



## **Information sur le maintien de la navigabilité :**

Vous trouverez, ci-dessous, des informations permettant de clarifier la situation pour les aéronefs durant cette période « COVID-19 ».

Les aéronefs sont stationnés à différents endroits et, dans de nombreux cas, il n'y a pas de support, disponible, pour la maintenance. Les CAMO ou les propriétaires responsables du maintien de la navigabilité doivent prendre en considération les points suivants :

### **1. Rappel concernant les "ARC" et l'exemption « 2020-05 » :**

Si la gestion du maintien de la navigabilité ou la maintenance n'est plus effectuée sur un aéronef, l'ARC ne peut pas être prolongé car l'aéronef n'est plus considéré en état de navigabilité.

Eventuellement, la DGTA pourrait accorder une dérogation sur la maintenance afin de remettre l'appareil en conformité avec les exigences de son programme d'entretien. Après cela, une prolongation de l'ARC pourrait avoir lieu conformément à l'exemption.

### **2. Stockage/parking :**

Si l'aéronef n'est plus utilisé, assurez-vous que l'aéronef est garé ou stocké conformément aux données d'entretien du détenteur du certificat de type (TC holder).

Si le parking ou le stockage ne peut pas être effectué conformément aux exigences des données de maintenance, un support du détenteur du certificat de type (TC holder) est nécessaire pour assurer une remise en service adéquate après le confinement. La DGTA encourage le responsable du maintien de la navigabilité à prendre contact avec le détenteur du certificat de type (TC holder) dès que possible.

Si aucun soutien n'est apporté par le détenteur du certificat de type (TC holder), la DGTA doit en être informée.

### **3. "Priorités" liées à la maintenance :**

Assurer un suivi de la maintenance tenant compte des priorités suivantes, en fonction de la disponibilité de l'organisme de maintenance / du personnel de maintenance :

**1<sup>ère</sup> priorité:** exécution des ADs et des tâches de maintenance liées à la certification (AWL, CMR, FAL).

**2<sup>nd</sup> priorité:** exécution des autres tâches de maintenance (non-comprises dans la "1<sup>ère</sup> priorité").

L'objectif est de maintenir, autant que possible, l'aéronef en état de navigabilité.

### **4. Maintenance non effectuée dans les délais prescrits :**

Si, pour une raison acceptable (absence d'organisme de maintenance / personnel de maintenance non disponible en raison de l'épidémie ou de mesures de confinement), certains



des points énumérés au point 3 ci-dessus ne peuvent être exécutés en temps voulu, les possibilités suivantes existent :

- a) Effectuer toute la maintenance requise avant tout vol ;
- b) Demande d'un laissez-passer afin de positionner l'aéronef dans une installation de maintenance qui peut effectuer toute la maintenance requise. La procédure de demande de ce laissez-passer est disponible sur notre site web mais peut être résumée comme suit :
  - i. Pour les tâches de "**1<sup>ère</sup> priorité**" qui ne sont pas effectuées, les conditions de vol doivent être demandées à l'EASA ou à un DOA dûment approuvé avant de demander un laissez-passer à la DGTA.
  - ii. Pour les tâches de "**2<sup>nd</sup> priorité**" qui ne sont pas effectuées, le responsable du maintien de la navigabilité doit prendre contact avec la DGTA pour voir, au cas par cas, si une dérogation pourrait être acceptable pour certaines tâches ou si des actions immédiates sont nécessaires avant tout vol, ou si un laissez-passer peut être délivré afin de positionner l'aéronef dans une installation de maintenance.

**Remarque :** Le retour à une exploitation normale pour tous les aéronefs après la période de confinement « COVID-19 » est en cours de discussion entre les Autorités de l'Aviation Civile et l'EASA. Nous vous tiendrons informés lorsque nous recevrons des informations complémentaires.

#### **5. Vol de convoyage pour des activités de maintenance :**

La DGTA confirme que le NOTAM, applicable, permet toujours d'effectuer des vols de convoyage « VFR » pour les activités de maintenance ainsi que des vols de vérification liés à la maintenance. Les mesures générales relatives au « COVID-19 », telles que l'éloignement social, l'hygiène personnelle et les déplacements essentiels, restent applicables.

#### **6. Autorisation de certains vols pour assurer la navigabilité des aéronefs :**

Compte tenu du NOTAM B1584/20 qui, dans le cadre de COVID-19, interdit les vols VFR dans l'espace aérien belge depuis le 18 mars 2020, de nombreux avions en Belgique sont immobilisés depuis un certain temps.

Le fabricant de moteurs décrit dans sa documentation les mesures applicables lors de ces périodes d'inactivité. Chacun devrait vérifier cela pour son avion, mais les fabricants les plus courants, par exemple Lycoming et Continental, décrivent qu'une telle période n'est pas propice à l'état interne du moteur, surtout en ce qui concerne la corrosion. Il est recommandé de voler au moins 1 heure en régime normal tous les 30 jours pour éviter la corrosion. En raison des températures plus élevées pendant la journée et des nuits froides, l'eau de condensation pourrait pénétrer dans le moteur et le développement de corrosion pourrait se produire plus rapidement sur toutes les pièces où le film d'huile a lentement expiré. La marche au ralenti prolongée n'est pas recommandée pour les avions. La température de l'huile n'atteindra pas la température nécessaire pour éliminer l'eau de l'huile et il n'y aura pas assez de refroidissement pour les cylindres refroidis par air.



En tenant compte de ces informations, la DGTA conseille de ne voler qu'une heure par 30 jours pour les avions pour lesquels cela est prescrit par le constructeur. Si, selon le fabricant, il suffit de faire tourner le moteur au ralenti ou au sol, alors aucun vol ne peut être effectué.

Compte tenu du fait que cela est prescrit par le fabricant pour garantir l'état technique du moteur, ce vol peut être effectué sous les mêmes conditions que pour le vol de maintenance telles que déterminées dans le NOTAM.

Les mesures générales relatives au COVID-19, tels que la distance sociale, l'hygiène personnelle et les déplacements essentiels, restent applicables à tous.

En outre, ces vols ne peuvent avoir lieu que dans les conditions suivantes :

- Une seule personne à bord qui est en possession, d'au moins, un PPL valide ;
- un vol sans atterrissage dans un autre aéroport/aérodrome et strictement pour la durée requise (1h);
- vol local à proximité (25Nm) de l'aéroport/aérodrome ;
- un plan de vol doit être soumis avec une indication claire que le vol est un vol de maintenance (pour le distinguer des autres vols VFR non approuvés) ;
- Le vol doit être effectué, dans la mesure du possible, dans l'espace aérien de classe G ;
- dans chaque CTR, ces vols sont des PPR ;
- La CTR et la TMA de Bruxelles doivent être évitées.