



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 04 03

Email : anacim@anacim.sn / securitedesvols@anacim.sn


**GUIDE RELATIF AU DÉMANTÈLEMENT
D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ**

(SN-SEC-AIR-GUID-13-C)

Première Edition

Octobre 2018

Handwritten initials or signatures in blue ink.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 1 sur 9

VALIDATION				
Acteurs				
Rôle	Fonction	Prénoms et Nom	Signature	Date
Rédaction :	Groupe de travail AIR	Alioune DIOMBOKHO		06/12/2023
Vérification :	Directeur de la Sécurité des Vols	Farba DIOUF		08/12/2023
Approbation :	Directeur Général	Sidy GUEYE	 	11/12/2023



 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 3 sur 9

TABLE DES MATIERES

1. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	4
1.1. Définitions	4
1.2. Abréviations	4
2. OBJET	5
3. DOMAINE D'APPLICATION	5
4. DOCUMENTS DE SUPPORT	5
5. GENERALITES	5
6. CADRE POUR LE DÉMANTÈLEMENT D'UN AÉRONEF	5
7. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ.....	6
7.1 Aéronef pouvant être démantelé	6
7.2 Cas d'une pièce remise en service conformément aux exigences du RAS 08.....	6
8. CONTENU DE LA PROCEDURE DEMANTELEMENT.....	6
9. REMISE EN SERVICE DES PIÈCES DÉMONTÉES	6
9.1 Pièces démontées d'un aéronef reformé.....	6
9.2 Eléments déposés d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident.....	7
10. PROCÉDURE DE DÉMANTÈLEMENT	8
10.1 Soumission d'une demande de démantèlement d'un aéronef immatriculé au sénégalais	8
10.2 Démantèlement de l'aéronef	8

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 4 sur 9

1. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

1.1. Définitions

a. **Accident** : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - ✓ dans l'aéronef, ou
 - ✓ en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - ✓ directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

- l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - ✓ qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - ✓ qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,


sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

- l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

- b. **Aéronef accidenté** : aéronef ayant été l'objet d'un accident
- c. **Aéronef retiré de service** : aéronef ayant atteint sa durée de vie utile, non exploité et destiné à la casse, au démantèlement, à l'exposition, à l'apprentissage ...
- d. **Autorité** : Autorité de l'aviation civile du Sénégal (ANACIM).
- e. **Élément d'aéronef** : Tout moteur, hélice, pièce ou équipement.
- f. **Éléments d'aéronef non récupérables** : Éléments d'aéronef qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut non réparable.

1.2. Abréviations

- a. **ANACIM** : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
- b. **CDN** : Certificat de navigabilité.
- c. **MOE** : Manuel des Spécifications de l'Organisme d'Entretien
- d. **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- e. **OMA** : Organisme de Maintenance Agréé

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 5 sur 9

2. OBJET

Ce guide a pour objet de définir les lignes directrices pour le démantèlement d'un aéronef réformé et immatriculé au Sénégal en vue de récupérer des pièces de rechange.

Etant entendu que des pièces de rechange sont souvent récupérées d'aéronefs réformés, ces pièces qui étaient utilisables au moment où les aéronefs ont été entreposés, peuvent s'être détériorés du fait de l'entreposage.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide s'applique aux aéronefs immatriculés au Sénégal.

Ce guide s'adresse aux exploitants, aux OMA et à toute personne impliqués dans le démantèlement d'un aéronef immatriculé au Sénégal.

4. DOCUMENTS DE SUPPORT

- a. La loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile.
- b. Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°8 (RAS 08 – Navigabilité des aéronefs).
- c. Les guides :
 - (i) SN-SEC-AIR-GUID-14 relatif à l'élaboration de contrats de maintenance d'aéronef.
 - (ii) SN-SEC-AIR-GUID-15 relatif au traitement des pièces mises à la casse.
- d. Le formulaire SN-SEC-AIR-FORM-20 relatif au renouvellement d'un certificat de navigabilité.

5. GENERALITES


En fin d'exploitation ou en fin de vie, certains aéronefs sont soit abandonnés sans entretien soit immédiatement stockés conformément aux procédures/recommandations des constructeurs et suivis par leurs propriétaires ou gestionnaires de maintien de la 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, des joints, des consommables, des matières premières et des pièces à usage unique.

Dans le cas des aéronefs accidentés, le propriétaire ou le gestionnaire de maintien de la navigabilité peut procéder à leur démantèlement.

Le démantèlement peut se faire totalement au cours d'un seul chantier mené sous la responsabilité d'un organisme de maintenance agréé ou d'un technicien de maintenance d'aéronef ; il s'agit de démantèlement complet, considéré comme une opération d'entretien en base.

6. CADRE POUR LE DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF

- a. Tout démantèlement d'un aéronef immatriculé au Sénégal va être effectué conformément aux lignes directrices définies dans ce guide.
- b. Seul un organisme de maintenance agréé conformément à la Partie 145 (Organismes de maintenance agréés) peut prétendre au démantèlement d'un aéronef. L'organisme de maintenance doit disposer d'une procédure de démantèlement approuvée par l'Autorité.
- c. Un organisme de maintenance ou un technicien de maintenance d'aéronef ne peut effectuer le démantèlement que sur un aéronef pour lequel il est qualifié et dans le respect strict des limitations accordées par l'Autorité.
- d. Avant démantèlement, les défauts connus et enregistrés dans la documentation d'entretien des aéronefs doivent être analysés par le propriétaire ou par le gestionnaire de maintien de

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 6 sur 9

la navigabilité, ainsi que leurs éventuels impacts sur les fonctions principales et de secours des éléments d'aéronefs prévus d'être déposés et remis en service.

- e. Le propriétaire ou l'exploitant (si mentionné au certificat d'immatriculation) doit superviser l'activité de démantèlement et s'assurer qu'un contrat de maintenance approprié a été signé. De plus, le propriétaire/exploitant est responsable de la soumission à l'Autorité d'une demande de démantèlement conformément au § 10.1.
- f. L'aéronef est radié du registre d'immatriculation des aéronefs du Sénégal immédiatement après démantèlement.
- g. Les sociétés procédant uniquement à la démolition d'aéronef retiré de service sans récupération d'éléments d'aéronefs pour remise en service ne sont pas soumises aux exigences du présent guide.

7. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ

7.1 Aéronef pouvant être démantelé

Les aéronefs pouvant être démantelés, afin de servir de source de pièce de rechange, doivent être immatriculés au Sénégal ;

7.2 Cas d'une pièce remise en service conformément aux exigences du RAS 08

Les exigences d'éligibilité ne s'appliquent pas aux pièces démontées auxquelles un certificat d'autorisation de remise en service a été délivré suivant un standard accepté par l'ANACIM.

8. CONTENU DE LA PROCEDURE DEMANTELEMENT

La procédure de démantèlement est décrite dans le Manuel des Spécifications de l'Organisme d'Entretien (MOE) de l'organisme de maintenance agréé. Elle doit au minimum développer les points suivants :

- a. La notification à l'Autorité quatorze (14) jours avant le début des travaux de démantèlement ;
- b. La description de l'activité à conduire (contexte, localisation, ampleur, qualification des personnels) ;
- c. Le listing des éléments à récupérer ;
- d. Le plan structuré du processus de démantèlement ;
- e. Le processus de gestion des éléments non récupérables ;
- f. Le dossier de travaux conforme au MOE et contenant le listing des éléments envoyés en réparation/revision/passage au banc ;
- g. La transmission du dossier de travaux relatif au démantèlement à l'Autorité dans les trente (30) jours après la fin des travaux de démantèlement.


9. REMISE EN SERVICE DES PIÈCES DÉMONTÉES

9.1 Pièces démontées d'un aéronef réformé

Un organisme agréé détenant la qualification de classe B ou C appropriée, peut émettre un document libératoire pour couvrir les éléments d'aéronefs en état de fonctionnement déposés d'aéronefs conformément à son MOE.

Une pièce navigable déposée de l'aéronef démantelé peut se voir délivrer un certificat d'autorisation de remise en service acceptable par un OMA Partie 145, détenant la qualification de classe B ou C appropriée, conformément à son MOE et à condition que :

- a. La conformité à toutes les consignes de navigabilité applicables ait pu être établie et documentée.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 7 sur 9

- b. 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 devront être annexés au document libératoire émis.
- c. Les états de maintenance incluent les informations relatives aux heures/cycles/nombre d'atterrissages, le cas échéant, si la pièce est sérialisée ou est une pièce à vie limite. La conformité au programme d'entretien doit être établie (maintenance programmée, pièces à vie limite, inspections structurales, etc.).
- d. Les heures de vol/cycles, y compris le temps depuis la révision générale de toutes les pièces à durée de vie limitée doivent être établis.
- e. La conformité à tout renseignement obligatoire relatif au maintien de la navigabilité suite à une modification ou une réparation de la pièce ait pu être établie.

Un certificat d'autorisation de remise en service ne doit pas être délivré, dans aucune circonstance, s'il est suspecté que la pièce a été soumise à des contraintes extrêmes d'efforts, de température, ou de toute autre nature au-delà des limites certifiées.

Dans le cas du respect de l'ensemble des exigences définies ci-dessus, l'organisme d'entretien établira un document libératoire (SN-SEC-AIR-FORM-31) et joindra en annexe l'historique d'entretien de l'élément ainsi que le rapport de test réalisé.

9.2 Eléments déposés d'un aéronef impliqué dans un accident ou un incident


Les éléments déposés d'un aéronef ayant subi un accident ou incident ne peuvent être réutilisés sans au préalable avoir fait l'objet d'une révision complète par un organisme de maintenance dûment agréé.

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 ».

Avant que leur révision et leur réinstallation puissent être envisagées, tous ces éléments feront 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. Cette évaluation sera 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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	GUIDE	SN-SEC-AIR-GUID-13-C	
	DÉMANTELEMENT D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	Date d'application : 11/12/2023	Page 8 sur 9

10. PROCÉDURE DE DÉMANTÈLEMENT

10.1 Soumission d'une demande de démantèlement d'un aéronef immatriculé au sénégalais

Préalablement au début du chantier, l'exploitant soumet une demande **qui doit être acceptable pour l'Autorité**. Le propriétaire/exploitant de l'aéronef doit soumettre cette demande au moins 15 jours avant le début du démantèlement.

Cette demande doit inclure :

- a. Une lettre détaillant le plan de démantèlement contenant au minimum :
 - (i) Nom de (des) l'organisme(s) de maintenance devant effectuer le démantèlement ;
 - (ii) Lieu du démantèlement ;
 - (iii) Les raisons et la portée du démantèlement, incluant la liste exhaustive des pièces qui doivent être récupérées ;
 - (iv) Le type de certificat de remise en service qui va être délivrées aux pièces navigables
 - (v) Le Calendrier de démantèlement et de demande de radiation.
- b. Les détails des dispositions décidées pour les moteurs, l'APU et les trains d'atterrissage (déposés et stockés entiers, démantelés, rebutés, etc.).
- c. Une copie du certificat d'immatriculation.
- d. Une copie du contrat de maintenance relatif au démantèlement entre le propriétaire/exploitant et les OMA (chaque OMA doit disposer d'une procédure de démantèlement conforme à ce guide et approuvée par l'Autorité).
- e. La procédure de surveillance du démantèlement de l'aéronef par le propriétaire/exploitant.
- f. Les documents requis pour une demande de renouvellement d'un CDN contenu dans le formulaire **SN-SEC-AIR-FORM-20**.
- g. Le cas échéant, le rapport d'accident ou d'incident.
- h. Le cas échéant, le MOE amendé.

10.2 Démantèlement de l'aéronef

Le démantèlement doit respecter les procédures de l'OMA et du propriétaire/exploitant approuvées/acceptées par l'Autorité et doit se faire d'une manière aussi voisine que possible de celle qui est utilisée dans le cadre de la maintenance ordinaire d'un aéronef en service. Un organisme de maintenance qui effectue un démantèlement doit respecter les exigences suivantes :

- a. L'OMA doit disposer d'installations adéquates pour le démantèlement et conformes à l'annexe 01 au RAS08 ;
- b. L'OMA doit disposer d'un personnel qualifié, à jour de sa formation et suffisant pour planifier, effectuer, surveiller et contrôler les opérations de démantèlement ;
- c. L'OMA doit détenir et utiliser des données d'entretien relatives à la nature des opérations de démantèlement ;
- d. L'OMA doit disposer des plateformes et matériel d'accès appropriés ;
- e. L'aéronef à démanteler doit être dans un environnement totalement contrôlé et les travaux doivent être effectués suivant un plan préétabli ;
- f. Un accès à l'outillage et aux équipements adéquats doit être assuré ;
- g. Une zone de dépôt des pièces récupérées, protégée et fermée, doit être établie dans le voisinage immédiat de l'aire de travail ;



- h. Les pièces démontées navigables doivent être stockées et entretenues conformément aux exigences et recommandations des constructeurs.
- i. Les pièces démontées non navigables et destinées à subir un entretien en vue de la remise en service, doivent être clairement identifiées et ségréguées ;
- j. Les pièces destinées à être rebutées doivent être ségréguées des pièces définies aux points h et i ;
- k. Une évaluation de l'état de chaque pièce en vue de son éventuelle remise en service doit être effectuée par un organisme de maintenance agréé détenant la qualification de classe B ou C appropriée.

Après l'accomplissement des travaux de démantèlement, l'Autorité doit être immédiatement informée pour que l'aéronef soit radié.

Toutes les pièces qui ont été jugées non récupérables et toutes les pièces non incluses dans la liste citée au § 10.1 a) iii) doivent être rebutées conformément aux lignes directrices définies dans le guide de **traitement des pièces d'aéronef destinées à la casse** référencé **SN-SEC-AIR-GUID-15**.

De plus, l'Autorité peut exiger que la plaque d'identification du constructeur soit soumise comme preuve de démantèlement de la structure et/ou demander des photographies.

Le propriétaire/exploitant doit conserver tous les états de gestion de maintien de la navigabilité ainsi que tous les états de maintenance conformément aux exigences du RAS 08 au moins deux ans après le démantèlement.