

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique n°26 du 14 juin 2013**

**PARTIE PERMANENTE**

**Armée de l'air**

**Texte n°11**

**CIRCULAIRE N° 6974/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH/DOC**

relative à la remise en service de matériels prélevés sur des aéronefs retirés de service.

*Du 22 avril 2013*

STRUCTURE INTÉGRÉE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS  
AÉRONAUTIQUES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE : *sous-direction de la technique et de la logistique*  
; *composante technique*.

**CIRCULAIRE N° 6974/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH/DOC relative à la remise en service de matériels  
prélevés sur des avions retirés de service.**

*Du 22 avril 2013*

NOR D E F L 1 3 5 0 6 7 3 C

---

*Références :*

1. Instruction n° 6/DEF/SIMMAD/SDTL du 12 juin 2008 (BOC N° 32 du 22 août 2008, texte 6 ; BOEM 103.2.1.1, 170.1.1, 563.2.1, 564.1.1, 652-5.4, 712.1, 723.2).
2. Instruction interministérielle n° 17/DEF/IGA-Air/BSMN du 30 juillet 2010 (BOC N° 42 du 15 octobre 2010, texte 12 ; BOEM 103.2.1.1, 107.1.1).
3. Circulaire n° 3671/DEF/SIMMAD/DIRM/BRJ du 9 mars 2010 (BOC N° 19 du 7 mai 2010, texte 10 ; BOEM 103.2.1.1).
4. Circulaire n° 10055/DEF/SIMMAD/SDTL du 2 juillet 2010 (BOC N° 34 du 20 août 2010, texte 12 ; BOEM 103.2.1.1, 915-41).
5. Dictionnaire de terminologie aéronautique du ministère de la défense (RRA 100) (n.i. BO).
6. Fascicule EASA P-54-90 Edition 1er mars 2008 (n.i. BO).

*Texte abrogé :*

Circulaire n° 6974/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH/DOC du 18 juin 2012 (BOC N° 44 du 12 octobre 2012, texte 24 ; BOEM 103.2.1.1, 915-61).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 103.2.1.1, 915-61

*Référence de publication :* BOC N° 26 du 14 juin 2013, texte 11.

---

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.

1.1. Contexte.

1.2. Objet.

2. PIÈCES ET « ORGANE ACCESSOIRE ÉQUIPEMENT » PRÉLEVÉS SUR DES AVIONS RETIRÉS  
DE SERVICE DEUXIÈME CATÉGORIE.

2.1. Analyse préliminaire.

2.2. Conditions de remise en service des pièces et « organe accessoire équipement » prélevés sur avions retirés de service deuxième catégorie.

2.3. Cas des matériels sans entretien, depuis plus de 6 mois.

3. DOCUMENTATION.

#### 4. SUIVI ET MISE À JOUR DE LA CIRCULAIRE.

#### 5. TEXTE ABROGÉ.

### 1. INTRODUCTION.

#### 1.1. Contexte.

Afin de répondre à un besoin d'ordre logistique ponctuel, il peut être envisagé de prélever des pièces et équipements [organe accessoire et équipement (OAE)] sur des aéronefs retirés de service deuxième catégorie (RDS2) <sup>(1)</sup>. Dans cette position administrative, les aéronefs ne sont plus soumis aux procédures de maintenance et ont quitté l'environnement contrôlé de la navigabilité.

Il convient, alors, de contrôler le bon fonctionnement et la conformité des matériels prélevés aux exigences de navigabilité avant de les remettre dans le circuit logistique ou de les monter sur un autre aéronef (salvage).

#### 1.2. Objet.

La présente circulaire fixe les mesures générales de contrôles techniques applicables aux OAE prélevés sur des aéronefs RDS2, gérés par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD).

Cette circulaire ne s'applique pas aux aéronefs accidentés en position de RDS2. Elle ne concerne que les OAE de type « unité remplaçable en ligne (URL) » ; ce qui exclut les pièces, équipements ou éléments de cellule non facilement « prélevables » (nécessitant une dépose connexe ou une intervention de niveau industriel).

La décision de prélèvement d'un OAE sur un aéronef en position RDS2 est du ressort de la SIMMAD après analyse de la situation logistique du moment et de son intérêt économique. Il ne sera pas recherché d'accord de l'état-major concerné dans la mesure où la décision de classement RDS2 signifie qu'aucune utilisation ultérieure n'est envisagée.

L'aéronef ayant subi un prélèvement devra conserver son intégrité physique s'il est éligible à une cession, c'est-à-dire que l'OAE prélevé devra pouvoir être remplacé par un matériel du même type éventuellement non fonctionnel.

Les cas particuliers, présentant des difficultés d'application de cette circulaire technique, seront traités, au cas par cas, avec la SIMMAD.

### 2. PIÈCES ET « ORGANE ACCESSOIRE ÉQUIPEMENT » PRÉLEVÉS SUR DES AÉRONEFS RETIRÉS DE SERVICE DEUXIÈME CATÉGORIE.

Le prélèvement des pièces standards <sup>(2)</sup> consommables <sup>(3)</sup> soumis à échéance n'est pas autorisé.

#### 2.1. Analyse préliminaire.

Avant prélèvement, les pièces et les OAE concernés doivent faire l'objet d'une analyse détaillée visant à s'assurer que l'état du matériel est compatible de son utilisation ultérieure, conforme au référentiel technique applicable et que tous les enregistrements permettant de l'attester sont disponibles, de façon à accepter son retour dans l'environnement contrôlé de la navigabilité.

Cette analyse devra répondre aux critères ci-dessous :

- les pièces et les OAE prélevés sur un aéronef RDS2 devront subir une vérification technique :

- 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. En particulier, les défauts connus, non résolus 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 ;
- le bon état de fonctionnement de l'élément d'aéronef doit être vérifié et notamment l'absence de dommage, de corrosion ou de fuite éventuelle conformément aux instructions d'entretien préconisées par l'équipementier ;
- l'organisme d'entretien doit garantir que l'élément a été déposé de l'aéronef par une personne convenablement qualifiée conformément aux exigences de l'instruction citée en deuxième référence, avec les outillages et instruments appropriés ;
- les enregistrements détaillés de l'historique de l'entretien, des vérifications de bon fonctionnement de l'élément et des inspections réalisées lors de la dépose devront être annexés à la documentation avec les heures de vol/cycles (y compris le temps depuis la dernière révision générale de toutes les pièces et les OAE à durée de vie limitée) attestant du potentiel disponible selon les limites certifiées en vigueur ;
- la conformité de la configuration de la pièce ou de l'OAE prélevé au référentiel technique applicable en vigueur au moment de la repose doit être établie (les modifications et réparations connues, consignes de navigabilité ou autres directives impératives, directives d'entretien supplémentaires sont appliquées).

## **2.2. Conditions de remise en service des pièces et « organe accessoire équipement » prélevés sur aéronefs retirés de service deuxième catégorie.**

Dans tous les cas, l'élément doit faire l'objet d'une maintenance préventive selon les prescriptions de la documentation de maintenance approuvée [programme recommandé d'entretien (PRE)/programme d'entretien approuvé (PEA) et/ou autre recommandation spécifique de l'autorité technique], visant à libérer le potentiel nécessaire à son utilisation.

Le niveau de maintenance retenu avant remise en service doit être au minimum de niveau technique d'intervention 2 (NTI2) et résulte d'une analyse prenant en compte :

- l'état et la nature de la pièce ou de l'OAE (hydraulique, électrique, mécanique, cellule, etc.) ;
- l'impact de la défaillance de la pièce ou de l'OAE considéré sur la sécurité des vols ;
- les conditions dans lesquelles la pièce ou l'OAE a été entreposé (en regard des conditions de stockage préconisées, quand elles existent, comme par exemple, la réalisation de mises en fonctionnement périodiques) ;
- l'état de navigabilité de l'élément ou de l'OAE avant son passage RDS2 : l'analyse devra également montrer si l'élément n'a pas fait l'objet d'une autorisation d'écart, ou avoir subi une visite « allégée » (dite de fin de vie) lors de son dernier entretien. La maintenance à réaliser avant remise en service de l'élément devra tenir compte de ces critères (à définir avec l'autorité technique ou l'organisme agréé FRA 21J et selon la réglementation en vigueur).

Les données de navigabilité en vigueur à la date de remise en service (consignes de navigabilité, directive technique constructeur, etc.) devront être appliquées à la pièce ou à l'OAE prélevé.

## **2.3. Cas des matériels sans entretien, depuis plus de 6 mois.**

Les éléments des aéronefs, sans entretien depuis plus de 6 mois, ne pourront être remis en service qu'après un passage au plus haut NTI, tel que défini par la documentation de maintenance approuvée, sauf s'il est démontré que ces matériels ont fait l'objet de conditions de stockage adaptées pour en sauvegarder l'état (idem RDS1).

### 3. DOCUMENTATION.

La pièce ou l'OAE prélevé sur des aéronefs RDS2 doivent satisfaire aux exigences de traçabilité. Il devra être accompagné du document suiveur/libérateur en vigueur : actuellement la fiche matricule équipement (FME), la fiche suiveuse (FS) et la fiche d'intervention technique (FIT) en attendant ultérieurement, la FRA FORM 1.

Ces documents devront être mis à jour pour tenir compte du retour en environnement contrôlé de la pièce ou de l'OAE en indiquant la date de mise en position RDS2, le type de stockage et sa durée, les opérations de maintenance réalisées pour lui restituer sa navigabilité, les contrôles spécifiques imposées par les conditions de stockage, le potentiel restant ainsi que les évolutions éventuelles pour le rendre conforme à sa définition approuvée et à la réglementation en vigueur.

Notamment, les informations suivantes, devront être renseignées :

- l'identification de l'aéronef duquel l'élément a été déposé (type, immatriculation, numéro de série) ;
- la date et le nom de l'atelier ayant effectué le dernier entretien ainsi que le type d'entretien réalisé ;
- la liste des consignes de navigabilité, des modifications et des réparations effectuées, dans le cas où aucune consigne de navigabilité, modifications ou réparations n'a été exécutée, ceci doit être clairement mentionné ;
- les potentiels restants, pour les pièces ou les OAE à durée de vie ou de fonctionnement ;
- la référence des données d'entretien utilisées dans le cadre des analyses ou opérations d'entretien réalisées lors de la remise en service.

### 4. SUIVI ET MISE À JOUR DE LA CIRCULAIRE.

La SIMMAD assure le suivi et la mise à jour de cette circulaire dans les conditions fixées par la circulaire n° 3671/DEF/SIMMAD/DIRM/BRJ du 9 mars 2010, relative aux modalités d'élaboration et de gestion de la réglementation du maintien en condition opérationnelle aéronautique.

### 5. TEXTE ABROGÉ.

La circulaire n° 6974/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH/DOC du 18 juin 2012 relative à la remise en service de matériels prélevés sur des aéronefs retirés de service est abrogée.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de corps aérien,  
directeur central de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques  
du ministère de la défense,*

Michel PINAUD.

---

(1) Position administrative d'un aéronef pour lequel l'état major a décidé le retrait du service sans que soit encore arrêté son statut ultérieur (élimination, cession, instruction, etc.). On distingue deux types d'aéronefs RDS : les aéronefs RDS1 (gérés par l'état-major) et RDS 2 (gérés par la SIMMAD). La présente circulaire ne concerne que les aéronefs déclarés RDS 2.

(2) Construites selon des normes nationales ou internationales, identifiées par le détenteur de certificat de type et/ou reconnues par les autorités de navigabilité comme des pièces standards.

(3) Au sens technique du terme, en dehors de toute autre considération (logistique, administrative, etc.).