



Instruction N° 000382/CCAA/DNA/SDNA/NMA 03 AOUT 2006
relative à l'authenticité et à l'état de fonctionnement des pièces d'aéronef

1- Introduction

La présente instruction fournit des éléments d'orientation sur la création d'un système de contrôle pour assurer, aux fins du maintien de la navigabilité, que les pièces respectant les données de conception approuvées applicables à un aéronef particulier soient installées sur cet aéronef.

2- Pièces approuvées

2.1 Une pièce approuvée est une pièce qui est conforme aux données de conception qui lui sont applicables et qui a été fabriquée puis entretenue conformément aux exigences de l'Etat de conception, de fabrication ou d'immatriculation, selon le cas.

Ces pièces répondent aux conditions pour être installées sur un aéronef particulier que si et uniquement si, elles respectent aussi les données de conception approuvées applicables à l'aéronef particulier sur lequel elles seront installées.

2.2 Les pièces standard telles que les fixations sont considérées comme étant approuvées quand elles sont conformes à une norme nationale ou industrielle acceptée et quand elles sont indiquées dans la conception de type de l'aéronef particulier.

3- Pièces non approuvées

Les pièces qui ne répondent pas aux critères de la section 2 sont considérées comme non approuvées. Les pièces non approuvées comprennent aussi celles qui sont improprement remises en service, par exemple :

- a) pièces fournies directement à l'utilisateur par un sous-traitant non autorisé à les fournir ;
- b) pièces entretenues ou dont la remise en service est approuvée par une personne ou un organisme non agréé à cet effet ;
- c) pièces non entretenues conformément aux dispositions des données approuvées applicables ;
- d) pièces qui ont atteint leur potentiel, y compris, s'il y a lieu, leur durée de vie utile éventuelle.

+

4- Justificatifs

4.1 Tout système conçu pour veiller à ce que seules des pièces approuvées soient installées à bord d'un aéronef doit comporter comme élément essentiel, un programme de documentation fournissant les preuves écrites de l'acceptabilité d'une pièce.

4.2 Les documents en question doivent contenir les renseignements concernant :

- a) le service émetteur ;
- b) la désignation de la pièce pour pouvoir remonter à sa source ;
- c) le nom, l'adresse et le numéro de l'approbation du service émetteur ;
- d) le numéro de réquisition, du contrat ou de la facture ;
- e) la quantité, la description, le numéro de pièce et, le cas échéant, son numéro de série ;
- f) tous les renseignements pertinents concernant les limites de potentiel, la conformité ou la non-conformité avec les directives de navigabilité, etc. ;
- g) la signature et le numéro d'approbation de la personne qui émet le document ;
- h) l'indication que la pièce est neuve ou usagé.

4.3 Toute pièce qui n'est pas accompagnée par la documentation prescrite est considérée comme n'étant pas approuvée.

5- Précaution à prendre pour éviter d'accepter par inadvertance Des pièces non approuvées

La preuve écrite de la conformité avec une opération approuvée ne constitue pas en soi une garantie contre l'installation de pièces non approuvées si leur fournisseur initial donne de faux renseignements ou décide de mentir de toute autre manière. Il faut toujours prévoir des moyens secondaires de défense pour déterminer dès que possible que des pièces ne sont pas approuvées avant qu'elles soient remises à l'installateur.

6- Pièce jugée suspecte

Dès qu'une pièce est jugée suspecte, la pièce elle-même et les documents qui l'accompagnent doivent être immédiatement séquestrés et conservés jusqu'à ce qu'on estime qu'ils ne sont plus nécessaires pour prouver l'authenticité ou jusqu'à ce que l'authenticité de la pièce soit établie

7- Dépositaires et distributeurs

En termes de navigabilité, le rôle du fournisseur de pièces est simplement celui de détenteur d'une pièce et des documents qui l'accompagnent pendant une période limitée, la pièce et les documents étant remis entièrement à l'acheteur.

Le contrôle le plus efficace est exercé par l'acheteur qui veille à ce que la pièce soit authentique et que les documents l'accompagnant traduisent fidèlement son statut. Une assurance complémentaire

†

est fournie si l'installateur achète uniquement ses pièces auprès des fournisseurs dont on sait qu'ils sont fiables.

8- pièces démontées d'un aéronef réformé

8.1 Les pièces de recharge sont souvent démontées d'aéronefs reformés, opération parfois décrite par le terme «cannibalisation ». Ces pièces, bien qu'elles soient utilisables au moment où l'aéronef a été mis sous hangar, peuvent s'être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, particulièrement des facteurs environnementaux, ou de la durée de l'entreposage.

8.2 Il est important que le démontage de la pièce soit planifié et contrôlé d'une manière aussi voisine que possible de celle qui est utilisée dans les tâches de maintenance ordinaire ou de petit service des aéronefs. Il convient en particulier de tenir compte de ce qui suit :

- a) le démontage de la pièce devrait être conforme aux données de maintenance normale (p. ex. manuels de maintenance) et effectué au moyen des outils spécifiés ;
- b) des moyens satisfaisants d'accès en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;
- c) si le démontage est effectué en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;
- d) tous les travaux devraient être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;
- e) toutes les connexions ouvertes devraient être obturées ;
- f) une zone de mise sous séquestre des pièces, protégée et fermée, devrait être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail.

8.3 Une évaluation de l'état de la remise en service de chaque pièce démontée doit être faite par un organisme dûment agréé. Les travaux nécessaires avant que la pièce puisse être remise en service varieront, en fonction des facteurs énumérés au 8.1, d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

9 Pièces récupérées d'aéronefs accidentés

9.1 Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties (les assureurs) ou bien l'aéronef complet ou ses éléments peuvent être mis en vente « sur place et en l'état ». Certains éléments de l'aéronef peuvent être totalement indemnes à la suite de l'accident ou de l'incident qui a détruit l'aéronef, mais il est essentiel que cela soit clairement confirmé. En l'absence d'une telle confirmation, l'élément ne peut être remis en service.

9.2 Avant que leur révision et leur réinstallation puissent être envisagées, tous ces éléments doivent donc faire l'objet d'une évaluation et d'une inspection compétentes à la lumière d'une connaissance suffisante des circonstances qui ont entouré l'accident, l'entreposage et les conditions de transport, et sur la base des antécédents opérationnels de l'aéronef obtenus dans les dossiers de navigation valides. Il est essentiel que cette évaluation soit confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.

7

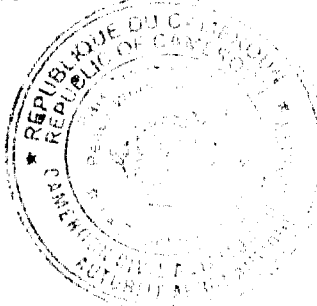
10 Enlèvement des pièces mises a la casse

10.1 Les personnes responsables de l'enlèvement des éléments et matériaux d'aéronef mis à la casse doivent envisager la possibilité qu'ils soient indûment vendus ultérieurement comme étant utilisables. Elles doivent donc faire preuve de circonspection pour veiller à ce que les éléments et matériaux décrits ci-après soient enlevés d'une manière contrôlée qui empêche leur remise en service :

- a) pièces comportant des défauts non réparables, qu'ils soient ou non visibles a l'œil nu ;
- b) pièces dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendues conformes aux spécifications applicables ;
- c) pièces et matériaux dont un traitement ou une réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'ils puissent être certifiés par un système approuvé ;
- d) pièces ayant fait l'objet de modifications ou d'une réfection inacceptables et irréversibles ;
- e) pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel, ou dont les états manquent ou sont incomplets
- f) pièces dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à des contraintes ou à une chaleur extrême
- g) élément structurel principal démonté d'un aéronef à cycle très élevé qui ne peut être rendu conforme en respectant les spécifications obligatoires applicables aux aéronefs vieillissants.

10.2 Les pièces mises à la casse doivent toujours être séparées des pièces utilisables et, lorsqu'elles sont définitivement enlevées, elles doivent être mutilées ou être signalées clairement par une marque permanente. Cela doit être fait d'une manière telle que ces pièces ne puissent plus servir à leur utilisation initiale prévue et qu'elles ne puissent être usinées ou camouflées pour donner l'impression qu'elles sont utilisables.

10.3 Quand des pièces sont réutilisées à des fins non aéronautiques légitimes, par exemple en tant qu'aides de formation et d'éducation, de recherche et de mise au point ou dans des applications non aéronautiques, il n'est souvent pas approprié de les mutiler. En pareil cas, elles doivent porter une marque permanente indiquant qu'elles ne sont plus utilisables ; ou bien, leur numéro ou les indications de leur plaque d'identification peuvent être effacés ou un état des pièces enlevées peut être tenu.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA