

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À
L'AUTHENTICITÉ ET À L'ÉTAT DE
FONCTIONNEMENT DES PIÈCES D'AÉRONEF**

Réf : G-DSA-5176-AIR

	Nom	Fonction	Date	
Rédaction	Charem NGUIMBY	Chef de Bureau Navigabilité des Aéronefs	23 OCT 2025	
Vérification	Lin Saturnin BOPOULOU	Chef de Service Immatriculation et Navigabilité des Aéronefs	23 OCT 2025	
	Arcadius Michel MOTOLY	Directeur de la Sécurité Aérienne	23 OCT 2025	
Validation	Romeo Boris MAKAYA BATCHI	Responsable Qualité	24 OCT 2025	
Approbation	Florent Serge DZOTA	Directeur General de l'ANAC	24 OCT 2025	

Édition 01 – Mai 2025

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel

LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
03	SINA	Chef de Service Immatriculation et Navigabilité des Aéronefs	P/E
04	BNA	Chef de Bureau Navigabilité des Aéronefs	P/E
05	-	Inspecteurs de la Sécurité	P/E
06	-	Bibliothèque	P/E
00			E
N00			

Observations :

P = Version Papier
E = Version Electronique
N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion
00 = Version originale



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° de Révision	Date de Révision
LD	1	01	15/05/2025	00	15/05/2025
LPE	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
ER	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
LR	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
TM	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
1	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
2	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
3	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
3.1	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
3.2	1	01	15/05/2025	01	23/10/2025
4	2	01	15/05/2025	01	23/10/2025
5	2	01	15/05/2025	01	23/10/2025
6	3	01	15/05/2025	01	23/10/2025
7	4	01	15/05/2025	01	23/10/2025
8	5	01	15/05/2025	01	23/10/2025
9	6	01	15/05/2025	01	23/10/2025



ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de Révision	Date d'insertion	Émargement	Remarques
Ed 01 Rév 00	15/05/2025	CNG	
Ed 01 Rév 01	23/10/2025	CNG	- Mise à jour des références réglementaires - Prise en compte de l'aspect relatif au démontage des pièces des aéronefs accidentés



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Annexe à l'Arrêté N° 2998	JORC	Navigabilité des aéronefs civils	-	19/08/2025
Annexe à l'Arrêté N° 2996	JORC	Organismes de maintenance agréés	-	19/08/2025



TABLE DES MATIÈRES

	Page
1 OBJET.....	1
2 DOMAINE D'APPLICATION.....	1
3 DÉFINITIONS/ABRÉVIATIONS.....	1
3.1 DÉFINITIONS.....	1
3.2 ABRÉVIATIONS.....	1
4 OUTILS ADDITIONNELS.....	2
5 LIGNES DIRECTRICES POUR LE SIGNALEMENT DES PIÈCES NON APPROUVÉES	2
6 LIGNES DIRECTRICES SUR LE BON USAGE DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ	3
7 LIGNES DIRECTRICES SUR LES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS.....	4
8 LIGNES DIRECTRICES SUR L'ENLÈVEMENT DES PIÈCES MISES À LA CASSE.....	5
9 EXEMPLES DE BASES DE DONNÉES DE PUBLICATION DES PIÈCES SUSPECTES NON APPROUVÉES.....	6



1 OBJET

- (a) Le présent guide qui a pour objet de définir les lignes directrices pour :
- (1) signaler la découverte ou la suspicion de pièces aéronautiques non approuvées aux détenteurs de certificat de type (TC Holder) et aux organismes de réglementation aéronautique compétents (ANAC, EASA, FAA, etc.) ;
 - (2) l'enlèvement, la gestion et la traçabilité des pièces mises à la casse afin d'assurer la conformité avec les réglementations de navigabilité et les bonnes pratiques de l'industrie ;
 - (3) définir les règles et procédures relatives à la récupération, l'inspection, la certification et l'utilisation des pièces démontées d'un aéronef réformé, afin de garantir la conformité réglementaire et la sécurité des opérations.

2 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ces lignes directrices s'appliquent aux exploitants et propriétaires d'aéronefs et aux organismes de maintenance agréés.

3 DÉFINITIONS/ABRÉVIATIONS

3.1 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent guide, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :
- (1) **Autorité primaire** : Autorité du constructeur de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef (FAA, EASA, etc...)
 - (2) **Détenteur de certificat de type (TC Holder)**: L'entité responsable de la conception et du maintien de la navigabilité d'un aéronef ou d'un produit aéronautique ;
 - (3) **Modification** : Changement de la conception de type d'un aéronef/produit aéronautique en conformité avec une norme approuvée.
 - (4) **Organisme de réglementation** : Autorités aéronautiques telles que l'ANAC, l'EASA, la FAA, etc....
 - (5) **Pièce non approuvée** : Une pièce qui ne respecte pas les exigences de navigabilité ou qui n'a pas été fabriquée, certifiée ou réparée conformément aux réglementations applicables.
 - (6) **Prestataires de service** : Tout organisme (exploitant d'aéronefs ou organisme de maintenance agréé) impliqué dans l'exploitation ou la maintenance des aéronefs.

3.2 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes utilisées dans ce guide ont les significations ci-après:

- | | |
|-----------------|--|
| (1) ANAC | Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo ; |
| (2) EASA | European Aviation Safety Agency ; |
| (3) FAA | Federal Aviation Administration ; |
| (4) TCCA | Transport Canada Civil Aviation |



4 OUTILS ADDITIONNELS

- (a) Les outils à utiliser sont :
- (1) Le formulaire **F-DSA-5176-AIR** relatif à la détection et la déclaration de pièces "suspectées non approuvées ;
 - (2) Extraits des règlements applicables.

5 LIGNES DIRECTRICES POUR LE SIGNALEMENT DES PIÈCES NON APPROUVÉES

- (a) Le signalement rapide des pièces non approuvées est essentiel pour garantir la sécurité aérienne. L'application stricte de ces lignes directrices contribue à prévenir les risques liés à l'utilisation de composants non conformes.
- (b) Il est dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté aéronautique que toute personne, organisme ou exploitant qui découvre une pièce suspectée non approuvée, la déclare en utilisant le formulaire **F-DSA-5176-AIR**.
- (c) Une pièce suspectée non approuvée doit notamment être conservée en quarantaine dès sa découverte par le déclarant et ce, jusqu'à la notification des conclusions de l'enquête en cours qui statueront quant à son éventuelle remise en service sous condition ou non, à sa mise au rebut, voire à son maintien en quarantaine à la demande des services compétents.
- (d) Concernant enfin, une pièce suspectée non approuvée découverte installée sur un aéronef ou sur un sous-ensemble d'aéronef, elle doit être déposée sans délais et être également conservée en quarantaine.
- (e) La déclaration sera envoyée aux détenteurs de certificat de type de l'aéronef ainsi qu'aux organismes de réglementation (FAA, EASA, ANAC)
- (f) Les organismes, en particulier les organismes de maintenance agréés et les exploitants d'aéronefs, doivent établir des procédures pour veiller à ce que tous les membres de leur personnel s'occupant habituellement des pièces, notamment les acheteurs, magasiniers, mécaniciens et agents de certification, soient pleinement conscients des dangers que présentent les pièces non approuvées et leurs sources probables. Il faudrait amplement les avertir au sujet des bases de données de pièces non autorisées. Les organismes de maintenance agréés et les exploitants d'aéronefs doivent aussi veiller à ce que leurs fournisseurs de pièces soient pleinement intégrés dans le réseau de comptes rendus, et il faudra de temps à autre faire des vérifications auprès du personnel pour veiller à ce qu'il demeure vigilant.
- (g) Les organismes de maintenance agréés et les exploitants d'aéronefs prendre des précautions pour éviter d'accepter par inadvertance des pièces non approuvées. De ce fait, ils doivent disposer de moyens de protection pour signaler les pièces non approuvées avant qu'elles ne fassent l'objet d'une autorisation d'installation, notamment un système de commande et de réception solide, bien informé et efficace qui, grâce à des vérifications et des comptes rendus, permet d'établir un niveau de confiance satisfaisant envers les fournisseurs, et qui :
- (1) assure une mise en corrélation constante entre les pièces commandées et les pièces reçues ;



- (2) décèle avec efficacité toute modification non autorisée des documents justificatifs et toute incapacité du fournisseur de produire la documentation requise ;
- (3) permet de savoir quand un prix indiqué pour une pièce par un fournisseur est nettement inférieur à celui qui est fixé par d'autres fournisseurs ;
- (4) permet de savoir quand les délais de livraison sont nettement plus courts que ceux qui sont indiqués par d'autres fournisseurs ;
- (5) connaît les méthodes d'emballage utilisées par des constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs agréés et peut déceler les écarts par rapport à ces méthodes.

6 LIGNES DIRECTRICES SUR LE BON USAGE DES PIÈCES DÉMONTÉES D'UN AÉRONEF RÉFORMÉ

- (a) L'utilisation de pièces démontées d'un aéronef réformé doit suivre un processus rigoureux garantissant la sécurité et la conformité réglementaire. Ces lignes directrices permettent d'assurer une gestion efficace et responsable de ces composants tout en minimisant les risques opérationnels.
- (b) 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 :
 - (1) le démontage de la pièce devrait être conforme aux données de maintenance normales (par exemple : 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 ;
 - (6) une zone de mise sous séquestre des pièces, protégée et fermée, devrait être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail.
- (c) 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.
- (d) Le processus de gestion des pièces démontées peut être décliné, sans s'y limiter, comme suit :
 - (1) Identification et traçabilité :
 - i. Chaque pièce démontée doit être correctement identifiée avec son numéro de série et son historique de maintenance.
 - ii. Un dossier de traçabilité doit être maintenu, incluant les certificats de conformité et les relevés d'utilisation
 - (2) Inspection et classification :
 - i. Une inspection visuelle initiale doit être réalisée pour évaluer l'état de la pièce.
 - ii. Une classification est effectuée selon les critères suivants :
 1. Pièces réutilisables sans réparation (approuvées conformes après inspection et test)
 2. Pièces réparables (doivent subir un processus de remise en service)
 3. Pièces irrécupérables (doivent être mises au rebut selon les règles environnementales)
 - (3) certification et remise en service :



- i. Seules les pièces disposant d'un certificat de navigabilité (exemple : EASA Form 1, FAA 8130-3) peuvent être réutilisées.
 - ii. Une révision par un organisme de maintenance certifié est obligatoire pour les pièces réparables.
 - iii. Les pièces doivent être conformes aux références constructeur et aux exigences de maintenance
- (4) stockage :
- i. Les pièces doivent être stockées dans un environnement conforme aux normes de conservation.
 - ii. Une ségrégation claire entre les pièces en attente d'inspection, en cours de remise en service et prêtes à l'emploi doit être mise en place
- (5) Documentation et suivi :
- i. Tout mouvement ou changement de statut d'une pièce doit être enregistré dans un système de gestion de maintenance.
 - ii. Une traçabilité totale des interventions et certifications doit être garantie pour assurer la conformité réglementaire.

7 LIGNES DIRECTRICES SUR LES PIÈCES RÉCUPÉRÉES D'AÉRONEFS ACCIDENTÉS

- (a) Quand un aéronef a été accidenté, le propriétaire assuré peut transférer le permis de récupération à d'autres parties 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 indemnes à la suite de l'accident que cela soit clairement confirmé. En l'absence d'une telle confirmation, l'élément ne peut être remis en service.
- (b) Aucune pièce récupérée d'un aéronef accidenté ne doit être remise en service sans une évaluation technique complète pour faire la lumière sur les 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 navigabilité valides. Seules les organismes de maintenance agréés (OMA) disposant de capacités de maintenance et d'inspection reconnues peuvent effectuer cette évaluation.
- (c) La traçabilité, l'historique d'entretien et la conformité réglementaire doivent être démontrés avant toute décision de remise en service, Il est donc essentiel que cette évaluation soit confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.
- (d) Les pièces structurelles primaires, les composants critiques ou les pièces ayant subi un choc, une exposition au feu ou une immersion sont généralement déclarées non récupérables.
- (e) En particulier, si la force d'impact est suffisante pour que la charge d'épreuve de l'élément soit dépassée, les contraintes résiduelles peuvent réduire sa résistance effective ou porter atteinte de toute autre manière à ses fonctions. Les charges plus élevées peuvent bien entendu fissurer l'élément ce qui est encore plus dangereux. De plus, une réduction de résistance peut être provoquée par un changement des caractéristiques de son matériau à la suite de la surchauffe causée par un incendie. Il est donc absolument essentiel d'établir que l'élément n'est pas fissuré, déformé ou surchauffé.
- (f) Le degré de 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 signe de surchauffe nécessiterait une enquête en laboratoire pour déterminer les modifications importantes des propriétés du matériau.



8 LIGNES DIRECTRICES SUR L'ENLÈVEMENT DES PIÈCES MISES À LA CASSE

- (a) L'enlèvement et la destruction des pièces mises à la casse doivent suivre un processus rigoureux pour garantir la sécurité et éviter tout risque d'usage frauduleux. Ces lignes directrices assurent une gestion efficace et conforme aux normes aéronautiques internationales.
- (b) 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 utilisation initiale prévue et qu'elles ne puissent être usinées ou camouflées pour donner l'impression qu'elles sont utilisables. Toute pièce mise à la casse doit être clairement identifiée avec :
- (1) Un marquage « **UNSERVICEABLE** » ou « **SCRAPPED** » ;
 - (2) Une étiquette précisant la raison du retrait (ex : usure, dommages, obsolescence) ;
 - (3) Le numéro de série et la référence de la pièce (P/N, S/N).
- (c) Les prestataires de service doivent générer un rapport de mise à la casse comprenant :
- (1) La désignation de la pièce
 - (2) Le numéro de série et la référence
 - (3) La date de retrait
 - (4) L'identité du technicien responsable
 - (5) La cause du retrait
 - (6) La méthode de destruction ou d'élimination prévue
- (d) Les prestataires de service doivent utiliser des contenants dédiés, entreposés dans une zone séparée et sécurisée, pour éviter les risques de réintroduction accidentelle ou toute confusion avec les pièces réutilisables.
- (e) Quand des pièces rejetées 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.
- (f) Selon le type de pièce et les réglementations en vigueur, plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour l'élimination et la destruction des pièces aéronautiques :
- (1) Destruction physique (découpe, broyage, perforation) ;
 - (2) Démilitarisation pour les composants sensibles ;
 - (3) Recyclage (si applicable et autorisé par l'autorité aéronautique).
- (g) L'élimination doit être enregistrée avec un certificat de destruction.
- (h) Des exemples d'éléments d'aéronef et matériaux mis à la casse sont présentés dans le tableau ci-après :
- (1) pièces comportant des défauts non réparables, qu'ils soient ou non visibles à l'œil nu ;
 - (2) pièces dont les spécifications ne sont pas conformes à celles de leur conception approuvée et qui ne peuvent être rendues conformes aux spécifications applicables ;



- (3) pièces et matériaux dont un traitement ou une réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'ils puissent être certifiés par un système approuvé ;
- (4) pièces ayant fait l'objet de modifications ou d'une réfection inacceptable et irréversible ;
- (5) pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel, ou dont les états manquent ou sont incomplets ;
- (6) pièces dont la navigabilité ne peut être restaurée en raison de leur exposition à des contraintes ou à une chaleur extrême ;
- (7) élément structurel principal démonté d'un aéronef à cycle très élevé qui ne peut être rendu conforme en respectant les spécifications aux aéronefs vieillissants.

9 EXEMPLES DE BASES DE DONNÉES DE PUBLICATION DES PIÈCES SUSPECTES NON APPROUVEES

- (a) Certaines autorités primaires de certification tiennent des bases de données pour tenir informée la communauté aéronautique sur les pièces suspectées non approuvées déclarées. Les organismes peuvent s'y référer dans le cadre de leur veille réglementaire documentaire.
- (b) Le tableau ci-après donne le lien de certaines de ces bases de données :

Autorité de l'aviation civile	Désignation du système/Programme	Liens
FAA	FAA Unapproved Parts Notifications (UPN)	https://www.faa.gov/aircraft/safety/programs/sups/upn/2020#2025
TCCA	Suspected Unapproved Parts (SUPs)	https://tc.canada.ca/en/aviation/aircraft-airworthiness/continuing-airworthiness/feedback-canadian-aviation-service-difficulty-reports/suspected-unapproved-parts-sups
EASA	Suspected Unapproved Parts (SUP)	https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircraft-products/suspected-unapproved-parts