



Instruction N° 000523 /CCAA/DNA/SDNA/NMA  
 relative à l'authenticité et à l'état de fonctionnement des pièces d'aéronef

18 JUIL 2005

→ 08 sept 2006

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.

1- Pièces approuvées

1.1 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.



... si l'installateur achète uniquement ses pièces auprès des fournisseurs dont on sait qu'ils  
utilisables.

### 8.2 Pièces démontées d'un aéronef réformé

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

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 Comptes rendus de pièces non approuvés

9.1 Les exploitants d'aéronefs et les organismes de maintenance d'aéronefs agréés doivent mettre en  
place un système de comptes rendus de pièces non approuvés pour avertir les détenteur du certificat  
de type et l'Autorité Aéronautique. Ce système doit faire l'objet d'une vaste publicité au sein de  
l'entreprise.

9.2 Les renseignements qui doivent être contenus dans le compte rendu de pièce non approuvé  
doivent être les suivantes :

- a) une description de la pièce ;
- b) une indication de l'origine de la pièce ;
- c) le numéro de la pièce et le cas échéant son numéro de série ;
- d) les couleurs de la pièce ;
- e) les marques de la pièce ;
- f) les dimensions de la pièce ;

- b) les caractéristiques particulières qui distinguent la pièce non approuvée des pièces authentiques ;
- c) le caractère de tout document qui accompagne la pièce non approuvée.

Une pièce suspecte doit être immédiatement séquestrée et conservée ainsi que les documents qui l'accompagnent jusqu'à ce que le service responsable du traitement des comptes rendus ait déterminé son authenticité ou non.

Le système de compte rendu doit accepter les cas de fausses alertes.

Un registre doit être tenu pour faciliter le traitement des comptes rendus de pièces non approuvées. Ce registre peut être informatisé. Dans ce cas, un code d'entrée doit identifier la base de données à laquelle il est constituée.

## **10 Pièces récupérées d'aéronefs accidentés**

10.1 Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de vol 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 inutilisables 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.

10.2 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.

## **11 Enlèvement des pièces mises à la casse**

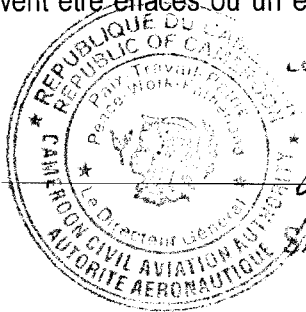
11.1 Les personnes responsables de l'enlèvement des éléments et matériaux d'aéronef mis à la casse doivent envisager la possibilité qu'ils soient indûment vendus ultérieurement comme étant utilisables. Elles doivent donc faire preuve de circonspection pour veiller à ce que les éléments et matériaux décrits 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 à 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 réparation 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 réparation 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.

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 destination initiale prévue et qu'elles ne puissent être usinées ou camouflées pour donner l'impression qu'elles sont utilisables.

3.3 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 Ignatius