

INSTRUCTION N° 000293 /CCAA/DG/DSA/SDNV du 06 JUIL 2009
relative au programme de maintenance.

1- Introduction

La présente instruction est prise en application du Chapitre 8 du dernier Annexe en vigueur de chacun des arrêtés n° 731/MINT et 724/MINT du 07 Juin 2005. Elle est également applicable aux exploitants d'aéronefs de plus de 5700 kg (avion) ou 3180 kg (hélicoptère) dans le cadre de l'aviation générale.

2- Rôle et utilisation du programme de maintenance

Le programme de maintenance doit servir :

- au personnel de l'entreprise de transport aérien pour préparer, lancer et dans une certaine mesure, conduire les opérations de maintenance du matériel volant ;
- à l'Autorité Aeronautique pour s'assurer que l'entreprise de transport aérien commercial ou l'exploitant d'aéronef, engagé par le dépôt de ce programme, fait effectuer une maintenance suffisante pour maintenir l'aptitude de l'aéronef à être exploité.

Le programme de maintenance doit être facilement utilisable.

L'entreprise de transport aérien doit s'assurer qu'il est connu et mis en application par le personnel concerné.

3- Contenu du programme de maintenance

Le programme de maintenance est le document qui décrit les opérations nécessaires pour maintenir l'aptitude d'un aéronef à être exploité par une entreprise de transport aérien. Ce programme rassemble tout ce que l'entreprise doit faire au titre :

- du maintien de l'aptitude au vol ;
- du maintien de l'état des installations de radiocommunication et de radionavigation de bord ;
- du maintien de l'état de l'aéronef au regard des règles relatives à la limitation de nuisance ;
- du maintien de l'état des matériels exigés par la réglementation au mode d'exploitation.

Le programme de maintenance doit être établi sur la base du programme de maintenance du concepteur de l'aéronef qui constitue l'exigence minimale. Il comprend six sections qui peuvent dans certains cas être regroupées ou faire référence à des documents existant au sein de l'entreprise :

- Section 1 : instructions générales
- Section 2 : Périodicité des visites de maintenance
- Section 3 : Mode maintenance – Limites d'utilisation et de stockage

- Section 4 : Inspections spéciales
- Section 5 : Vols de contrôle
- Section 6 : Tableau des opérations de maintenance

Les procédures d'exécution des opérations de maintenance ne doivent pas figurer dans ce programme. Elles relèvent en général de la documentation du constructeur dont les références doivent être rappelées dans la section 1, ainsi que d'autres documents qui en sont issus (cartes de travail, fiches analytiques, etc.)

Une entreprise de transport aérien peut utiliser le programme établi par un autre exploitant, un organisme de maintenance, ou le constructeur de l'aéronef si son exploitation correspond aux hypothèses retenues pour celui-ci. Elle doit alors présenter en son nom un manuel en six sections conformément à la présente instruction.

4- Acceptation du programme de maintenance

4.1 Procédure d'acceptation

4.1.1 Programme de base

L'entreprise de transport aérien ou l'exploitant d'aéronef doit présenter un exemplaire du programme de maintenance pour étude préliminaire et acceptation. Cette acceptation n'a pour but que d'officialiser le contenu du document présenté.

La CCAA prononce l'acceptation par lettre. La référence de cette lettre est portée à l'emplacement prévu pour l'acceptation. Si l'acceptation ne peut être prononcée, la CCAA peut toutefois, autoriser l'utilisation du programme de maintenance. Cette autorisation étant assortie des restrictions nécessaires résultant des études menées sur le type d'exploitation envisagée.

4.1.2 Amendements

Toute modification envisagée au contenu du programme de maintenance doit faire l'objet d'un amendement qui doit comporter un sommaire des changements apportés au programme et l'indication des motifs de ces changements.

Tout amendement doit être soumis à la CCAA qui le classe en majeur ou mineur.

A- Amendements majeurs :

Ce sont notamment ceux qui contiennent des modifications (autres que de forme ou de détail) se rapportant aux sections suivantes :

- 1 : Instructions générales
- 2 : Périodicité des visites de maintenance
- 3 : Mode de maintenance pour ce qui concerne les limites d'utilisation des moteurs ou réacteurs ;
- 4 : Vols de contrôle.

L'acceptation de l'amendement correspondant doit suivre la même procédure que celle du programme de base. Elle est produite par lettre par la CCAA. La référence de cette lettre est portée sur la page d'amendement à l'emplacement prévu pour l'acceptation.

+

B- Amendements mineurs

Ce sont ceux qui contiennent des modifications au manuel non couvertes par 4.1.1.A- ci-dessus.

L'acceptation de l'amendement correspondant est traitée directement par l'entreprise de transport aérien ou l'exploitant de l'aéronef.

L'entreprise de transport aérien ou l'exploitant d'aéronef doit très rapidement diffuser l'amendement correspondant à tous les détenteurs du programme de maintenance notamment doit faire parvenir ledit amendement au plus 15 jours dès la date de son incorporation à la CCAA.

Note 1 : Un amendement sera classé mineur si l'amendement qui le précède, bien que n'ayant pas reçu l'accord des services compétents, n'a pas d'interaction avec le précédent. Il sera alors mentionné par l'entreprise de transport aérien ou l'exploitant d'aéronef « amendement n° xxx non encore accepté ».

Note 2 : Un amendement mineur sera classé majeur lorsque l'amendement qui le précède n'a pas reçu l'accord des services compétents, dans le cas où cet amendement a une interaction avec le précédent.

Note 3 : Le responsable technique est tenu de conserver les pages d'amendements antérieurs.

5- Présentation du programme de maintenance

Afin de faciliter la prise de connaissance du programme de maintenance et de faciliter les opérations de contrôle, ce programme doit être présenté selon les prescriptions énoncées ci-dessous :

En tête du programme de maintenance, on trouve les pages suivantes :

- Première page : page de garde
- Deuxième page : table des matières
- Troisième page : liste des pages en vigueur
- Quatrième page : liste des mises à jour (amendements) ;

5.1 Papier

Le papier utilisé est de couleur blanche de préférence, assez résistant. L'impression recto verso est déconseillée.

Les photocopies d'un format convenable sont acceptées à condition d'être lisibles.

5.2 Mise en page

5.2.1 Format

Le format souhaitable des pages est celui du type commercial normalisé A4 (21 x 29,7).

5.2.2 Reliure

Toutes les pages sont perforées pour être classées sous couverture résistante à brochage mobile, permettant une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.

Le nom de l'entreprise de transport aérien exploitant et le type d'aéronef sont inscrits sur la couverture et sur le dos du programme déposé par l'entreprise.

5.2.3 Marge

Les pages doivent avoir une marge de 3cm côté reliure et de 1.5 cm environ côté libre. Un espace suffisant est laissé en haut pour indication de la société exploitante, et éventuellement du type d'appareil, et en bas pour indication du numéro et de la date d'édition ainsi que de la pagination.

5.2.4 Pagination

Chaque page est identifiée dans le coin inférieur droit par un numéro se rapportant à la section du manuel et à la page elle-même.

5.2.5 Intercalaire

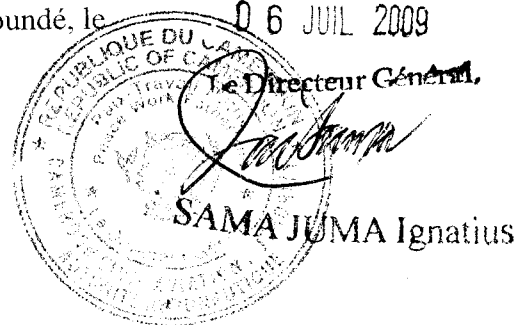
Pour faciliter l'emploi du programme, les sections et éventuellement les sous-sections sont séparées. Les séparations (intercalaires, onglets, etc.) portent le numéro de la section ou de la sous-section.

5.2.6 Amendements

Les amendements sont effectués, de préférence, par l'insertion des pages nouvelles et le retrait des pages à remplacer.

Yaoundé, le

06 JUIL 2009



SAMA JUMA Ignatius

ANNEXE

SCHEMA DU CANEVAS DU PROGRAMME DE MAINTENANCE

Section 1 : Instructions générales

Définition de la maintenance – Terminologie - Liste des documents de base utilisés pour l'élaboration du programme – Sens des abréviations.

Doctrine de la maintenance – Découpage des visites – Modes de maintenance – Décompte des heures de vol choisi (bloc à bloc ou décollage atterrissage).

Contrôle de la fiabilité (s'il existe).

Liste des aéronefs : Immatriculation – Numéro de série – Types : moteurs – hélices.

Section 2 : Périodicité des visites de maintenance et des pesées

Cycles et fréquence des visites suivant la terminologie définie en section 1, tolérance sur les échéances en fonction des heures de vol et d'un calendrier, ou du nombre d'atterrissage (suivant les recommandations éventuelles des constructeurs, et l'expérience de l'exploitant).

Fréquence et pesées des aéronefs en vue de la détermination des masses de centrages.

Section 3 : Modes de maintenance – limites d'utilisation et de stockage des composants ou ensembles.

Tableau définissant pour les composants et ensembles de l'aéronef les modes de maintenance applicables avec l'indication des limites d'utilisation (inspection passage au banc, révision, rebut, etc.)

Le tableau doit indiquer le cas échéant, les limites de stockage des composants et ensembles.

Section 4 : Inspections spéciales.

Inspections ci-après :

- Atterrissage dur ou en surcharge ou sur terrain non aménagé ;
- Vols dans les conditions de turbulences excessives ;
- Coup de foudre ;
- Dépassement des limitations moteur ou hélice ;
- Dépassement des limitations aéronef ;
- Coup de vent ou rafales au sol (effet sur les gouvernes) ;
- Etc. (cf. documentation du constructeur).

Section 5 : Vols de contrôle

Cas d'exigibilité des vols de contrôle et programme correspondant pour chaque cas envisagé conformément à la réglementation en vigueur.

A

Section 6 : Tableau des opérations de maintenance

Présentation synoptique des opérations de maintenance classées selon un découpage en système et sous-système (norme ATA 100 par exemple) avec pour chacune des opérations l'indication de la périodicité en fonction des visites définies par la section 2.

Les opérations doivent être suffisamment détaillées. Les termes « Vérifications », « Inspections », etc., doivent correspondre aux définitions données à la section 1. Les opérations doivent être repérées afin que puisse être faite facilement et sans erreur possible, la correspondance entre le programme de maintenance et les documents d'exécution (fiches de travaux, etc.)

Les opérations devant faire l'objet systématique doivent être repérées de façon particulière. Ne pas omettre de repérer ou de répertorier les opérations à contrôle systématique qui ne sont pas nécessairement dans le manuel de base, notamment dans le cas de l'utilisation du manuel du constructeur.-

+