



COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENT DETECTE EN MAINTENANCE

Référence interne :

- initial
 final
 complément au compte-rendu Réf :

Compte rendu d'événement établi dans le cadre :

- de l'article L. 722-2 du code de l'aviation civile
 du règlement (CE) 2042/2003 (M.A.202 et/ou 145.A.60)

I. INFORMATIONS RELATIVES A LA PERSONNE RAPPORTANT L'ÉVÉNEMENT :

Nom et coordonnées : POUGEOLLE Eric

Références agrément (si applicable) :FR.MG.346

II. INFORMATIONS RELATIVES AU MATERIEL CONCERNE :

Type d'aéronef : A321-211

Immatriculation : F-WXAK

TSN : 31044 | CSN : 18632

MSN : 1554

Chapitre ATA 100 :

Type Moteur APU Hélice Equipement : COCKPIT CAPTAIN SEAT

Si moteur Position : N/A

P/N : TAAI2-33PE00-01

TSN : 37884

TSO : UNKNOWN

S/N : 852

CSN : 16045

CSO : UNKNOWN

Nom et coordonnées Propriétaire/Exploitant : AIRBUS Asset

Références CTA si exploitant :
N/A

Nom et coordonnées Gestionnaire de la navigabilité : POUGEOLLE Eric / REGIO LEASE

Références agrément : FR.MG.346

III. INFORMATIONS GENERALES RELATIVES A L'ÉVÉNEMENT :

Date de l'événement : 28/04/2014

Lieu de l'événement : TARBES

Type d'intervention au cours de laquelle est survenu ou a été constaté l'événement :

ROUTINE MAINTENANCE INSPECTION COCKPIT

IV. DESCRIPTION/CIRCONSTANCES :

During a routine inspection, it has been noticed by the customer, that the information located on the cockpit seat data plate reveal that this component could not comply with the requirement of AD F-2005-164-B (Amendement "C" information missing on data plate to demonstrate the AD compliance as per SB TAAI1-25-617).

V. ANALYSE TECHNIQUE DES CAUSES ET EFFETS :

causes confirmées causes présumées

There is a mismatch between maintenance record data and physical component installed.

An Iberia status signed by them for the delivery, ensured that the A/C is post AD F-2005-164-B as per its application.

Maintenance record data evidence demonstrate that one AVEX actuator is installed instead of the PRECILEC actuator (P/N: 4136290004 S/N: 3876). Iberia has released the component as serviceable on january 2013 (EASA Form 1 ref: MRO13-00054).

The component (sub assembly of the captain seat) has been repaired as per CMM 251137 Rev 9 of April 2nd, 2012.

Regio Lease team, as per its duties and approved data provided by the previous operator, has considered this AD as applied.

To ensure this component comply with the regulation, a work order has been issued to identify seat actuator as per AD §3.1 requirements.

Results demonstrates that the concerned seat is in unairworthy condition (identified seat acutator fall in the P/N and S/N range; complying with the AD §3.1).

 cocher la case correspondante

VI. ACTIONS ENTREPRISES/ENVISAGEES :

As this A/C is currently under storage/check maintenance, AD corrective action has been launched in order to perform the VSB TAAI-25-617.

We will launch a complete review of the records for the AD appliance for this A/C to ensure that there is no more doubt.

We will launch a physical crosscheck between the maintenance data records evidence and material/components installed on the A/C for all AD appliance performed by Iberia on this A/C (if accepted by the customer).

As subject component has been installed under previous CAMO (Iberia), we will inform Iberia in order to notify them about this finding who demonstrate that § 3.1 and §3.2 do not meet AD requirement (notifying this non-conformity in the Iberia records versus components physicaly installed by Ibéria)

ATTACHED DOCUMENTS :

AD F-2005-164-B / IBERIA MAINTENANCE DATA RECORDS OF AD SEAT COMPLIANT (ACCOMPLISHMENT SHEET) / OCCM IBERIA STATUT / IBERIA EASA FORM 1 DATED 2013 / CMM EXTRACT 25-11-37 REV 04-02-2012 / MRO WORK ORDER 4475 IDENTIFICATION

Destinataires Systématiques : (*) indiquer les coordonnées du service ou de la personne destinataire

- DGAC : Bureau Mission d’Evaluation et d’Amélioration de la Sécurité rex@aviation-civile.gouv.fr
- OSAC* :
 - cadre agréé : Responsable de surveillance (RS) de l’atelier d’entretien :
 - cadre non agréé : **à l'inspecteur d'OSAC** dont dépend l’aéronef :
 - **dans tous les cas : Responsable Programme de Sécurité de l'Etat OSAC : CR-evenements.techniques@osac.aero**
- Exploitant/propriétaire* (responsable de la gestion de navigabilité de l’aéronef) :
- Organisme responsable de la conception de l’aéronef ou de l’élément d’aéronef* :

Destinataires Conditionnels : (*) indiquer les coordonnées du service ou de la personne destinataire

Au titre du règlement (CE)2042/2003 :

- Etat d’immatriculation* (si ce n’est pas la France) :
- Etat de l’opérateur* (si ce n’est pas la France) :

En cas d’accident ou en cas d’incident grave :

- BEA (Bureau d’enquêtes et d’analyses pour la sécurité de l’aviation civile)

Bâtiment 153, Aéroport du Bourget

93350 Le Bourget

Tél. : 01 49 92 72 00/Fax : 01 49 92 72 03

Rédacteur : POUGEOLLE Eric	Date : 29/04/2014	Signature : 
Numéro de tél : 01 80 45 00 43	Adresse e-mail : epougeolle@regiolease.com	

Extrait de l'Annexe à l'arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile :

(...) C. Entretien et réparation de l'aéronef

- i) Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.
- ii) Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural.
- iii) Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- iv) Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à :
 - a) La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
 - b) La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
 - c) Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- v) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :
 - a) La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois ;
 - b) Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.
- vi) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- vii) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- viii) Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- ix) Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
- x) Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

Extraits du règlement (CE) 2042/2003 :

M.A.202 : (...) Toute personne ou organisme (...) doit rendre compte (...) de toute situation constatée sur un aéronef ou un élément d'aéronef qui impacte sérieusement la sécurité des vols.

145.A.60 : (...) L'organisation doit rapporter (...) toute situation constatée par l'organisme sur un aéronef ou un élément d'aéronef qui a provoqué, ou pourrait provoquer, un impact sérieux sur la sécurité des vols.