

ANEPVV

PROCEDURE DE STOCKAGE
DES ELEMENTS D'AERONEFS
REFORMES

(version du 05/03/2018)

Contexte réglementaire

Extraits du document P-54-90

(cf. www.regles-osac.com/osac/fascicules.nsf partie 4 chapitre 44)

5. GENERALITES

Le règlement (CE) n° 2042/2003 du 20 novembre 2003 précise que les opérations relatives au démantèlement d'aéronefs des tâches d'entretien qui doivent être exécutées par des organismes dûment agréés.

La délivrance d'un certificat d'agrément Partie 145 ou Partie M sous-partie F pour ce type d'activités suppose que l'organisme est conforme aux exigences de l'annexe I (Sous Partie F de la Partie M) ou de l'annexe II (Partie 145) du règlement.

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

Les éléments des aéronefs abandonnés sans entretien et qui ne sont plus sous la responsabilité des propriétaires ou organismes de gestion de navigabilité depuis plus de 6 mois, ne peuvent être démontés et remis en service sauf si les dispositions décrites au § 6.3 du présent fascicule sont respectées.

Les aéronefs retirés de service peuvent être démantelés de manière totale au cours d'un seul chantier mené sous la responsabilité d'un organisme d'entretien agréé ; il s'agit de démantèlement "complet", considéré comme une opération d'entretien en base.

Les déposes d'éléments simples en nombre limité sur une période au préalable non défini, relèvent du démantèlement "partiel" des aéronefs ; il est réalisé sous la responsabilité de l'organisme agréé dans le cadre d'opérations d'entretien en ligne.

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 prévus d'être déposés et remis en service.

6.3 Éléments déposés d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident

Les éléments en bon état de fonctionnement d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident, peuvent être remis en service avec édition du formulaire 1 de l'EASA, seulement lorsque :

- **les conditions définies aux § 6.1 et 6.2 du présent fascicule sont respectées**, et
- 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 sera mentionnée en case 13 de l'EASA Form 1.

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'EASA.

6.1 Démantèlement d'un aéronef retiré de service et immatriculé dans un Etat membre de l'Union Européenne

Un organisme agréé ayant le rating ad hoc peut émettre une EASA Form 1 pour couvrir les éléments d'aéronefs en état de fonctionnement déposés d'aéronefs précédemment inscrits au registre d'immatriculation d'un Etat membre de l'Union Européenne et retirés de 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.

Avant de pouvoir être remis en service, les éléments déposés dans ce cadre doivent être évalués. Cela peut inclure, lorsque nécessaire, un alignement des potentiels avec le programme d'entretien de l'aéronef sur lequel l'élément doit être installé.

L'évaluation devra 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 une EASA Form 1 ne doit être émise si l'équipement a été soumis à des contraintes, une température ou une immersion extrême 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 devra être annexé à l'EASA Form 1.
- f. La conformité avec les modifications et réparations connues doit être établie.
- g. Les heures de vol/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 navigabilités appliquées devra être établie.

Dans le cas du respect de l'ensemble des exigences définies ci-dessus, l'organisme d'entretien établira une EASA Form 1 et joindra en annexe l'historique d'entretien de l'élément ainsi que le rapport de test réalisé. Il sera mentionné :

- **En case 12** : "Etat / Travaux (*Status/work*)"

"Inspecté/Inspected"

- **En case 13** :

- L'identification de l'aéronef duquel l'élément a été déposé (type, immatriculation, SN).
- 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, modifications ou réparations 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 13.
- La référence complète des données d'entretien utilisées.

6.2 Démantèlement d'un aéronef retiré de service et immatriculé dans un Etat non membre de l'Union Européenne

Nous excluons ce cas dans notre démarche Anepvv générique, une étude au cas par cas pourra être entreprise.

LA DEMARCHE MISE EN OEUVRE

Afin de minimiser les contraintes sur les associations qui en général ne disposent pas de personnel ayant des qualifications mécaniques avancées nous allons considérer que tous les aéronefs pris en charge par notre procédure **sont abandonnés sans entretien et ne sont plus sous la responsabilité des propriétaires ou organismes de gestion de navigabilité depuis plus de 6 mois.**

En conséquence pour être démontés et remis en service il faut respecter les dispositions décrites au § 6.3 du fascicule.

La règle n'impose pas que les opérations de démantèlement proprement dites soient réalisées dans un quelconque délai mais peuvent être mises en œuvre uniquement lors de la détection d'un besoin pour une réparation.

Il est cependant indispensable de disposer de l'ensemble de la documentation de l'appareil pour garantir la traçabilité et pour cela nous définissons un dossier à joindre aux éléments de l'aéronef (fiche signalétique plus documents de l'appareil) et éventuellement un délai maximal après l'accident, pour transférer les éléments potentiellement intéressants. L'intervention d'un technicien disposant d'une compétence mécanique minimale (LNMA ou plus) est requise pour la détermination des éléments potentiellement réutilisables. A défaut nous vous conseillons de solliciter votre PEN pour cette analyse.

En application du § 6.1 1er alinéa,

Tout atelier disposant des prérogatives requises pourra ainsi disposer des éléments de référence lui permettant, sous réserve de vérification et contrôle technique, d'émettre une EASA Form 1 pour couvrir les éléments d'aéronefs en état de fonctionnement déposés d'aéronefs précédemment inscrits au registre d'immatriculation d'un Etat membre de l'Union Européenne et retirés de service.

En particulier l'ARAPA qui dispose du "rating ad hoc" sera en mesure de délivrer des form1 pour les éléments stockés dans le Nicolas soit pour un usage interne dans le cadre d'une opération de réparation soit pour la mise à disposition d'un élément au profit d'une association.

Afin d'éliminer toute difficulté, de ne pas encombrer inutilement le hangar de stockage et de limiter les cas de refus à l'inspection nous prévoyons de n'y accepter que des éléments primaires de structure démontés (fuselages, ailes et/ou rallonges, profondeur, ...) en état apparent intact ou très faiblement endommagé.