

— Quantitatif consistant à vérifier les résultats des travaux effectués lorsque l'importance ou la quantité de ceux-ci est telle que les anomalies éventuelles seraient de nature à perturber l'activité de l'équipage lors du premier vol suivant la remise en service ;

— De vérification des performances de l'aéronef.

Art. 17. — Le contenu du contrôle technique en vol doit figurer dans le programme d'entretien ou de contrôle approuvé par l'autorité chargée de l'aviation civile.

Art. 18. — Deux sortes de contrôle technique en vol sont effectuées :

- 1 — contrôle technique en vol complet ;
- 2 — contrôle technique en vol réduit.

Art. 19. — Le contrôle technique en vol complet comprend :

1 — la vérification générale des performances de l'aéronef prévues au manuel de vol (décollage, montée, palier) et du fonctionnement correct des différents systèmes ;

2 — l'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours en particulier) ;

3 — la vérification des performances et qualités de vol qui devraient être satisfaites au cours du vol jusqu'aux limites et/ou alarmes de navigabilité.

Le contrôle technique en vol doit être effectué dans les cas suivants :

- 1 — après une visite de grand entretien ;
- 2 — après une réparation importante consécutive à un accident sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation ;
- 3 — dans le cadre d'un entretien progressif, à l'aboutissement d'un cycle complet d'opération de grand entretien.

Art. 20. — Le contrôle technique en vol réduit comprend seulement la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués.

Il est procédé au contrôle technique en vol réduit lorsqu'à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'aéronef, notamment :

1. lors d'une intervention sur les commandes de vol ;
2. lorsque plus de 50% de la puissance ou de la poussée motrice de l'aéronef a été affectée par le remplacement ou la réinstallation de moteurs. Toutefois les avions monomoteurs équipés d'hélice à pas fixe ne sont pas soumis à cette règle.

Pour les aéronefs entretenus dans une installation agréée, une dispense de contrôle technique en vol après réinstallation ou remplacement peut être obtenue de l'autorité chargée de l'aviation civile, lorsqu'il a été démontré par au moins deux vols de contrôle consécutifs que les opérations de réinstallation ou de remplacement ont été exécutées d'une manière totalement satisfaisante.

3. lorsqu'après une modification de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un contrôle technique en vol est précisée dans le dossier de la modification approuvée.

Art. 21. — Le contrôle technique en vol ne peut s'effectuer que dans les conditions suivantes :

1. les conditions météorologiques doivent être supérieures aux minimums opérationnels attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré et doivent être prévues au départ qu'elles le demeureront pendant la durée du vol. Si ces conditions se dégradent au cours du vol, celui-ci doit être interrompu ;

2. toutes les manœuvres de contrôle doivent être exécutées en conditions météorologiques de vol à vue ;

3. les contrôles en vol complet et réduit doivent être effectués à une masse au décollage au plus égale à la masse maximale à l'atterrissage.

Art. 22. — Toutes les opérations de contrôle ainsi que le classement consécutif sont inscrits sur le carnet de route et les livrets de moteurs d'aéronefs.

Les visites périodiques et occasionnelles font l'objet de rapports détaillés et d'une inscription sur le certificat de navigabilité indiquant notamment le classement consécutif aux dites visites.

Section 4

Des modalités du contrôle technique des aéronefs

Art. 23. — Les demandes d'organisation des premiers contrôles ainsi que des contrôles complémentaires avant l'exportation sont présentées à l'autorité chargée de l'aviation civile en deux exemplaires. Les autres contrôles complémentaires sont ordonnés par ladite autorité.

Art. 24. — L'autorité chargée de l'aviation civile :

1 — fixe la date de contrôle, en prenant en considération les demandes motivées du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef en question ;

2 — arrête le programme de contrôle.

Le contrôle technique des aéronefs commence au plus tard quinze (15) jours après la réception de la demande.

Un contrôle peut avoir lieu à l'étranger pour des motifs particuliers.

Art. 25. — L'autorité chargée de l'aviation civile est habilitée à faire appel à des experts ou des organismes spécialisés pour effectuer les contrôles.

Art. 26. — Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef doit assister au contrôle de l'aéronef ou s'y faire représenter. Il doit prendre toutes les mesures nécessaires à même de faciliter ce contrôle .

Art. 27. — Lors des premiers contrôles de vol, aucun passager n'est admis et, lors des contrôles complémentaires, des passagers ne sont admis qu'avec l'approbation de l'autorité chargée de l'aviation civile.