



ROYAUME DE BELGIQUE
SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

CIRCULAIRE

CIR/AIRW-13

Date **10/03**

Edition : **2**

Objet :

La présente circulaire décrit les consignes à suivre pour déterminer le potentiel entre révisions générales des hélices gréant les avions non affectés au transport aérien commercial.

Réf.:

Art. 24 de l'A.R. du 15-03-1954 réglementant la navigation aérienne.
Art. 1^{er} de l'A.M. du 02-08-1990 déterminant les travaux de maintenance auxquels doivent être soumis les aéronefs.

L'édition 2 comprend :

Pour le Directeur Général, absent

ir. M. DE SMET
Directeur

3 pages datées : **10/03**

1. INTRODUCTION

Un avion équipé d'une hélice ne répondant pas aux consignes de la présente circulaire est considéré comme inapte au vol.

2. GENERALITES

- 2.1. Les potentiels adoptés par la Direction Générale Transport Aérien (DGTA) sont ceux prévus par les constructeurs des hélices et publiés sous forme de "service bulletin", "service instruction", "service letter", manuel d'entretien, etc. (dernière édition).

Pour les hélices à pas variable, il est tenu compte des potentiels de base en heures de fonctionnement et/ou en temps calendrier.

Pour les hélices à pas fixe, il est seulement tenu compte des potentiels de base en heures de fonctionnement.

- 2.2. Les hélices en bois à pas fixe ne sont généralement pas limitées en potentiel par leur constructeur. Dans ce cas, l'état du matériel, constaté lors des entretiens périodiques, détermine la gamme d'opérations de reconditionnement à effectuer.
- 2.3. Sauf prescription particulière du fabricant de l'hélice le point de départ du potentiel calendrier est la date de première installation sur avion.
- 2.4. A noter qu'aucune hélice à pas variable ne peut être mise en service après un stockage supérieur à deux ans sans l'intervention préalable d'un atelier spécialisé.
- 2.5. Le calcul des heures de fonctionnement est réalisé suivant les prescriptions de la circulaire AIRW-08.

3. PROLONGATIONS DU POTENTIEL

- 3.1. Un dépassement du potentiel en heures de fonctionnement est toléré de façon à faire coïncider la révision générale ou le remplacement de l'hélice avec un entretien annuel ou 100 hrs de l'avion ou encore avec le contrôle DGTA pour le renouvellement du Certificat de Navigabilité, à la première de ces échéances.
- 3.2. Une prolongation de deux ans du potentiel "calendrier" fixé par le constructeur est accordée automatiquement, sans demande expresse auprès de la DGTA.
- 3.3. Il est évident que la règle générale, qui exige la dépose pour réparation, révision ou remplacement de l'hélice lorsqu'il est constaté qu'elle ne se trouve plus dans un état de navigabilité reste d'application.

4. BOULONS DE FIXATION DE L'HELICE

Les boulons de fixation de l'hélice sur le moteur doivent être remplacés ou contrôlés par "magnaflux" à chaque dépose de l'hélice pour révision générale et/ou lorsqu'une réparation dans un atelier spécialisé est nécessaire.

Note Le couple de serrage des boulons des hélices en bois doit être vérifié régulièrement en fonction des variations de température et d'humidité.

5. POTENTIEL DES REGULATEURS D'HELICE (C S U)

Le régulateur d'hélice est considéré comme un accessoire du moteur. Il doit donc être révisé ou être remplacé en même temps que celui-ci.

6. REMARQUES

- 6.1. Les potentiels peuvent être défavorablement affectés par des Directives de navigabilité. (Airworthiness Directive, Consigne de Navigabilité, Note Technique,...).
- 6.2. Les prolongations de potentiel ne s'appliquent pas aux hélices d'un modèle et d'une conception entièrement neufs pour lesquelles aucune expérience n'est disponible. Dans ce cas, une éventuelle demande de prolongation doit être soumise à l'approbation du constructeur de l'hélice.