuvre par les exploitants sous leur supervision.

9. SURVEILLANCE DES CARENES PAR L'AAC

Toutes les déficiences observées lors des inspections sur l'aire de trafic doivent être transmises à l'AAC dès réalisation.

La réunion d'examen de la conformité du programme annuel de surveillance se tient à l'AAC, périodiquement sous la présidence du Directeur Général de l'Aviation Civile.

L'examen du programme d'inspection au sol sera également effectué lors de la réunion de surveillance. Lors de la réunion, la Direction de la Sécurité des Vols (DSV) présentera une analyse des rapports d'inspection sur les aires de trafic.

Toutes les principales conclusions doivent être discutées lors de cette réunion afin de se prononcer sur les mesures à prendre à l'encontre de l'organisation/du personnel concerné.

9.1. EVALUATION DES ACTIVITES DE SURVEILLANCE

Afin de s'assurer que les inspections sont correctement effectuées et que les procédures appropriées sont suivies pour la catégorisation des constatations comme mineures / importantes / majeures, les archives de surveillance sont correctement conservées et les actions de clôture du formulaire de rapport d'anomalie sont prises une fois toutes les actions terminées.

Il est nécessaire que l'évaluation de l'activité d'inspection au sol des différentes équipes soit effectuée par la DSV pour prendre les mesures appropriées dans le but d'améliorer la qualité des inspections.

9.2. PROBLEMES LIES A LA SECURITE

Les inspecteurs doivent signaler les problèmes potentiels liés à la sécurité lors des inspections au sol et proposer des actions coordonnées à la DSV lorsque nécessaire pour régler le problème. Les actions correctives nécessaires et les mesures préventives efficaces appropriées doivent être initiées par la DSV pour promouvoir la sécurité dans le cadre du Programme National de Sécurité (PNS).

9.3. ARCHIVAGE

Tous les dossiers relatifs à l'inspection sur l'aire de trafic et aux actions de suivi doivent être conservés à l'AAC. Une copie électronique des données doit également être conservée au niveau de la DSV qui à son tour transmettra les données consolidées dans la base de données régionales si elle existe.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 27 sur 36
---	--	--

10. QUALIFICATION, FORMATION ET EXPERIENCE DES INSPECTEURS

10.1. COMPETENCES DES INSPECTEURS

Pour effectuer l'inspection sur l'aire de trafic de la manière la plus efficace et la plus efficiente, des inspecteurs qualifiés et compétents doivent être affectés à cette fonction de contrôles sur l'aire de trafic. Ce chapitre décrit les exigences de formation pour atteindre le niveau de compétence des inspecteurs à cet effet, l'AAC doit s'assurer que les inspecteurs sont compétents pour effectuer les tâches qui leur sont assignées et qu'ils sont conscients de la conséquence de leurs actions pour la sécurité aérienne.

10.2. QUALIFICATIONS ET EXPERIENCE DE L'INSPECTEUR

Les inspecteurs de l'AAC impliqués dans les activités liées à la navigabilité, à l'exploitation, aux marchandises dangereuses et à la sécurité de la cabine, et qui possèdent une expérience appropriée dans leurs activités, peuvent être chargés d'effectuer des contrôles sur l'aire de trafic.

Les inspecteurs (Navigabilité et Opérations) doivent répondre aux exigences suivantes de qualification et d'expérience :

- a) avoir reçu une formation initiale et périodique conformément à la politique de formation de l'AAC et connaître les annexes de l'OACI, les règles et règlements de l'AAC.
- b) avoir une expérience de cinq (5) ans ou plus dans leur domaine respectif ;
- c) être familier avec les problèmes d'exploitation ou de maintenance des aéronefs de transport ;
- d) être familier avec les connaissances météorologiques et climatologiques ;
- e) avoir une expérience des techniques d'audit.

Note - L'expérience des techniques d'audit, bien qu'elle soit nécessaire, peut être acquise par le biais d'un cours de formation approprié et d'une formation ultérieure en suivant un cours de formation approprié et en acquérant ensuite une expérience pratique supervisée de l'audit.

10.3. COURS DE FORMATION INITIALE ET PRATIQUE DES INSPECTEURS

10.3.1. INTRODUCTION

Le cours d'inspection sur l'aire de trafic se compose d'une formation initiale et d'une formation périodique.

Le cours initial comprend une formation théorique de deux (2) jours et une formation pratique d'une journée.

La durée de la formation récurrente est d'une journée. Les normes principales utilisées comme références pour la formation sont les règlements aéronautiques et les Annexes de l'OACI.

- a) L'Annexe 1 traite des licences du personnel aéronautique ;
- b) L'Annexe 6 traite de l'exploitation technique des aéronefs.
- c) L'Annexe 8 traite de la navigabilité des aéronefs.

10.3.2. CONTENU DU COURS

Les sujets suivants seront au cours de la formation initiale et continue :

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau ANNEXE	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 28 sur 36
---	--	--

- a) aspects généraux du programme d'inspection au sol (aperçu, structure, processus d'inspection au sol, base de données, développements futurs, points d'apprentissage et conclusions) ;
- b) cadre juridique de la réglementation de l'AAC ;
- c) cadre juridique de l'OACI (aperçu de l'OACI, convention de Chicago, annexes de l'OACI) ;
- d) processus d'inspection (Critères, procédures, sujets, éléments, préparation, planification, code de conduite, facteurs humains, conclusions, etc.) ;
- e) points d'inspection A/B/C/D (Conseils et instructions détaillées sur les points de la liste de contrôle) ;
- f) items de la liste de contrôle ;
- g) gestion de la base de données ;
- h) conclusions et finalisation (Évaluation, remarques finales et certificat) ;
- i) formation pratique d'une journée se déroule dans les techniques locales de l'opérateur. Un avion gros porteur devra être disponible pour la formation pratique obligatoire. Dans la mesure du possible, les points de contrôle, discutés pendant la partie théorique de la formation, seront démontrés sur l'avion.

10.3.3. FORMATION PERIODIQUE

Ce n'est que par une formation pratique périodique et une formation théorique spécialisée que le personnel peut être utilisé efficacement et maintienne un haut niveau d'expertise.

Le résultat net d'une telle formation est une meilleure performance professionnelle et un plus grand respect de la part de l'opérateur.

A cette fin, la formation périodique des inspecteurs doit être suivie au moins une fois tous les deux ans et couvrir les sujets ci-dessus, en mettant l'accent sur les changements de règlements et de procédures ainsi que sur les questions de sécurité et doit durer une journée.

1. Éléments d'inspection sur l'aire de trafic :

La liste de contrôle d'inspection sur l'aire de trafic contient un total de cinquante-trois (53) items répartis comme suit :

- a) 20 items se rapportent aux exigences opérationnelles (items A) à vérifier sur le vol ;
- b) 15 items traitent de sécurité et de cabine (items B) ;
- c) 12 items concernent l'état extérieur de l'aéronef (items C) ; et
- d) 3 items sont liés à l'inspection de la cargaison et de la soute (items D).
- e) 3 items. En cas de constatation non liée aux autres éléments de la liste de contrôle, ils peuvent être administrés par les questions de caractère général (items E) de la liste de contrôle.

2. Généralités

Les éléments à vérifier par l'inspecteur lors d'un contrôle sur l'aire de trafic sont résumés comme suit :

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 29 sur 36
---	--	--

- A. Poste de pilotage
- B. Cabine / Sécurité
- C. État extérieur de l'aéronef
- D. Marchandises
- E. Questions de caractère général

A. Poste de pilotage - Aspects généraux
A 1. État général Instructions : Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général. Références : Néant.
A 2. Issues de secours Instructions : Vérifier si elles sont conformes aux SARP de l'OACI. Références : Annexe 8, Partie IIIA, ou Partie IVA, § 4.1.7 - Dispositions concernant les atterrissages forcés.
A 3. Équipements Instructions : Vérifier la présence des équipements ci-après, lorsqu'ils sont requis : Deux altimètres barométriques sensibles à compteur à tambour et aiguille ou de présentation équivalente (vols IFR) ; Système anticollision embarqué (ACAS) ; Enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR) et enregistreur de données de vol (FDR) ; ELT ; Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) ; et Lorsque l'aéronef est équipé d'un ordinateur de gestion de vol (FMC), validité de la base de données. Références : Annexe 6, Partie 1, § 7.5.2. Altimètres - Annexe 6, Partie 1, § 6.9.1, alinéa c). ACAS II - Annexe 6, Partie 1, § 6.18. CVR et FDR - Annexe 6, Partie 1, § 6.3 ; et Partie 3, Section II, § 4.3. GPWS - Annexe 6, Partie I, § 6.15. ELT - Annexe 6, Partie 1, § 6.17 ; et Partie 3, Section II, § 4.7. Base de données - Annexe 6, Partie 1, § 7.5.2.

A. Poste de pilotage - Documentation

A 4. Manuels

Tous les manuels requis

Instructions : Vérifier la présence des manuels. Vérifier s'ils sont à jour et ont été acceptés ou approuvés, comme requis. Les données concernant le manuel de vol de l'aéronef peuvent figurer dans le manuel d'exploitation, lequel peut lui-même se présenter en plusieurs volumes, dont certains sont visés aux rubriques A 5, 6 et 7 ci-dessous.

Références :

Manuel de vol - Annexe 6, Partie 1, § 6.2.3 et 11.1 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.3 et 9.1.

Manuel d'exploitation - Annexe 6, Partie 1, § 4.2.3 et 6.2.3, et Appendice 2 ; et Partie 3, Section II, § 2.2.3 et 4.2.3, et Supplément H.

Manuel d'exploitation d'aéronef - Annexe 6, Partie 1, § 6.1.4, et Appendice 2, § 2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.1.4, et Supplément H, § 2.2.

A 5. Listes de vérification

Instructions : S'assurer que les listes de vérification sont disponibles et à jour. Déterminer si leur contenu est conforme à la réglementation applicable. Les stades de vérification des procédures normales, anormales et d'urgence sont parfois combinés dans un Guide de référence rapide ;

Vérifier la disponibilité d'une liste de vérification d'une procédure de fouille de l'aéronef ; et

Confirmer la disponibilité de la liste de contrôle de l'équipement de secours et de l'équipement de sécurité.

Références :

Listes de vérification de l'équipage de conduite - Annexe 6, Partie 1, § 4.2.6 et 6.1.4, et Appendice 2, § 2.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 2.2.6 et 4.1.4, et Supplément H, § 2.2.10.

Liste de vérification des procédures de fouille de l'aéronef - Annexe 6, Partie 1, § 13.3 ; et Partie 3, Section II, § 11.1. Liste de vérification de l'équipement de secours et de l'équipement de sécurité - Annexe 6, Partie 1, Appendice 2, § 2.2.10 ; et Partie 3, Supplément H, § 2.2.8.

A 6. Guide routier

Instructions : Vérifier si l'aéronef dispose d'un guide routier, y compris de cartes, approprié et à jour.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.3, et Appendice 2, § 2.3.1 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.3, et Supplément H, § 2.3.1.

A 7. LME

Instructions : Vérifier qu'une LME à jour est disponible et a été approuvée.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.1.3, Appendice 2, § 2.2.9, et Supplément G ; et Partie 3, Section II, § 4.1.3, Supplément E, et Supplément H, § 2.2.7.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 31 sur 36
---	--	--

A 8. Documents devant être apportés à bord

a) Certificat d'immatriculation

Instructions : Vérifier la présence, l'exactitude et la présentation du certificat d'immatriculation.

Références : Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), article 29 ; et Annexe 7, Section 7.

a) Plaque d'identification

Instructions : Vérifier la présence et l'emplacement. Référence : Annexe 7, Section 8.

b) Certificat de navigabilité

Instructions : Vérifier que le certificat de navigabilité est valide et se trouve à bord de l'aéronef.

Références : Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), articles 29 et 31 ; Annexe 8, Partie II, Chapitre 3.

c) Licences des membres d'équipage

Instructions : Vérifier la validité et la présentation des licences : date ; qualifications de type ; qualifications de vol aux instruments ; contrôle et compétence ; approbation des connaissances linguistiques ; visite médicale (voir également le point E 3 ci-dessous).

Références : Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), article 29 ; Annexe 1, § 1.2.1, 1.2.5.1, 1.2.9, 2.1.3, 2.1.7 et Chapitre 5 ; Annexe 6, Partie 1, § 9.4.4 ; et Partie 3, Section II, § 7.4.4.

d) Carnet de vol ou carnet technique et compte rendu de voyage

Instructions : Vérifier si les entrées sont à jour et la validité de l'état de maintenance. Vérifier le nombre de défauts auxquelles il n'a pas encore été remédié (à spécifier dans le rapport en cas de besoin). Dans ce dernier cas, assurer que des délais ont été fixés et vérifier la conformité avec les délais établis. En cas de besoin, vérifier la conformité avec la LME de l'aéronef.

Références : Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), article 29 ; Annexe 6, Partie 1, § 4.3.1 et 11.4 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.1 et 9.4.

e) Licence de station radio

Instructions : Vérifier si la licence est disponible et à jour.

Références : Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), articles 29 et 30 ; Annexe 6, Partie 1, § 7.1 ; et Partie 3, Section II, § 5.1.

f) Documents ou rapport de certification acoustique, le cas échéant

Instructions : Vérifier si les documents en question sont disponibles et valides.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.13 ; Partie 3, Section II, § 4.11 ; et Annexe 16, Volume I, Parties I et II.

g) AOC (copie authentifiée) et spécifications d'exploitation (copie)

Instructions : Vérifier si ces documents sont disponibles, applicables et valides.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.2.1 et 6.1.2, Appendices 5 et 6 et Supplément F ; et Partie 3, Section II, § 2.2.1, § 4.1.2, Appendices 1 et 3 et Supplément F.

h) Police d'assurance

Instructions : Vérifier si l'assurance est disponible et valide. Vérifier les zones couvertes.

Références : Néant.

A 9. Plan de vol d'exploitation

Instructions : Vérifier la présence, l'exactitude et la ou les signatures du plan de vol d'exploitation pour s'assurer qu'une réserve suffisante de carburant et de lubrifiants a été prévue et emportée. Vérifier la présence du plan de vol ATS.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.3, et Appendice 2, § 2.1.16 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.3, et Supplément H, § 2.1.15.

A 10. Bilan de masse et de centrage

Instructions : Vérifier la présence et l'exactitude de la fiche de charge.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 32 sur 36
---	--	--

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.1, et Appendice 2, § 2.1.14 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.1, et Supplément H, § 2.1.13.

A 11. Limites de performance de l'aéronef sur la base des données concernant la route, les obstacles à l'aéroport et la piste

Instructions : Vérifier la disponibilité des informations concernant les performances de l'aéronef, y compris les limites, et l'analyse des performances sur la piste sur la base des données disponibles concernant l'aéroport.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 5.1, 5.2, 5.3, et Supplément C ; et Partie 3, Section II, § 3.1, 3.2, 3.3, et Supplément A.

A 12. Manifeste des marchandises, s'il y a lieu, manifeste des passagers

Instructions : Vérifier la disponibilité du manifeste dûment rempli des marchandises et, si besoin est, du manifeste des passagers.

Références : Annexe 9, § 2.12, 2.13 et 4.12, et Appendices 2 et 3.

A 13. Inspection prévol

Instructions : Vérifier la présence de formulaires d'inspection prévol ou de préparation du vol.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.1 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.1.

A 14. Rapports et prévisions météorologiques

Instructions : Vérifier si des rapports et prévisions météorologiques suffisants en vue du vol sont disponibles.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.5.2 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.5.2.

A 15. NOTAM

Instructions : Vérifier la disponibilité du NOTAM pour la route que doit suivre le vol.

Références : Annexe 15, Chapitre 2 – Définitions ; et Chapitre 5.

A. Poste de pilotage - Équipement de sécurité

A 16. Extincteurs portables

Instructions : Vérifier la présence, le nombre, l'état et la date d'expiration.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2, alinéa b) ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2, alinéa b).

A 17. Gilets de sauvetage/dispositifs de sustentation à flot

Instructions : Vérifier la présence, l'état et, lorsqu'il y a lieu, la date d'expiration.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.5 ; et Partie 3, Section II, § 4.3.

A 18. Harnais de sécurité

Instructions : Vérifier la présence, l'état et le nombre.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2.

A 19. Masques à oxygène

Instructions : Vérifier la présence, le nombre et l'état.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.8 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.8.

A 20. Éclairage et marquage des issues de secours, torches de secours

Instructions : Vérifier s'il y a un nombre suffisant de torches de secours et, si possible, leur état.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.10 ; et Partie 3, Section II, § 4.4.2.

B. Cabine/Sécurité

B 1. État général

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 33 sur 36
---	--	--

Instructions : Vérifier la propreté, l'ordre et l'état général.

Références : Annexe 8, Partie III, § 8.3.

B 2. Sièges et harnais de sécurité pour les membres du personnel de cabine

Instructions : Vérifier la présence et leur conformité avec la réglementation applicable.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.16 ; et Partie 3, Section II, § 4.12.

B 3. Trousse de premiers soins/trousse médicale d'urgence

Instructions : Vérifier la présence, l'état, l'emplacement et, le cas échéant, la date d'expiration.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2.

B 4. Extincteurs portables

Instructions : Vérifier la présence, le nombre, l'état et, s'il y a lieu, la date d'expiration.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2.

B 5. Gilets de sauvetage/dispositifs de sustentation à flot

Instructions : Vérifier la présence, l'état et la date d'expiration, le cas échéant.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.5 ; et Partie 3, Section II, § 4.5.

B 6. Ceintures de sécurité

Instructions : Vérifier la présence et l'état.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2.

B 7. Éclairage et marquage des issues de secours, torches de secours

Instructions : Vérifier la présence des panneaux identifiant les issues de secours et leur éclairage et leur marquage, ainsi que la présence de torches de secours (une par membre d'équipage de cabine). Si possible, vérifier l'état de l'éclairage, marquage de l'itinéraire de secours sur le plancher et des torches de secours.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.10 ; Partie 3, Section II, § 4.4.2 ; et Annexe 8, Partie IIIA, § 4.1.7.3, et Partie IIIB, D.6.3.

B 8. Manches de secours/radeaux de sauvetage et signaux pyrotechniques de détresse (si besoin)

Instructions : Vérifier le manomètre, la barre de manche et la date d'expiration de la manche. Vérifier la présence de radeaux de sauvetage, si besoin est.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.5 et 6.6 ; Partie 3, Section II, § 4.5 et 4.6 ; Annexe 8, Partie IIIA, § 4.1.7, et Partie IIIB, D.6.2 à D.6.4.

B 9. Masques à oxygène - membres de l'équipage de cabine et passagers

Instructions : Vérifier la présence et l'état des masques à oxygène, lorsqu'il y a lieu.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.8 et 6.7 ; et Partie 3, Section II, § 2.3.8 et 4.8, et Section III, § 2.9 et 4.5.

B 10. Fiches d'instructions d'urgence pour les passagers

Instructions : Vérifier la présence et l'exactitude des fiches.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.2.12.1 et 6.2.2, alinéa d) ; et Partie 3, Section II, § 2.2.11 et 4.2.2, et Section III, § 2.3.

B 11. Membres de l'équipage de cabine

Instructions : Vérifier que l'équipage de cabine est suffisamment nombreux et s'assurer, si possible, que l'endroit où se trouvent les membres du personnel de cabine leur permet de faire évacuer l'aéronef de façon sûre et rapide.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 12.1 ; et Partie 3, Section II, § 10.1.

B 12. Accès aux issues de secours

Instructions : S'assurer qu'un accès approprié aux issues de secours est prévu et n'est pas encombré.

Références : Annexe 8, Partie IIIA, § 4.1.7 ; et Partie IIIB, D.6.2 et D.6.3.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 34 sur 36
---	--	--

B 13. Sécurité du rangement des bagages transportés en cabine

Instructions : Vérifier que les membres de l'équipage et les passagers ne transportent pas de bagages à main trop volumineux pour les espaces de rangement de l'aéronef. Vérifier que les bagages transportés en cabine sont rangés de manière appropriée.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.8 ; et Partie 3, Section II, § 2.7.

B 14. Capacité

Instructions : S'assurer que le nombre de personnes embarquées ne dépasse pas le nombre autorisé (normalement, nombre de sièges, sauf circonstances particulières).

Références : Annexe 6, Partie 1, § 6.2.2 ; et Partie 3, Section II, § 4.2.2.

B 15. Sécurité de la porte d'accès au poste pilotage (s'il y a lieu)

Instructions : Vérifier que la porte d'accès au poste de pilotage, s'il y en a une, peut être fermée à clé. Lorsqu'il y a lieu, vérifier que la porte d'accès au poste de pilotage est résistante à l'effraction.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 13.2.

C. État extérieur de l'aéronef

C 1. État général de l'extérieur

Instructions : Vérifier l'état général de la cellule : corrosion apparente, propreté, présence de glace, de neige ou de givrage ; lisibilité des marques, etc.

Références : Pour les marques, Annexe 7, sections 3, 4 et 5.

C 2. Portes et trappes

Instructions : Vérifier l'état des portes de passagers et les portes des soutes, les marques extérieures, les joints, les instructions d'utilisation et l'état des trappes.

Références : Néant.

C 3. Ailes et queue

Instructions : Vérifier les ailes, les stabilisateurs verticaux et horizontaux et toutes les surfaces de commande de vol. Rechercher la présence de dommages évidents, de corrosion, de décollages, de traces de foudre, de bosses, de joints mal ajustés, de déperditeurs d'électricité statique manquants, etc.

Références : Néant.

C 4. Roues, freins et pneus

Instructions : Rechercher la présence de dommages, d'usure et d'insuffisances de gonflage des pneus.

Références : Néant.

C 5. Train d'atterrissage

Instructions : Inspection visuelle. Faire porter l'attention sur le graissage, les fuites et la corrosion, et l'usure des portes et des gonds.

Références : Néant.

C 6. Logement de train

Instructions : Inspection visuelle. Faire porter l'attention sur la propreté, les fuites et la corrosion.

Références : Néant.

C 7. Admission et tuyère d'échappement

Instructions : Inspection visuelle. Faire porter l'attention sur les dommages, fissures, bosses et rivets lâches ou manquants (admission) et les pales des turbines à faible pression (lorsqu'elles sont visibles), les dommages évidents aux capteurs, à la tuyère, à l'échappement, aux inverseurs de poussée, etc.

Références : Néant.

C 8. Pales d'hélices (s'il y a lieu)

Instructions : Inspection visuelle. Rechercher la présence de dommages causés par des objets étrangers, de fissures, de coupes, de corrosion, d'érosion, etc.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 35 sur 36
---	--	--

Références : Néant.

C 9. Hélices (s'il y a lieu)

Instructions : Inspection visuelle. Rechercher la présence de corrosion, de jeu dans les pales, d'érosion et de dommages causés par des pierres, vérifier le système antigivrage/dégivrage, etc.

Références : Néant.

C 10. Réparations structurales antérieures

Instructions : Inspection visuelle. Relever, le cas échéant, les réparations antérieures, en contrôler l'état et vérifier le respect des normes.

Références : Néant.

C 11. Dommages évidents

Instructions : Inspection visuelle. Relever les dommages non évalués et non signalés, comme corrosion, traces de feu, traces de collision avec des oiseaux, etc.

Références : Annexe 8, Partie II, § 3.6.

C 12. Fuites

Instructions : Inspection visuelle : fuites de carburant, de lubrifiants ou de fluide hydraulique. Inspecter les fuites des toilettes dans les installations de service.

Références : Néant.

D. Marchandises

D 1. État général de la soute et des conteneurs

Instructions : Vérifier la propreté et l'état général de la soute et des conteneurs. Rechercher la présence de dommages au revêtement de soute et l'état du système de prévention et de détection des incendies du système d'extincteurs, s'il y a lieu. Vérifier l'état des dispositifs de fermeture des conteneurs.

Références : Néant

D 2. Marchandises dangereuses

Instructions : Si des marchandises dangereuses sont transportées à bord, s'assurer que le pilote a reçu les notifications appropriées. S'assurer que le manuel d'exploitation comprend des informations pertinentes requises par l'Annexe 18.

Références : Annexe 6, Partie 1, Appendice 2, § 2.1.35 ; Partie 3, Supplément H, § 2.1.28 ; et Annexe 18, § 9.1 et 9.2.

D 3. Sécurité des marchandises à bord

Instructions : Vérifier que les charges sont réparties comme il convient et bien arrimées.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.1, et Partie 3, Section II, § 2.3.1.

E. Questions de caractère général

E 1. Observations supplémentaires

Instructions : Consigner et signaler tous points importants pouvant avoir été observés qui ne sont pas visés dans les présentes instructions.

Références : Néant.

E 2. Avitaillement

Instructions : S'assurer que les procédures concernant l'avitaillement lorsque les passagers se trouvent à bord sont respectées.

Références : Annexe 6, Partie 1, § 4.3.7 ; et Partie 1, Section II, § 2.3.7.

E 3. Langue de communication

Instructions : S'assurer que tous les pilotes et les navigateurs de vol devant utiliser le radiotéléphone parlent couramment la langue utilisée pour les communications par radiotéléphone ou l'anglais.

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE D'INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC	GUI-GB 014 AIR RAMP
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 36 sur 36

Références : Annexe 1, § 1.2.9 ; et Annexe 10, Volume II, § 5.2.1.2.