

République du Togo

Travail - Liberté - Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



Manuel de l'inspecteur Navigabilité
Chapitre XVI

**UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF
REFORME ET D'UN AERONEF ACCIDENTE**

2^e édition / Révision 00 / SEPT 2015

APPROUVÉ PAR



Col. LATA Dokisime Gnama



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

Manuel de l'Inspecteur Navigabilité
Chapitre XVI

**UTILISATION DES PIECES DEMONTEES
D'UN AERONEF REFORME ET D'UN
AERONEF ACCIDENTE**

Page: 0
Révision: 00
Date: 30/09/2015
Edition.....02

Chapitre XVI

UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME ET D'UN AERONEF ACCIDENTE

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>Manuel de l'Inspecteur Navigabilité Chapitre XVI</p> <p>UTILISATION DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ ET D'UN AÉRONEF ACCIDENTÉ</p>	<p>Page: i</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 30/09/2015</p> <p>Edition.....02</p>
--	---	--

<p>AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO</p>	<p>PROCEDURE DE NAVIGABILITE</p>
	<p>PROCEDURE -16/AIR Ed. 02 du 09/2015</p>
<p>PROCEDURE D'UTILISATION DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ ET D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ</p>	
<p>DOCUMENT ÉTABLI PAR :</p> <p>SERVICE NAVIGABILITE</p>	<p>DECISION N° 009/07/ANAC-TOGO</p>

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>Manuel de l'Inspecteur Navigabilité Chapitre XVI</p> <p>UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME ET D'UN AERONEF ACCIDENTE</p>	<p>Page: 1 de 8 Révision: 00 Date: 30/09/2015 Edition.....02</p>
--	---	--

Sommaire au chapitre XVI

UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME ET D'UN AERONEF ACCIDENTE

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>Manuel de l'Inspecteur Navigabilité Chapitre XVI</p> <p>UTILISATION DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF REFORMÉ ET D'UN AÉRONEF ACCIDENTÉ</p>	<p>Page: 1 de 2</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 30/09/2015</p> <p>Edition.....02</p>
--	---	---

1. OBJET

Ce document décrit la conduite à tenir pour viabiliser les pièces de rechange démontées d'un aéronef reformé et d'un aéronef accidenté.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Il s'applique aux pièces de rechange démontées d'aéronefs reformés ou d'aéronefs accidentés, opération parfois décrite par le terme << cannibalisation >>.

3. DOCUMENTS DE REFERENCE

- Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago et l'annexe 8 de la dite convention.
- Doc 9760 Partie III.

4. UTILISATION DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF REFORMÉ

Les pièces de rechange, bien qu'elles soient utilisables au moment où l'aéronef a été mis sous hangar, peuvent être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, particulièrement des facteurs environnementaux, ou de la durée de l'entreposage.

Les dossiers de l'aéronef et de ses pièces avant l'entreposage devront être examinés pour établir l'historique de la maintenance, l'état d'exécution des instructions obligatoires au maintien de la navigabilité et l'état de modification et de réparation des pièces qui sont récupérées.

Tout événement inhabituel survenu immédiatement avant l'entreposage (atterrissage dur, impact de foudre, etc.) devra aussi faire l'objet d'un examen au moment de décider de l'état de fonctionnement des pièces.

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 d'un aéronef en service. 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 (p. ex. manuels 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 ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>Manuel de l'Inspecteur Navigabilité Chapitre XVI</p> <p>UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF REFORME ET D'UN AERONEF ACCIDENTE</p>	<p>Page: 2 de 2</p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 30/09/2015</p> <p>Edition.....02</p>
--	---	---

- 6- une zone de mise sous séquestre des pièces, protégée et fermée, devrait être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail ;
- 7- les documents ordinaires de gestion de maintenance devraient être utilisés (p. ex. feuilles ou fiches de travail pour consigner les déposes, étiquettes indiquant l'état de fonctionnement).

Une évaluation de l'état et de la remise en service de chaque pièce démontée devra être faite par un organisme dûment agréé. Les travaux nécessaires avant que la pièce puisse être remise en service varieront, en fonction des conditions d'entreposage, de l'environnement et de la durée de l'entreposage, d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

5. UTILISATION DES PIECES DEMONTEES D'UN AERONEF ACCIDENTE

Quand un aéronef a été accidenté, le droit à récupération (title to salvage) 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 « sur place et 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. À 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 donc faire l'objet d'une évaluation et d'une inspection de navigabilité 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. Il est indispensable que cette évaluation soit 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 bien entendu 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.