AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

GUIDE D'AUTHENTIFICATION ET ETAT DE FONCTIONNEMENT DES PIECES DES AERONEFS

Approuvé par le Directeur Général de l'ANAC et publié sous son autorisation

GUIDE-AIR-01
EDITION :01 VERSION :00

AMENDEMENTS :

Suivi des Modifications				
Page	**Version**	**Date de modification**	**Raison De Modification**	**Autorisation**

Table des matières

AMENDEMENTS : 1

1. OBJET : 3

2. DOMAINE D'APPLICATION : 3

3. REFERENCES REGLEMENTAIRES : 3

4. DEFINITION ET ABREVIATION : 4

4.1 DÉFINITIONS : 4

5. RESPONSABILITES 8

6. CONTENU : 9

CHAPITRE 1. Pièces aéronef 9

1.1 Pièces approuvées 9

1.2 Pièces non approuvées 9

1.3 Liste des pièces non approuvées : 10

CHAPITRE 2. Responsabilité de l'exploitant 10

CHAPITRE 3. Précaution à prendre pour éviter d'accepter des pièces non approuvées 12

CHAPITRE 4. Comptes rendus de pièces non approuvées 13

CHAPITRE 5. Pièces démontées d'un aéronef réformé 14

CHAPITRE 6. Pièces récupérées d'aéronefs accidentés 16

CHAPITRE 7. Enlèvement des pièces mises à la casse 17

CHAPITRE 8. DISPOSITIONS FINALES 19

1. OBJET :

Le présent guide a pour objet de définir les règles et les procédures qui décrit les conditions relatives à l'authenticité et l'état de fonctionnement des pièces d'aéronef.

2. DOMAINE D'APPLICATION :

Le présent guide établir des lignes directrices à l'intention de l'industrie pour :

- Signaler les pièces non approuvées aux détenteurs de certificat de type et aux organismes de réglementation ;
- Le bon usage des pièces démontées d'un aéronef réformé ;
- L'enlèvement des pièces mises à la casse.

3. REFERENCES REGLEMENTAIRES :

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 8;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecies ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n°05-163 du 24 Rabie El Aouel 1426 correspondant au 3 mai 2005 relatif à l'agrément des installations de construction et de maintenance des aéronefs ;
- Décret exécutif n° 20-217 du 12 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 2 août 2020, modifié, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'agence nationale de l'aviation civile ;
- Décret exécutif n° 21-253 du 25 Chaoual 1442 correspondant au 6 juin 2021,

fixant les modalités de mise en œuvre du contrôle des services aéronautiques et de leurs prestataires par les personnes habilitées ;

- OACI- Doc 9760- Manuel de Navigabilité, Partie III : 9.10 AUTHENTICITÉ ET ÉTAT DE FONCTIONNEMENT DES PIÈCES D'AÉRONEF

4. DEFINITION ET ABREVIATION :

4.1 DÉFINITIONS :

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Approuvé. Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Catégorie A. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système pour lesquels la demande de certification a été soumise le ou après le 13 décembre 2007, et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.

Catégorie B. En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.

Certificat de type. Document délivré par un Etat contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Conception de type. L'ensemble des données et des informations nécessaires pour définir un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux fins de détermination de la navigabilité.

Conditions d'utilisation prévues. Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :

a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;

b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;

b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

Configuration (d'un avion). Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

Dommage provenant d'une source discrète. Dommage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.

Enregistrements de maintenance. Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.

En état de navigabilité. État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de conception d'une modification. État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation.

Facteur de charge. Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.

Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Groupe motopropulseur. Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Hélicoptère de classe de performances 1. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.

Hélicoptère de classe de performances 2. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

Hélicoptère de classe de performances 3. Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.

Maintenance. Exécution des tâches sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.

Masse de calcul au décollage. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.

Masse de calcul pour les évolutions au sol. Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.

Moteur. Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

Moteur(s) le(s) plus défavorable(s). Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré. Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d'un moteur répondant à cette

définition. Dans leur cas, l'expression « moteur le plus défavorable » désigne un des moteurs les plus défavorables.

Organisme responsable de la conception du type. Organisme qui détient le certificat de type, ou un document équivalent délivré par un Etat contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

Règlement applicable de navigabilité. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

Type d'aéronef orphelin. Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'État de conception et qui n'a plus d'État de conception désigné aux termes La présente instruction. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux dispositions La présente instruction.

Validation (d'un certificat de navigabilité). Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.

4.2 ABREVEATION :

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile

CDN : Certificat De Navigabilité

OMA : Organisme de Maintenance Agréé

5. RESPONSABILITES

La Direction Sécurité Technique de l'ANAC est responsable de l'élaboration et la mise à jour du présent guide.

L'exploitant est responsable de l'application des lignes directrices du présent guide.

6. CONTENU :

Procédures de certification et du maintien de la navigabilité

CHAPITRE 1. Pièces aéronef

1.1 Pièces approuvées

Une pièce approuvée est une pièce dont la conception a été jugée acceptable pour l'État de conception, qui a été fabriquée d'une manière approuvée par l'État de construction et dont l'État d'immatriculation a jugé qu'elle pouvait être utilisée en sécurité.

Les pièces standards 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.

1.2 Pièces non approuvées

Pièce "suspectée non approuvée", toute pièce neuve ou d'occasion accompagnée ou non d'un document libératoire autorisé, suspectée de ne pas être "approuvée". La raison de ce doute peut être, soit l'aspect de la pièce (dimension, masse, finition, couleur, identification absente, modifiée, ou incomplète, etc.), soit le document libératoire lui-même (ratures, mauvaise impression, n° d'agrément inconnu, etc.)

Toute pièce "suspectée non approuvée" qui s'avère après enquête ne pas satisfaire aux critères d'une pièce "approuvée", ne pas être accompagnée d'un document libératoire conforme ou valide, ou être dépourvue de tout document libératoire garantissant son origine.

1.3 Liste des pièces non approuvées :

1.3.1. Pièces détachées contrefaites et/ou frauduleusement identifiées par des marques d'organismes agréés.

1.3.2. Pièces détachées neuves expédiées directement à des utilisateurs, par un organisme de production qui ne détient pas l'agrément correspondant aux pièces fournies.

1.3.3. Pièces qui ont été entretenues et remises en service par des personnes ou des ateliers non agréés à cet effet.

1.3.4. Pièces détachées dont les documents libératoires ne peuvent être fournis.

1.3.5. Pièces détachées accompagnées de faux documents libératoires (utilisation de faux documents, falsification avérée de documents à l'origine conformes).

1.3.6. Pièces qui n'ont pas été entretenues et/ou qui n'ont pas été modifiées conformément aux dispositions des données approuvées applicables.

1.3.7. Pièces à potentiel limité qui ont atteint ou dépassé leur potentiel et présentées comme étant en état de navigabilité.

NB : Cette liste est non limitative elle peut être mise à jour,

CHAPITRE 2. Responsabilité de l'exploitant

2.1 L'exploitant doit veiller :

A ce que seules les pièces approuvées soient installées à bord d'aéronef. Aucun élément d'aéronef ne peut être installé à moins qu'il ne soit dans un état satisfaisant et qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service de manière appropriée et qu'il soit repéré conformément aux données d'entretien approuvées.

Avant d'installer un élément sur un aéronef, la personne ou l'organisme de maintenance agréé s'assurera que cet élément d'aéronef particulier remplit les conditions pour être monté sur l'aéronef lorsque différentes normes de modifications et/ou de consignes de navigabilité peuvent être applicables.

2.1.1 Les pièces standard seront montées sur un aéronef ou un élément d'aéronef uniquement lorsque les données d'entretien indiquent la pièce standard spécifique.

Ces pièces doivent uniquement être montées si elles sont accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable.

2.1.2 Les matières, étant soit des matières premières ou des matières consommables, seront utilisées dans un aéronef ou élément d'aéronef uniquement lorsque le fabricant de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef le précise dans des données d'entretien pertinentes ou comme spécifié dans le décret exécutif n° 05-163. Ces matières doivent uniquement être utilisées quand elles remplissent les spécifications requises et qu'elles ont une traçabilité appropriée. Toutes les matières doivent être accompagnées d'une documentation spécifique à ces matières et conforme aux Spécifications du fabricant et du fournisseur.

2.2 L'exploitant doit veiller à ce que l'ensemble de son personnel soit pleinement conscient des dangers que présentent les pièces non approuvées.

CHAPITRE 3. Précaution à prendre pour éviter d'accepter des pièces non approuvées

3.1 L'exploitant doit établir un système de commande et de réception efficace par vérifications et comptes rendus de tout approvisionnement de pièce aéronef qui :

- Assure une corrélation constante entre les pièces commandées et les pièces reçues ;
- Connaît les méthodes d'emballage des pièces utilisées par des fabricants, organisme de maintenance et distributeurs agrées et peut constater les écarts par rapport à ces méthodes ;
- Connaît et vérifier l'ensemble de la documentation qui doit accompagner toute pièce.

3.2 La documentation doit contenir les informations suivantes :

- Le service émetteur ;

- La désignation de la pièce ;

- Le nom, l'adresse et le numéro de l'approbation du service émetteur ;

- Le numéro de la réquisition, du contrat ou de la facture ;

- La quantité, la description, le numéro de pièce et, le cas échéant, son numéro de série ;

- Tous les renseignements pertinents concernant les limites de potentiel, la conformité ou la non-conformité avec les modifications, consignes de navigabilité, etc. ;

- La signature et le numéro d'approbation de la personne qui émet le document ;

- L'indication que la pièce est neuve ou usagée.

CHAPITRE 4. Comptes rendus de pièces non approuvées

4.1 Toute personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'exploitation ou d'agrément de maintenance d'aéronefs qui découvre une pièce suspectée non approuvée doit la déclarer.

4.2 Les renseignements nécessaires doivent comprendre une description de la pièce et une indication de son origine, le numéro de série de la pièce et caractéristiques particulières qui la distinguent des pièces authentiques.

Dès sa découverte, une pièce suspectée non approuvée doit être immédiatement identifiée comme suspecte et isolée dans un endroit sûr et contrôlé afin de déterminer si la pièce est approuvée ou non.

4.3 Une base de données relativement simple, de préférence informatisée, sera nécessaire pour tenir un registre et faciliter le traitement des comptes rendus de pièces suspectes. La base de données devrait pouvoir être interrogée pour que tout élément commun des comptes rendus reçus puisse être facilement identifié par un code. La base de données elle-même pourrait être indépendante ou faire partie d'un système de compte rendu plus général.

CHAPITRE 5. Pièces démontées d'un aéronef réformé

5.1 Les pièces de rechange sont souvent démontées d'aéronefs, opération parfois décrite par le terme « cannibalisation ». Ces pièces, bien qu'elles soient utilisables au moment où l'aéronef a été mis sous hangar, peuvent s'être détériorées sous l'effet des conditions d'entreposage, particulièrement des facteurs environnementaux, où de la durée de l'entreposage.

5.2 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 :

5.2.1 Le démontage de la pièce devrait être conforme aux données de maintenance normales dans le manuel de maintenance et effectué au moyen des outils spécifiés ;

5.2.2 Des moyens satisfaisants d'accès à la pièce devraient être disponibles ;

5.2.3 Si le démontage est effectué en plein air, il faudrait l'interrompre par mauvais temps ;

5.2.4 Tous les travaux devraient être effectués par un personnel de maintenance dûment qualifié ;

5.2.5 Toutes les connections ouvertes devraient être obturées ;

5.2.6 Une zone de mise sous séquestre des pièces, protégée et fermée, devrait être prévue au voisinage immédiat de l'aire de travail.

5.3 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 facteurs énumérés au point 5.1, d'une simple inspection visuelle extérieure à une révision complète.

5.4 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 renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité et l'état de modification et de réparation des pièces qui sont récupérées.

5.5 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.

5.6 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).

CHAPITRE 6. Pièces récupérées d'aéronefs accidentés

6.1 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.

6.2 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 compétente 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 navigabilité valides. Il est essentiel que cette évaluation soit confirmée sous la forme d'une attestation de navigabilité.

6.3 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.

6.4 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.

CHAPITRE 7. Enlèvement des pièces mises à la casse

7.1 Les personnes responsables de l'enlèvement des éléments et matériaux d'aéronef mis à la casse devaient 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 visible 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 retraitement ou une réfection ultérieure ne remplirait pas les conditions pour qu'ils puissent être certifiés par un système approuvé ;

d) Pièces ayant fait l'objet de modification ou d'une réfection inacceptable et irréversible ;

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 (voir article 7 ci-dessus) ;

g) Elément 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.

7.2 La mise à la casse de pièces et de matériaux peut ne pas être appropriée dans certains cas, lorsqu'il existe un processus d'évaluation continue pour déterminer s'ils peuvent être remis en état de navigabilité. Exemples de cas : prolongation de la durée de vie, rétablissement de

l'historique d'utilisation en service, approbation de nouvelles méthodes et technologies de réparation. Dans les cas en question, les pièces seraient séparées des pièces en état de fonctionnement en attendant qu'une décision soit prise quant à la possibilité de les remettre en état de navigabilité ou à leur mise à la casse.

7.3 Les Pièces mises à la casse devraient toujours être séparées des pièces utilisables et, lorsqu'elles sont définitivement enlevées, elles devraient être mutilées ou être signalées clairement par une marque permanente. Cela devrait 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.

7.4 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 mase au point ou

dans des applications non aéronautiques, il n'est souvent pas approprié de les déformer. En pareils cas, elles devraient porter une marque permanente indiquant qu'elles ne sont plus utilisables ; ou bien, leur numéro ou indications de leur plaque d'identification peuvent être effacés, ou un état des pièces enlevées peut être tenu.

CHAPITRE 8. DISPOSITIONS FINALES

8.1 Le présent guide sera publiée pour consultation sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.