



AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION 2019/N° **0011** /AGAC/DSV
Portant approbation de la Circulaire AIR – C 001

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu** la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, amendée par la Loi L/2018/048/AN du 15 Mai 2018 portant Code de l'Aviation Civile
- Vu** le Décret D/2017/048/PRG/SGG, du 25 février 2017, portant Création, Attributions, Organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret D/2018/021/PRG/SGG du 09 février 2018, portant Nomination du Directeur Général et du Directeur Général Adjoint de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** l'Arrêté 2019/N°720/MT/CAB/SGG, du 11 Mars 2019 portant adoption des Règlements Aéronautiques de Guinée (RAG) ;

DECIDE

Article 1 : Est approuvée la Circulaire AIR – C 001 en annexe à la présente Décision.

Article 2 : La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Ampliations

- DG:.....1
- DGA.....1
- DSV.....3
- DTA.....1
- DNA.....1
- Archives:.....2/9

Conakry, le **15 MARS 2019**



[Handwritten Signature]
Elhadj Mamady KABA



AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE
 E-mail: contact@agac-gn.com
 Site web: www.agac-gn.com

CIRCULAIRE

AIR – C 001

TRAITEMENT DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME OU ACCIDENTE

I. CONTEXTE

1.1 OBJET

La présente circulaire vise à fournir à l'industrie les lignes directrices sur le traitement de pièces démontées d'un aéronef reformé ou accidenté et l'enlèvement des pièces mises à la casse.

1.2. DOMAINE D'APPLICATION

Cette circulaire s'applique à tous les organismes postulant à un agrément pour effectuer les tâches relatives au démantèlement de tout aéronef reformé (retiré de service).

1.3. REFERENCES

- Règlement Aéronautique de Guinée RAG08-GEN
- OACI — DOC 9760 — Manuel de Navigabilité, Volume 11, Partie B Maintien de la Navigabilité — Chapitre 9 : Authenticité et état de fonctionnement des pièces d'aéronef :
 - § 9.10.8 Pièces récupérées d'un aéronef reformé
 - § 9.10.9 Pièces récupérées d'aéronefs accidentés
 - § 9.10.10 Traitement des pièces destinées à la casse

1.4. GENERALITES

1.4.1. PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF AYANT UN CDN VALIDE

Une pièce en bon état peut être déposée d'un aéronef et installée directement avec la délivrance d'une étiquette « bon état » mais sans certificat libératoire à condition que :

- L'aéronef ait un CDN valide (l'aéronef peut être temporairement hors service, en préservation courte durée, ou en maintenance) ;

- La pièce soit installée sur un autre aéronef de l'exploitant seulement ; toute fois elle pourrait être installée sur un aéronef d'un autre exploitant après l'autorisation de l'Assurance Qualité de cet exploitant ;
- L'organisme doit garantir que l'élément a été déposé de l'aéronef par une personne qualifiée ;
- 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 ;
- Les enregistrements de l'aéronef doivent être exploités pour tout événement qui aurait pu affecter la navigabilité de l'équipement (accident, incident, atterrissage dur, foudroiement, etc.)
- Les enregistrements détaillés des vérifications faites justifiant de l'historique d'entretien, du bon fonctionnement de l'élément (dernier CRM etc.) et de l'inspection faite lors de la dépose devra être en annexe à l'étiquette « bon état » ;
- La conformité avec les modifications et réparations connues doit être établie ;
- Les heures de vol/cycles, y compris le temps depuis révision générale de toutes les pièces à durée de vie limitée doivent être établies ;
- La conformité des consignes de navigabilité devra être établie ;
- Les conditions MEL ou limitations aient été considérées ;
- La confirmation de l'interchangeabilité et de l'inter-mixage a été effectuée ;

1.4.2. PIÈCES DEPOSÉES D'UN AÉRONEF AYANT UN CDN NON VALIDE

Une pièce déposée d'un aéronef hors-service, pour lequel le CDN n'est plus valide (préservation longue durée) et n'est pas dans le cas du §1.4.1), ne peut être utilisée sur un autre aéronef que si :

- il est muni d'un certificat libératoire délivré par un organisme agréé et ;
- les conditions décrites au §1.4.1 sont respectées

1.4.3. DEMANTELEMENT D'UN AÉRONEF

En fin d'exploitation ou de vie, certains aéronefs sont, soit abandonnés sans entretien soit immédiatement stockés conformément aux procédures/recommandations des constructeurs et suivis par leur propriétaire avant d'être démantelés dans le but de procéder à la récupération et la remise en service des éléments à l'exclusion des pièces standards et des pièces critiques.

Avant 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 prévues d'être déposés et remis en service.

En cas de retrait définitif de service d'un aéronef inscrit au registre des aéronefs de la République de Guinée, le propriétaire ou l'exploitant informera l'AGAC.

II. EXIGENCE EN MATIÈRE DE PERSONNEL

2.1 Les organismes d'entretien agréés doivent disposer de personnels suffisants pour planifier, effectuer, surveiller et contrôler les opérations de démantèlement.

2.2 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 démantèlement d'aéronefs.

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

- à l'utilisation et au respect des données constructeurs/équipementiers, notamment lors de l'exécution des tests et/ou essais à réaliser sur aéronef,
- aux règles de l'art concernant le démontage, la protection, les conditions de transport et le stockage des éléments d'aéronefs,
- aux conditions d'approbation pour remise en services des éléments d'aéronefs.
- aux respects des normes environnementales.

III. EXIGENCE EN MATIERE DE LOCAUX

3.1 L'organisme doit disposer d'installation adaptées aux travaux de démantèlement prévus d'être exécutés conformément aux exigences du règlement. L'accès à toutes les installations doit être sécurisé et étroitement contrôlé.

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

3.3 Les installations disposeront 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 devront être prises par les organismes agréés pour la protection des surfaces apparentes et des systèmes exposés des aéronefs (bâches, obturateurs, etc.).

3.4 Les éléments d'aéronefs déposés navigables devront être convenablement protégés afin d'éviter leur endommagement ou détérioration lors de leur période de transport ou de stockage.

3.5 Les éléments d'aéronefs non navigables et en attente de remise en service, devront être clairement identifiés puis stockés dans les locaux à accès restreint séparément des éléments déclarés en état de navigabilité.

IV. DONNEES D'ENTRETIEN (AMM/IPC/AWM, ETC.)

4.1 L'organisme doit détenir et utiliser les données d'entretien relatives à la nature des opérations de démantèlement à exécuter. Les données mises à la disposition des personnels doivent être de la dernière édition.

V. PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME

5.1 Les pièces de rechange 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.

5.2 L'exploitant ou l'organisme de maintenance ou le propriétaire de l'aéronef doit veiller à ce que le démontage de toute pièce soit planifié et contrôlé d'une manière aussi similaire que celle utilisée lors des tâches de maintenance ordinaire ou de petit service des aéronefs. Il convient en particulier de tenir compte de ce qui suit :

1. le démontage de la pièce devrait être conforme aux données de maintenance normales (ex. manuel de maintenance) et effectué au moyen des outils spécifiés ;
2. des moyens satisfaisants d'accès à la pièce devraient être disponibles ;
3. si le démontage est effectué en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;
4. tous les travaux devraient être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;
5. toutes les connections ouvertes devraient être obturées ;
6. une zone de mise sous séquestre des pièces, protégée et fermée, devrait être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail.

5.3 Une évaluation de l'état et de la mise 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 § 1.4.3, d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

VI. PIECES RECUPEREES D'AERONEFS ACCIDENTES

6.1 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 état ».

6.2 Certaines pièces de l'aéronef peuvent être en bon état de fonctionnement et pourront être installées à condition que si :

- les conditions décrites au §1.4.1, sont respectées et,
- un certificat libératoire est émis par le détenteur du certificat de type ou d'un atelier agréé, sur lequel sera mentionné la référence du bon de commande incluant tous les essais et inspections rendus nécessaires.

VII. ENLEVEMENT DES PIÈCES MISES A LA CASSE

7.1 Les pièces mises à la casse doivent être séparées des pièces utilisables et stockées dans un local à accès restreint. Elles doivent être mutilées ou signalées clairement par une marque permanente pour empêcher une réutilisation.

7.2 Quand des pièces rejetées sont réutilisées à des fins non aéronautiques légitimes (aides à la formation, de recherches, etc.), il n'est 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 pourront être effacés.

7.3 Les pièces mises à la casse ne doivent pas être stockées de manière permanente afin d'éviter la possibilité qu'elles soient indûment vendues « tels quels » et leur remise en service.

7.4 L'organisme d'entretien agréé a la responsabilité et le contrôle d'enlever pour destruction, notamment les éléments ci-après :

- pièces comportant des défauts non réparables, qu'ils soient ou non visibles à l'œil nu ;
- pièces dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendues conformes aux spécifications applicables ;
- pièces et matériaux dont un traitement ou réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'elles puissent être certifiées par un système approuvé ;

- pièces ayant fait l'objet de modification ou d'une réfection inacceptable et irréversibles ;
- pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel, ou dont les états manquent ou sont incomplets ;
- pièces dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à des contraintes ou une chaleur extrême ;
- 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.