



Objectif
Sécurité

Le REXX

Maintien de
la navigabilité 

#3

Cette publication partage des comptes rendus d'événements notifiés à OSAC dans le but de susciter des interrogations sur la maîtrise des risques de l'activité : ce qui est arrivé à d'autres pourrait-il m'arriver ?

Le retour d'expérience proposé reste ainsi descriptif : il expose des écarts par rapport à une situation attendue auxquels des organismes ont été confrontés. Seuls les narratifs des événements sont ainsi présentés.

Ces expériences vécues peuvent par exemple être utiles à des fins de formation des personnels pour les sensibiliser aux tâches insuffisamment accomplies.

Elles peuvent aussi inspirer la réflexion collective dans le cadre de la gestion des risques et alimenter la cartographie des risques du système de gestion.

La gestion du maintien de la navigabilité est un maillon essentiel dans la prévention des accidents aériens. Elle participe à ce que les aéronefs volent en toute sécurité. Son efficacité dépend en grande partie de la rigueur avec laquelle elle est effectuée.

Des manquements en la matière peuvent amener à l'exploitation d'un aéronef non conforme aux exigences du maintien de navigabilité établies par le règlement (UE) N° 1321/2014 - ou à la livraison d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef non conforme aux exigences de ce même règlement.

Ils peuvent ainsi conduire, par les défaillances potentielles induites d'aéronefs ou de composants d'aéronefs, à un accident aérien.

Le maintien d'une conscience du risque est donc primordial dans la conduite de la gestion du maintien de la navigabilité. Les tâches de chacun contribuent à la sécurité de tous.

La détection et le traitement des dysfonctionnements impactant cette activité sont un enjeu majeur d'amélioration de la sécurité.

Les événements sélectionnés dans ce REX sont relatifs au suivi ou à la planification incorrecte d'une exigence liée à l'entretien de l'aéronef.

Ils illustrent le sujet de sécurité intitulé "OGMN 1" de l'outil de gestion des risques d'[Horizon 2028](#).

Dépassement de butée d'une consigne de navigabilité concernant une recherche de criques sur les pales arrière

Résumé de l'événement *(l'aéronef est exploité en transport aérien commercial)*

Je reçois samedi matin un appel de la hotline Part 145 m'informant que l'équipage de l'aéronef signale approcher de l'échéance de l'application d'une EASB (recherche de criques sur les pales arrière) et qu'aucun dossier n'a été lancé. Or il est probable que, suivant la cadence de vol, il ne soit pas possible d'attendre le lundi pour faire l'inspection. L'interlocuteur hotline est surpris que l'échéance soit atteinte si rapidement alors que l'appareil sort de visite en base et demande confirmation.

Après analyse de la situation je constate que :

- Cet appareil est sorti d'atelier une semaine auparavant et que le dossier de travaux correspondant n'est pas encore traité ;
- L'inspection initiale des pales arrière a été réalisée pendant cette visite d'entretien en base ;
- L'inspection répétitive des pales arrière n'a pas été initialisée dans le logiciel de navigabilité sur cet appareil ;

- L'échéancier provisoire diffusé à l'équipage (carnet de CRM) intègre bien les échéances des inspections récurrentes ;
- La fréquence d'inspection récurrente est de 30 h alors qu'elle devrait être de 20 h ;
- L'échéance 20 h est dépassée de 6h51 ;
- Des vols d'entraînement ont été réalisés dans la semaine écoulée ce qui a augmenté de façon inhabituelle la cadence de vol.

Dépassement de butée de la dépose de l'APU pour révision générale

Résumé de l'événement *(l'aéronef est exploité en transport aérien commercial)*

During the planning of the aircraft's APU overhaul, Engine & APU Engineering realized that the flight cycles threshold of 30 000 FC for the APU removal may be exceeded. A dedicated Work Order was implemented to have a read out of the APU FH and FC. The maintenance read 30 009 FC so the MEL was open consequently to make APU inoperative.

Technical description:

1. Engineering was in charge to organize technical aspects of the APU removal/installation and did not realize the 30 000 FC threshold was close. They did not receive any alert from Line Maintenance Planning
2. Line Maintenance Planning (LMP) did not consider the threshold for the APU removal. Even if LMP is in charge to fill in the software with FC/FH raised during the Weekly Check, no alert was sent.

Dépassement de butée de l'inspection endoscopique d'un moteur en surveillance à la suite d'un défaut en aggravation

Résumé de l'événement *(l'aéronef est exploité en transport aérien commercial)*

Nous avons reçu un nouveau document (faisant office d'annexe à l'AMM et permettant d'alléger les pas d'inspection boroscopique).

Lors de la réception de celui-ci, une étude a été conduite sur la flotte pour voir si les nouveaux pas de réinspection accordés pouvaient être appliqués.

En comparant les tâches dans le logiciel de navigabilité associées aux inspections boroscopique et les derniers rapports, un de nos techniciens supérieurs s'est rendu compte d'une incohérence entre le dernier rapport et le re-paramétrage de l'inspection dans le logiciel de navigabilité.

Le paramétrage était de 1200 FH/200 FC tandis que le rapport mentionnait un pas de 600 FH/100 FC en raison d'une aggravation de défaut.

Après recherches sur nos boîtes mails respectives puis sur notre boîte mail commune, nous nous sommes rendu compte que nous n'avons jamais reçu ce rapport et n'avons donc pas pu prendre le re-paramétrage en compte suite aux résultats d'inspection.

Avec l'équipe et Mr X, nous avons la charge de la prise en compte de ces rapports et du re-paramétrage dans le logiciel de navigabilité si nécessaire.

Cependant, Mr X ne l'avait également pas reçu. Le moteur était en overdue de 200 FH environ du fait d'être resté sur le scheduling initial.

Dépassement de butée d'une visite de maintenance, de consignes de navigabilité à la suite d'un entretien hors validation de l'organisme en charge de la gestion de la navigabilité

Résumé de l'événement

A l'arrivée de l'aéronef à l'atelier de maintenance, le mécanicien communique les heures de vols à l'organisme CAO chargé de la navigabilité.

C'est à ce moment qu'on identifie que l'avion a volé 118h46 depuis le dernier entretien connu, sans en informer le gestionnaire de navigabilité.

En plus de l'échéance de la visite 100h, plusieurs consignes de navigabilité ont été dépassées :

- US-2016-17-08 Échéance 110h dépassée de 8h46 ;
- US-2000-01-16 Échéance 50h dépassée de 68h46 ;
- US-2007-05-15 Échéance 110h dépassée de 8h46.

La visite de 50h a été effectuée par un atelier sans ordre de travail, ni justificatif.

D'autre part, le mécanicien remarque que plusieurs équipements avionique ont changé depuis le dernier passage dans son atelier. En consultant le carnet de route, il s'est avéré que ces modifications avaient eu lieu sans que le gestionnaire de navigabilité ne soit informé, donc sans ordre de travail.

Dépassement de butée d'une réparation définitive sur une gouverne de profondeur

Résumé de l'événement (l'aéronef est exploité en transport aérien commercial)

A temporary repair for 200 FC was performed on the RH elevator in accordance with the RDAF.

Later, we received a new RDAF for additional 200 FC at our request.

The engineer made an extend deadline on the job card to update the new deadline for the permanent repair.

Later, the engineer revised the CSDR to record the new RDAF and update the requirement of the SDR in the software with the new deadline.

These two interventions had the effect of doubling the permitted extension: the deadline was 600 FC instead of 400 FC.

Later, we received a new *Repair & Design Approval Form* (RDAF) for additional 200 FC at our request (600 FC from the repair date).

At this date, there were 18 FC left to perform the permanent repair.

The aircraft has been in a non-conformity configuration from February 26th (18359 FC) to April, 5th (18541 FC): 182FC.

Ressources

En 2024 la DSAC a organisé un symposium sur le thème du maintien de la navigabilité et des interfaces entre acteurs



La DSAC a produit un jeu de cartes sur les "Dirty Dozen" en sécurité aérienne



Objectif Sécurité est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne. Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.



©2024 DSAC, tous droits réservés.

Le REX maintien de la navigabilité est préparé par le département de la gestion de la sécurité d'OSAC HABILITATION en partenariat avec la mission évaluation et amélioration de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile.