

Guinée

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

0077
DECISION D/2024/...../MT/AGAC/DG
PORTANT APPROBATION DE LA CIRCULAIRE RELATIVE A L'AUTHENTICITE ET
A L'ETAT DE FONCTIONNEMENT DES PIECES D'AERONEFS

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Charte de la Transition ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu** la Loi L/2018/048/AN du 15 Mai 2018, portant amendement de la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'aviation civile de la République de Guinée,
- Vu** le Décret D/2017/048/PRG/SGG du 25 Février 2017, portant création, attribution, organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret D/2022/0576/PRG/CNRD/SGG du 11 Décembre 2022, portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère des Transports ;
- Vu** le Décret D/2023/0097/PRG/CNRD/SGG du 07 avril 2023, portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** l'Arrêté 2019/N° 4209.MT.CAB.SGG du 27 Juin 2019 portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** l'Arrêté 2020/2356/MT/CAB/SGG du 14 Août 2020 relatif à la modification de l'Arrêté 2019/N° 4058/MT/CAB/SGG du 12 Juin 2019 portant adoption des Règlements Aéronautiques de Guinée ;
- Vu** la Décision D/2019/0011/AGAC/DSV du 15 mars 2019 portant approbation de la circulaire AIR – C001 ;
- Vu** les nécessités de service.

DECIDE

Article 1 : Par la présente Décision, est adoptée la circulaire relative à l'authenticité et à l'état de fonctionnement des pièces d'aéronefs (édition n°01, révision n°00).

Article 2 : La direction de la Sécurité des Vols est chargée de l'application de la présente Décision.

¶

Article 3 : La présente Décision qui annule toutes dispositions antérieures contraires, prend effet à compter de sa date de signature et sera enregistrée et publiée partout où besoin sera.

Ampliations :

- DG.....1
- CONS.....3
- DSV.....1
- Directions.....6
- ARCHIVES.....1/12

Conakry, le **16 OCT. 2024**



Sékou Oumar THIAM





**CIRCULAIRE
RELATIVE A L'AUTHENTICITE ET A L'ETAT DE
FONCTIONNEMENT DES PIECES D'AERONEF**

Édition 01, Révision 00 – Octobre 2024

TABLE DES MATIERES

1	OBJET	3
2	DOMAINE D'APPLICATION	3
3	PIECES RECUPEREES D'UN AERONEF RETIRE DU SERVICE.....	3
5.	PIECES RECUPEREES D'UN AERONEF ACCIDENTE	6
6.	DEMANTELEMENT D'UN AERONEF	7
6.1	PROCEDURE DE DEMANTELEMENT	9
7.	TRAITEMENT DES PIECES DESTINEES A LA CASSE.....	9
8.	ARCHIVAGE.....	11

1 OBJET

Les présentes lignes directrices ont pour objet de fournir des orientations aux personnes chargées de l'exploitation et / ou de la maintenance des aéronefs inscrits au registre d'immatriculation de la République de Guinée en ce qui concerne :

- a) le bon usage des pièces récupérées d'un aéronef réformé ou accidenté ;
- b) le traitement des pièces récupérées d'un aéronef démantelé et destinées à la casse pour éviter qu'elles ne soient indûment vendues ou utilisées comme des pièces en bon état.

Ces directives sont accessibles et mises à la disposition de l'industrie et du public.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette circulaire s'applique aux exploitants et OMA dans le cadre des tâches relatives aux pièces suspectées non approuvées, au démantèlement de tout aéronef réformé ou accidenté et au traitement réservé aux pièces destinées à la casse.

3 PIECES RECUPEREES D'UN AERONEF RETIRE DU SERVICE

Les pièces de rechange sont souvent récupérées d'aéronefs réformés, opération désignée parfois par le terme « cannibalisation ». Ces pièces, qui étaient utilisables au moment où les aéronefs ont été entreposés, peuvent s'être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, notamment de facteurs environnementaux, ou de la durée de l'entreposage.

Un OMA peut émettre un certificat libératoire autorisé pour couvrir les éléments d'aéronefs en état de fonctionnement déposés d'aéronefs précédemment inscrits au registre d'immatriculation du Bénin et retirés du service.

Avant de procéder à la dépose d'éléments, l'organisme doit élaborer un plan structuré de gestion du processus de démontage de l'aéronef. Il aura pour but de définir l'ordonnancement (notamment les phases de démontage des éléments, les moyens humains, logistiques et matériels mis en place, la disponibilité de la documentation d'entretien appropriée) ainsi que de s'assurer de la maîtrise des différentes étapes du processus.

Les dossiers de l'aéronef et de ses pièces avant l'entreposage doivent être examinés pour établir l'historique de la maintenance, l'état d'exécution des MCAI et l'état de modification et de réparation des pièces qui sont récupérées ainsi que l'alignement des potentiels avec le programme d'entretien de l'aéronef sur lequel l'élément doit être installé.

L'évaluation doit répondre aux critères ci-dessous :

- a) l'organisme doit garantir que l'élément a été déposé de l'aéronef par une personne convenablement qualifiée ;
- b) l'élément d'aéronef ne peut être considéré en bon état de fonctionnement que si aucun défaut n'est apparu lors du dernier vol effectué alors que l'élément était installé sur l'aéronef ;
- c) le bon état de fonctionnement de l'élément d'aéronef doit être vérifié et notamment les dommages, la corrosion ou les fuites éventuelles conformément à toutes les instructions d'entretien préconisées par l'équipementier ;
- d) les enregistrements de l'aéronef doivent être exploités pour tout événement inhabituel qui aurait pu affecter la navigabilité de l'équipement (ex : accident, incident, atterrissage dur, foudroiement). En aucun cas un certificat libératoire ne doit être émis si l'équipement a été soumis à une température ou une immersion ou à des contraintes extrêmes qui pourraient affecter son fonctionnement et ses caractéristiques ;
- e) les enregistrements détaillés des vérifications faites justifiant de l'historique d'entretien, du bon fonctionnement de l'élément (derniers CRM, etc.) et de l'inspection faite lors de la dépose devront être annexés au certificat libératoire ;
- f) la conformité avec les modifications et réparations connues doit être établie ;
- g) les heures de vol et cycles, y compris le temps depuis révision générale de toutes les pièces à durée de vie limitée doivent être établis ;
- h) la conformité des Consignes de navigabilité appliquées doit être établie ;
- i) les conditions LME ou les limitations ont été considérées ;
- j) la confirmation de l'interchangeabilité et de l'inter-mixage a été effectuée.

Dans le cas du respect de l'ensemble des exigences définies ci-dessus, l'AMO établit un certificat libératoire (voir figure 1) et joint en annexe l'historique d'entretien de l'élément ainsi que le rapport de test réalisé. Il sera mentionné :

- a) en case **11** - "Etat / Travaux (Status/work)" : "Inspecté/Inspected"
- b) en case **12** - "Remarks / Remarques": l'identification de l'aéronef duquel l'élément a été déposé (type, immatriculation, ...)
 - la date et le nom de l'atelier ayant effectué le dernier entretien ;
 - la liste des AD/CN, des modifications et des réparations effectuées. Dans le cas où aucune AD/CN, modification ou réparation n'a été exécutée, ceci doit être clairement mentionné ;
 - les potentiels des éléments à durée de vies limites (révision générale, stockage, fatigue) ;
 - la référence de l'historique d'entretien dans lequel une opération particulière mentionnée mérite d'être portée en case 12 ;
 - la référence complète des données d'entretien utilisées.

CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE					
1 Autorité aéronautique nationale approbatrice/pays					3 Numéro de suivi du formulaire
4 Nom et adresse de l'organisme					5 Numéro du bon de travail/du contrat/de la facture
6 Article	7 Désignation	8 Numéro de pièce	9 Quantité	10 Numéro de série	11 Etat/travail
12 Observations					
13 Certifie que l'article indique ci-dessus a été fabriqué en conformité avec			18 Remise en service conformément au règlement national		
les données approuvées et qu'il peut être utilisé en vol en sécurité les données non approuvées indiquées dans la case 12			Autre règlement indiqué dans la case 12 Certifie que, sauf indication expresse figurant dans la case 12, le travail indiqué dans la case 11 et décrit dans la case 12 a été effectué conformément au règlement national et que, pour ce qui est de ce travail, la remise en service de l'article est approuvée		
14 Signature autorisée		15 Numéro d'approbation/autorisation	19 Signature autorisée	20 Numéro du certificat d'approbation	
16 Nom		17 Date (format)	21 Nom	22 Date (format)	

Formulaire AAC n

Figure 1 - Exemple de certificat libérateur autorisé

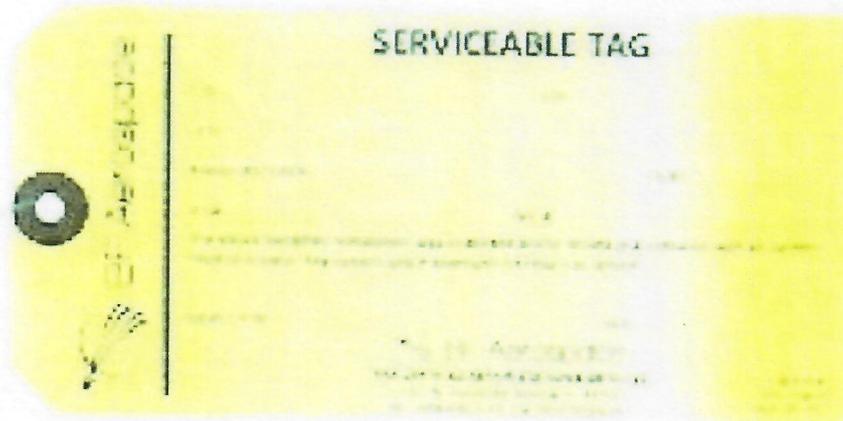


Figure 2. Exemple d'étiquette « Bon état »

5. PIECES RECUPEREES D'UN AERONEF ACCIDENTE

Quand un aéronef a été accidenté, le droit à récupération peut passer du propriétaire assuré à d'autres personnes (p. ex. les assureurs), ou encore l'aéronef complet ou des éléments de l'aéronef peuvent être mis en vente en l'état. Certains éléments de l'aéronef peuvent être totalement intacts après l'accident ou l'incident qui a conduit à mettre l'aéronef en récupération, mais il est indispensable que cela soit clairement confirmé.

A défaut d'une telle confirmation, les éléments ne peuvent pas être remis en service.

Avant que leur révision et leur réinstallation puissent être envisagées, tous ces éléments doivent faire l'objet d'une évaluation et d'une inspection de navigabilité. Cela peut être réalisé à la lumière d'une connaissance suffisante des circonstances de l'accident, des conditions de l'entreposage et du transport qui ont suivi ainsi que d'un historique de l'utilisation de l'aéronef déterminé à partir de dossiers de navigabilité valides.

Cette évaluation doit être confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.

En particulier, si la charge correspondant à la force de l'impact a excédé la charge d'épreuve d'un élément, il peut en résulter des contraintes résiduelles qui réduisent la résistance effective de l'élément ou portent atteinte de toute autre manière à ses fonctions. Une charge plus élevée peut faire fissurer l'élément, ce qui est encore plus dangereux. De plus, une réduction de résistance peut être provoquée par un changement dans les caractéristiques du matériau de l'élément à la suite d'une surchauffe causée par un incendie. Il est donc de la plus haute importance de vérifier que l'élément n'est pas fissuré ou déformé ou qu'il n'a pas surchauffé. La déformation peut être difficile à évaluer si les dimensions originales ne sont pas connues avec précision, auquel cas l'élément doit obligatoirement être rejeté.

Tout indice de surchauffe justifierait un examen en laboratoire pour déterminer les changements importants survenus dans les propriétés du matériau.

Les éléments en bon état de fonctionnement d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave, peuvent être remis en service avec édition de certificats libératoires autorisés, seulement lorsque:

- a) les conditions définies au § 7. sont respectées, et
- b) un bon de commande spécifique incluant tous les essais et inspections rendus nécessaires a été établi en relation avec le détenteur du certificat de type ou du fabricant d'origine. La référence du bon de commande doit être mentionnée en case 5 du certificat libératoire autorisé.

Nota : Lorsque la documentation du détenteur du certificat de type ne prévoit pas explicitement des procédures de réparations suite à des dommages résultants d'un accident ou d'un incident, les données de réparation doivent être approuvées par l'AGAC.

6. DEMANTELEMENT D'UN AERONEF

En fin de vie, certains aéronefs sont abandonnés sans entretien ou immédiatement stockés conformément aux procédures/recommandations des constructeurs.

Ils sont suivis par leur propriétaire avant d'être démantelés dans le but de procéder à la récupération et la remise en service des éléments de l'aéronef.

Avant tout démantèlement, les défauts connus et enregistrés dans la documentation d'entretien des aéronefs doivent être analysés ainsi que leurs éventuels impacts sur les fonctions principales et de secours des éléments d'aéronefs prévus d'être déposés et remis en service.

En cas de retrait définitif de service d'un aéronef inscrit au registre du Bénin, le propriétaire ou l'exploitant en informera l'AGAC pour sa radiation.

L'OMA doit disposer de personnels suffisants pour planifier, effectuer, surveiller et contrôler les opérations de démantèlement.

De par la spécificité de cette activité, ils devront inclure dans le programme de formation et de maintien de compétence des personnels concernés, des sessions de sensibilisation sur les règles de base et procédures spécifiques relatives aux démantèlements d'aéronefs.

L'objectif principal de ces formations est de mettre en particulier l'accent sur les aspects liés

- a) à l'utilisation et au respect des données constructeurs/équipementiers, notamment lors de l'exécution des tests et/ou essais à réaliser sur aéronef ou au banc ;

- b) aux règles de l'art concernant le démontage, la protection, les conditions de transport et le stockage des éléments d'aéronefs ;
- c) aux conditions d'approbation pour remise en service des éléments d'aéronefs ;
- d) aux respects des normes environnementales.

L'OMA doit disposer d'installations adaptées aux travaux de démantèlement. L'accès à toutes les installations doit être sécurisé et étroitement contrôlé.

L'organisme de maintenance agréé doit s'assurer que les éléments déposés sont stockés dans les locaux à accès restreint.

Les installations doivent disposer en particulier de zone de récupération et de rétention de fluides, de zones adéquates de dépose, de rangement, de mise au rebut et de stockage de dimensions adaptées.

Lors de la conduite des opérations de démantèlement; des précautions particulières doivent être prises par les organismes agréés pour la protection des surfaces apparentes et des systèmes exposés des aéronefs (bâches, obturateurs, etc.).

Les éléments d'aéronefs déposés en bon état doivent être convenablement protégés afin d'éviter leur endommagement durant le transport ou le stockage.

Les éléments d'aéronefs en mauvais état et en attente de remise en service, doivent être clairement identifiés puis stockés dans les locaux à accès restreint, séparément des éléments déclarés en bon état.

L'OMA doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour pour l'exécution des opérations de démantèlement

- a) le démontage des pièces doit être conforme aux données approuvées et effectué au moyen des outils spécifiés ;
- b) des moyens satisfaisants d'accès aux pièces à démonter doivent être disponibles ;
- c) si le démontage est effectué en plein air, l'opération doit être interrompue en cas de mauvais temps ;
- d) tous les travaux doivent être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;

- e) toutes les ouvertures doivent être obturées.

Une évaluation de l'état et de la mise en service de chaque pièce démontée doit être faite par un organisme dûment agréé.

6.1 PROCEDURE DE DEMANTELEMENT

La procédure de démantèlement doit être décrite dans le MOE de l'AMO. Elle doit au minimum développer les points suivants :

- a) signalement et description de l'activité à conduire (contexte: localisation, ampleur, qualification des personnels) ;
- b) processus de choix des éléments prévus à la dépose (nature, méthode de diagnostic, historique d'entretien disponible) ;
- c) listing des éléments envisagés à la dépose ;
- d) plan structuré du processus de démantèlement ;
- e) processus d'édition des certificats libératoires autorisés (conditions, personnels de certification requis, etc.) ;
- f) processus de gestion des éléments non récupérables ;
- g) constitution d'un dossier de travaux comprenant au minimum
 1. le listing des éléments non récupérables destinés à la casse (désignation de l'élément, PN,SN,...)
 2. le listing des éléments envoyés en réparation (désignation de l'élément, PN, SN) ;
 3. le listing des éléments remis en service (désignation de l'élément, PN, SN, références des certificats libératoires autorisés) ;
 - 4 les enregistrements relatifs aux opérations de démantèlement (cartes/formulaires de travail assurant un enregistrement des tâches exécutées durant le processus, copies des certificats libératoires autorisés émis, etc.).

7. TRAITEMENT DES PIECES DESTINEES A LA CASSE

Les éléments d'aéronefs déposés et jugés non récupérables doivent être séparés des éléments utilisables et être stockés dans un local à accès restreint. Ils doivent être mutilés ou clairement signalés par une marque permanente pour empêcher une réutilisation.

Nota : Quand des éléments d'aéronefs rejetés sont réutilisés à des fins non aéronautiques légitimes, par exemple comme aides à la formation, il n'est parfois pas approprié de les mutiler.

En pareils cas, ils doivent porter une marque permanente indiquant qu'ils ne sont plus utilisables ou, leur numéro ou les indications de leur plaque d'identification sont effacés.

Les éléments d'aéronefs non récupérables ne doivent pas être stockés de manière permanente ; ils doivent être enlevés pour destruction ("mise à la casse").

L'objectif de cette disposition est d'empêcher leur revente "tels quels" et leur remise en service.

Cette opération doit être menée sous la responsabilité et le contrôle de l'AMO. Elle concerne notamment :

- a) les éléments comportant des défauts non réparables visibles ou non à l'œil nu ;
- b) les éléments dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendus conformes aux spécifications applicables ;
- c) les éléments et matériaux dont un traitement et une réfection ne rempliraient pas les conditions pour être certifiés par un système approuvé ;
- d) les éléments ayant fait l'objet de modifications ou de réparations inacceptables et irréversibles ;
- e) les éléments à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel, ou dont les états sont manquants ou incomplets ;
- f) les éléments dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à une contrainte ou chaleur extrême ;
- g) les éléments structuraux principaux démontés d'un aéronef à cycle très élevé qui ne peuvent être rendus conformes en respectant les spécifications obligatoires applicables aux aéronefs vieillissants ;

h) les pièces dont la réparation n'est pas économiquement viable.

i)



Figure 3. Exemples d'étiquettes de pièce rejetée et quarantaine



Figure 3. Exemples d'étiquettes de pièce rejetée et quarantaine

8. ARCHIVAGE

Tous les dossiers de travaux et tous les enregistrements doivent être conservés sur une période minimale de deux (2) ans par l'exploitant ou l'OMA
