



Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau

GUI-GB 004 AIR

Guide pour le compte rendu des difficultés constatées en service (SDR)

Edition : 01
Révision : 00
Date : 03/12/2020



 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	GUI-GB 004 AIR
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 2 sur 7

SOMMAIRE

1.	REFERENCES	3
2.	DEFINITIONS	3
3.	ACRONYMES	3
4.	OBJET	4
5.	DOMAINE D'APPLICATION.....	4
6.	GENERALITES.....	4
7.	SOURCES DES RENSEIGNEMENTS.....	4
8.	FORMULAIRE DE NOTIFICATION.....	5
9.	TRAITEMENT DES INFORMATIONS PAR L'AAC.....	6

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	Réf . G-AIR0004
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 3 sur 7

1. REFERENCES

OACI – Annexe 8, Partie II, Maintien de la navigabilité, §4.2.3.1 f)

OACI - Doc 9760, Partie III, Maintien de la navigabilité, §9.6.

OACI – Circulaire 95, Maintien de la navigabilité des aéronefs en service . Application
«Airworthiness» d'iSTARS.

F-AIR0016 : Formulaire de compte-rendu de difficultés constatées en service - SDR

2. DEFINITIONS

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.

Aéronef lourd : avion ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou un hélicoptère certifié pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg.

Check-list : ou liste de vérification est un document construit dans le but de ne pas oublier les étapes nécessaires d'une procédure pour qu'elle se déroule avec le maximum de sécurité. Cette opération peut se dérouler à voix haute et/ou en cochant une liste écrite de procédure

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

3. ACRONYMES

AAC : Autorité de l'Aviation Civile

AD/CN : Airworthiness Directive/Consignes de navigabilité

AMO/OMA : Approved Maintenance Organization/Organisme de Maintenance Agréé

DG-AAC : Directeur Général de l'Aviation Civile

EDTO : Extended Diversion Time Operations

MCAI : Mandatory Continuing Airworthiness Information

MTOM : Maximum Take Off Mass

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PBN : Performance-based Navigation

RVSM : Reduced Vertical Separation Minimum

SB : Service Bulletin

SDR : Service Difficulty Report

STC : Supplemental Type Certificate

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	Réf . G-AIR0004
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 4 sur 7

4. OBJET

Le système de compte rendu des difficultés constatées en service a pour objet de communiquer les renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres conditions qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité des aéronefs.

5. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique aux propriétaires ou exploitants ainsi qu'aux organismes de maintenance pour les avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) certifiée est supérieure à 5 700 kg et les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg.

6. GENERALITES

Les propriétaires, exploitants et les organismes de maintenance doivent communiquer à l'AAC des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres conditions qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité des aéronefs, des moteurs et des hélices.

Le système de compte rendu de difficultés constatées en service (Service Difficulty Report - SDR) est destiné à aider l'AAC dans sa mission de promotion d'un niveau de sécurité acceptable en :

- a) encourageant l'amélioration de la sécurité des produits ;
- b) détectant les tendances (par opposition à des cas isolés) ;
- c) fournissant à l'AAC les outils nécessaires pour que l'État d'immatriculation s'acquitte de ses obligations en ce qui concerne les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité.

Du fait qu'il assure un retour d'information, le SDR est un moyen extrêmement utile pour la prise des décisions sur les questions de fiabilité et de navigabilité.

Les SDR peuvent être traités en mode informatique ou basés sur l'emploi de formulaires remplis par l'exploitant et traités manuellement par le Service Navigabilité des AAC.

Les défauts, les anomalies et autres événements devront être notifiés dans les 72 heures à l'AAC par les exploitants d'aéronefs à l'aide du formulaire n° **F-AIR0016**.

L'AAC notifie par la suite à l'Etat de certification primaire au moyen de la fiche n° **F-AIR0016** les défauts, les anomalies et autres événements survenus sur les aéronefs immatriculés dans [ETAT].

7. SOURCES DES RENSEIGNEMENTS

Les comptes rendus de difficultés constatées en service peuvent provenir de :

- a) propriétaires ou exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) certifiée est supérieure à 5 700 kg et d'hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	Réf . G-AIR0004
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 5 sur 7

- b) organismes de maintenance d'aéronefs ;
- c) Inspecteurs d'aviation civile ;
- d) services de la circulation aérienne.

Les renseignements provenant du propriétaire ou de l'exploitant se rapportent à l'expérience de l'exploitation et de la maintenance de leur flotte.

Les renseignements provenant de l'organisme de maintenance se rapportent à l'expérience de la maintenance de tous les aéronefs entretenus ou modifiés par le détenteur du certificat de type supplémentaire (STC) si cette modification est à l'origine des difficultés constatées.

Les renseignements provenant du service de la circulation aérienne se rapportent aux événements constatés lors de la gestion du trafic aérien.

Les renseignements fournis par les inspecteurs de l'AAC se rapportent aux constatations faites au cours des activités de surveillance de l'industrie.

8. FORMULAIRE DE NOTIFICATION

Les comptes rendus doivent être présentés sur un formulaire commun. Les pannes similaires qui ne cessent de se produire doivent être signalées afin que le constructeur et l'État de construction soient au courant des tendances qui pourraient se développer.

De plus, chaque exploitant ou organisme doit signaler toute autre panne, anomalie de fonctionnement ou défectuosité qui survient ou est décelée à un moment quelconque sur un aéronef, s'il estime que cette défaillance, anomalie de fonctionnement ou défectuosité a compromis ou pourrait compromettre la sécurité de l'utilisation de l'aéronef.

La notification des difficultés constatées en service est faite à l'aide du formulaire **F-AIR0016**.

Le formulaire renseigné doit être envoyé à l'AAC, dans un délai de soixante-douze (72) heures pour rendre compte des événements suivants :

- a) les incendies en vol, en précisant s'il y avait un système d'avertissement d'incendie et s'il a fonctionné correctement ;
- b) les faux avertissements d'incendie en vol ;
- c) les cas où un système d'échappement de moteur endommage en vol le moteur ou la structure, l'équipement ou des composants adjacents ;
- d) les cas où un composant de l'aéronef cause une accumulation ou une diffusion de fumée, de vapeur ou d'émanations toxiques ou nocives dans le poste de pilotage ou la cabine des passagers pendant le vol ;
- e) l'extinction d'un moteur en vol ;
- f) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'endommagement externe du moteur ou de la structure de l'aéronef ;
- g) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'aspiration d'un corps étranger ou du givrage ;
- h) l'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
- i) les anomalies du système de mise en drapeau de l'hélice ou de la capacité du système de limiter la survitesse en vol ;
- j) les cas où le circuit de carburant ou le vide-vite modifie le débit de carburant et les cas de fuite dangereuse de carburant pendant le vol ;
- k) la sortie ou la rentrée d'un atterrisseur, ou l'ouverture ou la fermeture de trappes de logement de train, pendant le vol ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	Réf . G-AIR0004
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 6 sur 7

- l) les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins lorsque l'avion est au sol ;
- m) les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures ;
- n) les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur ;
- o) les cas où des composants ou des systèmes sont à l'origine de mesures d'urgence pendant le vol (à l'exception de l'arrêt d'un moteur) ;
- p) les cas d'interruption d'un vol, de changement d'aéronef en route, d'escale ou de déroutement non prévus dus à des anomalies mécaniques connues ou soupçonnées ;
- q) le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'une anomalie de fonctionnement, d'une panne ou d'une défectuosité, avec une indication de leur marque, de leur modèle et du type d'aéronef sur lequel ils étaient installés ;
- r) le nombre de mises en drapeau d'une hélice pendant le vol, avec une indication de son type, de celui du moteur et de l'aéronef sur lequel elle était installée.

En plus de notifier les événements à l'AAC, les propriétaires ou exploitants et les organismes de maintenance doivent également communiquer aux organismes responsables de la conception de type et aux détenteurs de STC ou de modifications, les difficultés rencontrées au cours de l'exploitation ou de la maintenance d'aéronefs.

L'AAC doit également être informée de ces échanges lorsqu'ils concernent des aéronefs immatriculés au [ETAT].

9. TRAITEMENT DES INFORMATIONS PAR L'AAC

Le système de transmission des événements établi par l'AAC dispose que toutes les déficiences constatées en service lui soient transmises dans les délais prescrits. Après analyse et traitement de ces informations, l'AAC les transmet aux :

- a) organismes responsables de conception de type de l'aéronef lorsque l'événement constaté relève de sa conception ;
- b) détenteurs de certificats de type supplémentaire (STC) lorsque l'événement constaté est dû à une modification appliquée sur l'aéronef.

En fonction des conclusions de l'enquête et de l'étude de sécurité, si l'AAC envisage d'établir une Consigne de navigabilité, les actions ci-dessous devront être prises :

- a) ouvrir un dossier technique contenant tous les éléments justificatifs pour étayer la décision de MCAI ;
- b) notifier dans les meilleurs délais cette situation à l'Etat de conception ;
- c) si l'Etat de conception détient déjà une solution à cette situation (SB, AD/CN, modification) , l'AAC devra prendre les dispositions auprès des exploitants/propriétaires pour l'application de l'action corrective appropriée ;
- d) si l'Etat de conception n'a jamais enregistré dans sa base de données de tels événements mettant en danger la sécurité, l'AAC travaillera en étroite collaboration avec les services d'ingénierie de l'Etat de conception pour valider la solution de MCAI proposée ;
- e) veiller à ce que le MCAI n'introduise pas de nouveaux risques avant son intégration à l'aéronef ;

 Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Bissau	GUIDE POUR LE COMPTE RENDU DES DIFFICULTES CONSTATEES EN SERVICE (SDR)	Réf . G-AIR0004
		Ed . 01 Date : 03/12/2020 Page 7 sur 7

- f) établir le MCAI avec l'applicabilité, la date d'entrée en vigueur, les délais et la périodicité de mise en œuvre ;
- g) exiger un retour d'information des exploitants/propriétaires après application.

Les formulaires de comptes rendus des défectuosités, anomalies et autres évènements doivent être archivés par l'AAC dans les dossiers des aéronefs concernés.
