

PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice **D**
Janvier 2017

Procédure de délivrance de documents de bord à un aéronef en dehors d'une classification

P-22-02



DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ.

IL ANNULE ET REMPLACE LES DOCUMENTS SUIVANTS :

P-22-13 et P-74-10 - PROCEDURES DE DELIVRANCE DE DOCUMENTS DE BORD A UN AERONEF EN DEHORS D'UNE CLASSIFICATION

BI 2010/16 - ECHANGE DES CERTIFICATS NATIONAUX DE LIMITATION DE NUISANCES (CLN) CONTRE DES CERTIFICATS ACOUSTIQUES (CA)

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

Cette révision à l'indice B a pour but la prise en compte dans le texte de l'annexe IV du circuit effectif des dossiers relatifs au changement d'immatriculation ou de modèle.

La révision à l'indice C :

- prend en compte la diffusion de l'arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs, qui annule et remplace celui du 17 mai 1971, modifié.
- modifie, dans le § III.2 de l'annexe III, la procédure de délivrance d'un duplicata.

La révision à l'indice D :

- Introduit :
 - o dans les § I.2.6 et I.3.3. de l'annexe I, le processus relatif à l'émission des CA pour les aéronefs opérés à des masses différentes selon les saisons,
 - o dans le § I.2.5, les nouvelles dispositions relatives à la signature des documents de bord, transférée à OSAC à compter du 01/01/2017,
- Précise, dans le nota 2 du § IV.2 de l'annexe IV, les conditions de correction ou de réémission des CEN par un organisme G+I suite à un changement de modèle ou d'immatriculation,
- Apporte quelques précisions visant à une meilleure appréhension du texte.

SOMMAIRE

1	OBJET	4
2	DOMAINE D'APPLICATION	4
2.1	<i>Délivrance d'un CA ou d'un CLN</i>	4
2.2	<i>Duplicata</i>	4
2.3	<i>Suites de documents de bord</i>	4
2.4	<i>Changement de modèle</i>	4
2.5	<i>Changement d'immatriculation</i>	5
2.6	<i>Responsabilité de mise en oeuvre</i>	5
3	RÉFÉRENCES	5
4	ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	6
4.1	<i>Abréviations</i>	6
4.2	<i>Définitions</i>	7
	ANNEXE I : DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE OU DE LIMITATION DE NUISANCES A UN AERONEF EN DEHORS D'UNE CLASSIFICATION	8
	ANNEXE II : DELIVRANCE DE SUITES DE DOCUMENTS	17
	ANNEXE III : DELIVRANCE DES DUPLICATAS DE DOCUMENTS	18
	ANNEXE IV : DELIVRANCE DES DOCUMENTS SUITE A CHANGEMENT DE MODELE OU D'IMMATRICULATION D'UN AERONEF	19

1 OBJET

Cette procédure a pour objet de diffuser, sous la forme d'annexes, les instructions applicables dans le cadre de la délivrance de documents de bord en dehors d'une classification pour laquelle les dispositions applicables sont celles de la procédure P-22-00 pour un aéronef importé et celles de la procédure P-22-01 pour un aéronef neuf produit par un organisme 21G ou 21F français.

Il regroupe les cas suivants :

- délivrance d'un certificat acoustique (CA) ou d'un certificat individuel de limitation de nuisances (CLN),
- duplicata,
- suites de documents de bord,
- changement de modèle ou d'immatriculation.

Nota : Les formulaires mentionnés dans cette procédure sont disponibles à leur dernier indice sur le site OSAC.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions exposées dans cette procédure s'appliquent comme suit :

2.1 Délivrance d'un CA ou d'un CLN

Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de la compétence de l'EASA et de l'annexe II de niveau OACI :

- éligibles, mais non encore munis d'un CA ou d'un CLN,
- déjà munis d'un certificat de navigabilité mais :
 - o dont le CA ou le CLN est à rééditer suite à modification de la définition de l'aéronef ou à changement de type d'exploitation, ou
 - o du fait que ce CA ou ce CLN est d'un modèle ancien ne comportant pas certaines informations utiles.
 - o **dont la masse est modifiée de manière saisonnière.**

Dans certains cas, pour les annexe II de niveau OACI, le CLN peut également être « spécial ».

2.2 Duplicata

Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de la compétence de l'EASA et de l'annexe II en cas de perte, de destruction ou de vol d'un ou des document(s) de bord.

2.3 Suites de documents de bord

- Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de l'annexe II seulement, lorsque le CDN de l'aéronef est entièrement rempli ou lorsqu'il a subi une détérioration qui rend impossible son utilisation,
- Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de la compétence de l'EASA et de l'annexe II lorsqu'un carnet ou livret
 - est entièrement rempli ou
 - lorsqu'il a subi une détérioration qui rend impossible son utilisation.

2.4 Changement de modèle

Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de la compétence de l'EASA et de l'annexe II de niveau OACI pour lesquels il est demandé l'application de dispositions prévues par le détenteur du certificat de type (TC).

	P - 22 - 02	Indice D	Janvier 2017	Page : 4
---	--------------------	-----------------	---------------------	-----------------

2.5 Changement d'immatriculation

Aux aéronefs inscrits au registre français relevant de la compétence de l'EASA et de l'annexe II pour lesquels il est demandé un passage d'une immatriculation française à une autre immatriculation française (de F-G à F-O, par exemple).

2.6 Responsabilité de mise en oeuvre

Les dispositions de cette procédure sont mises en oeuvre par :

- les personnes ou organismes agréés Partie M/G ou autres ateliers d'entretien responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés,
- les inspecteurs OSAC chargés des classifications et,
- au niveau d'Issy les Moulineaux, par les superviseurs "aéronefs" concernés et par le personnel responsable des documents de bord du pôle DOAL.

3 RÉFÉRENCES

Principaux règlements concernés

Aéronefs EASA :

- Partie 21 (annexe au règlement (UE) No 748/2012), **modifié**
- Partie M (annexe I au règlement (UE) No 1321/2014), **modifié**

Ces documents sont disponibles sur le site :

<http://easa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php>

Aéronefs Annexe II OACI :

- Arrêté du 28 août 1978, relatif à la classification des certificats de navigabilité
- Arrêté du 22 novembre 2002 « JAR 21 »
- Arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils
- Arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs

Règlements communs aux aéronefs EASA et Annexe II OACI :

- Arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs
- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef
- Réglementation opérationnelle (notamment : arrêté du 24 juillet 1991 relatif à l'utilisation des aéronefs en aviation générale)
- Arrêté du 28 décembre 2005, modifié, relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile

Ces documents sont disponibles sur le site :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Textes-reglementaires,1645-.html>

Documents DSAC

- Document RP-22-90 relatif aux licences de station d'aéronefs et aux certificats de conformité radio pour exportation
- Document G-24-00 relatif aux examens de navigabilité
- Document R-20-00 relatif au manuel de vol et étiquettes
- Document P-41-65 relatif à l'adresse 24 bits OACI, au code SELCAL et aux procédures liées aux balises de détresse 406 MHz

Ces documents sont disponibles sur le site : www.osac.aero

4 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

4.1 Abréviations

EASA/AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
CA :	Certificat acoustique (EASA Form 45)
CAC :	Code de l'Aviation Civile
CDN :	Certificat de navigabilité Selon le contexte, pris au sens étroit : certificat délivré en conformité à un CDN de type non restreint (par opposition au R-CDN ou au CDNS)
CDNS :	Certificat de navigabilité spécial (de niveau OACI) prévu au § B.1 de l'arrêté du 28 août 1978
CEN :	Certificat d'examen de navigabilité (EASA Form 15a ou 15b)
CI :	Certificat d'immatriculation
CLN :	Certificat de limitation de nuisances (aéronefs Annexe II)
CLNS :	Certificat de limitation de nuisances spécial (aéronefs Annexe II)
CRM :	Compte-rendu matériel (prévu au MA306 pour les transporteurs aériens)
DOAL :	Pôle « Aviation Légère » de la direction des opérations
DSAC/NO :	Direction Navigabilité et opérations de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC/NO/NAV :	Pôle Navigabilité de la Direction Navigabilité et opérations de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC/NO/AGR :	Pôle Agréments de la Direction Navigabilité et opérations de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC-IR :	Echelons interrégionaux de la DSAC
LSA :	Licence de station d'aéronef (attestation de conformité de la station radioélectrique émettrice d'un aéronef au Règlement de radiocommunication de l'Union Internationale des Télécommunications)
MLM :	Masse maximale à l'atterrissage
MTOM :	Masse maximale au décollage
NL :	Inspecteur OSAC en charge de l'aéronef ou RS de l'organisme agréé en charge de l'aéronef
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile
R-CDN :	Certificat de navigabilité restreint (EASA Form 24)

4.2 Définitions

Classification : Délivrance du certificat de navigabilité (et des documents associés) à un aéronef au moment de son inscription au registre français d'immatriculation

Aéronef Annexe II :

Aéronef exclu de la réglementation communautaire car relevant d'une des catégories définies dans l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008, et relevant de la seule réglementation française

Etat membre de l'EASA :

Etat membre de l'Union Européenne ou Etat associé : Norvège, Islande, Liechtenstein et Suisse

Etat tiers : pour les aéronefs EASA : Etat autre qu'un Etat membre de l'EASA

pour les aéronefs annexe II OACI : Etat autre que la France

SAS (Specific Airworthiness Specifications) :

Conditions spécifiques de navigabilité, émises par l'AESA en application du § 21A173(b)(2) pour un aéronef ou une famille d'aéronefs non éligibles à un CDN de type, permettant la délivrance d'un R-CDN

TCDS (Type Certificate Data Sheet) :

Fiche de navigabilité associée à un CDN de type (ou, pour les conceptions anciennes, valant CDN de type)

ANNEXE I : DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT ACOUSTIQUE OU DE LIMITATION DE NUISANCES A UN AERONEF EN DEHORS D'UNE CLASSIFICATION

I.1. DELIVRANCE D'UN CA/CLN EN DEHORS D'UNE CLASSIFICATION

Il existe quatre cas dans lesquels un CA/CLN peut être délivré à un aéronef en service en dehors de sa classification. Ces cas sont les suivants :

I.1.1. Aéronef déjà muni d'un CDN mais pas encore d'un CA/CLN

Le cas le plus fréquent est celui d'un aéronef qui était déjà en service en France avant que le modèle reçoive une certification de type ou individuelle de limitations de nuisances.

I.1.2. Aéronef dont le modèle change

C'est le cas lorsque le modèle après modification est certifié limitation de nuisances de type ou individuellement, quel que soit le cas du modèle avant modification.

I.1.3. Aéronef dont le CA/CLN change de chapitre d'annexe 16 de l'OACI ou dont les niveaux de bruit évoluent

C'est par exemple le cas d'un aéronef "hushkité" et/ou d'aéronefs opérés avec des configurations aérodynamiques (hypersustentateurs) particulières.

Cela concerne également les aéronefs opérés à des masses différentes selon les saisons. Ce cas particulier est traité dans le § I.2.6.

I.1.4. Aéronef dont le CA/CLN est d'un modèle ancien

C'est le cas lorsque le propriétaire a besoin d'un CA/CLN comportant les informations qui n'apparaissent pas sur le CA/CLN en sa possession (chapitre annexe 16 OACI, modèles moteurs et hélices, masses, niveaux de bruit).

I.2. PROCEDURE

I.2.1. Le postulant

Le postulant à l'obtention d'un CA ou d'un CLN pour un aéronef doit être le propriétaire de cet aéronef, au nom de qui le Certificat d'Immatriculation français est délivré.

Le propriétaire peut mandater un représentant pour les démarches de classification. Une copie du mandat sera exigée.

I.2.2. Eligibilité de l'aéronef pour lequel il est demandé un CA ou un CLN

L'obtention du CA ou du CLN nécessite que :

- l'aéronef dispose d'un CDN/CEN valide,
- la configuration de l'aéronef soit certifiée du point de vue des nuisances sonores.

Nota : Tous les avions et les hélicoptères sont soumis à une certification acoustique, sauf :

- les avions non lourds dont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1975 et pour lesquels un premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1er janvier 1980,
- les avions spécialement conçus et utilisés pour l'acrobatie, le travail agricole ou la lutte contre les incendies,
- les hélicoptères dont la date de demande du certificat de type est antérieure au 1er janvier 1985,
- les hélicoptères spécialement conçus et utilisés pour des travaux agricoles, la lutte contre l'incendie ou le transport de charges externes.

I.2.3. Les justificatifs à fournir

Le postulant doit lister l'ensemble des caractéristiques de l'aéronef (et notamment, les modifications/réparations impactant les niveaux de bruit) et identifier les niveaux de bruit certifiés.

Cas des aéronefs relevant de la compétence de l'EASA :

Pour les aéronefs relevant de la compétence de l'EASA, les « configurations acoustiques » certifiées et les niveaux de bruit correspondants sont définis dans les bases de données EASA, accessibles sur le site EASA :

<https://easa.europa.eu/document-library/noise-type-certificates-approved-noise-levels>

- TCDSN Heavy propeller
- TCDSN Jet aeroplanes
- TCDSN Light propeller
- TCDSN Rotorcraft

Ces bases de données, faisant l'objet de constantes mises à jour, doivent être consultées au plus près de la date de renseignement du formulaire de classification.

Cas des aéronefs de niveau OACI relevant de l'annexe II :

Se retourner vers OSAC (voir coordonnées ci-dessous) pour demander une copie de la fiche de données de nuisances correspondant au certificat de type (CT) nuisances de l'aéronef considéré.

Lorsque la base EASA ou le TC nuisances ne couvrent pas la configuration de l'aéronef considéré ou en cas d'incohérence entre les données EASA et celles du manuel de vol ou en cas d'absence de données de bruit dans le manuel de vol, contacter OSAC/DOAL/documents de bord :

- par courrier : OSAC - DOAL/Documents de bord - 14, boulevard des Frères Voisin - Immeuble Zénéo - 92137 Issy-les-Moulineaux cedex
- par courriel : nadia.kastriottis@osac.aero qui retransmettra à l'inspecteur DOAL/NA concerné, lequel interviendra, le cas échéant, auprès du bureau de la performance environnementale des aéronefs de la DGAC/DTA/SDD3 pour obtenir les données manquantes ou définir la conduite à tenir face aux problèmes d'incohérence entre les différentes données existantes.

I.2.4. Demande de CA/CLN

Le postulant utilise le formulaire F-22-02-1 à son dernier indice, disponible sur le site OSAC. Il renseigne de manière exhaustive la partie I de ce formulaire, rassemble les pièces requises et l'adresse à OSAC conformément au logigramme du § II.3.

Nota : les changements de configuration saisonniers peuvent concerner plusieurs aéronefs. Le formulaire à utiliser est alors le F-22-02-2 à adresser, avec la partie I du F-22-02-1 dûment renseignée hors les paragraphes I et II, uniquement par courriel à : certificat.acoustique@osac.aero » avec pour objet : « Demande de CA/CLN en dehors d'une classification/voir F-22-02-2 joint »

I.2.5. Processus de délivrance du CA

Vérifications réalisées par OSAC

Conformément au 21.B.420, OSAC procède aux vérifications nécessaires à la délivrance des documents, à savoir :

- éligibilité de la demande,
- vérification des justificatifs fournis,
- inspection de l'aéronef.

L'inspection n'est pas requise si le contrôle, par OSAC, de la configuration physique de l'avion par rapport à la demande de CA, peut se faire sur la base d'un document du responsable de la gestion du maintien de la navigabilité attestant que les modifications acoustiques référencées sur la demande de CA sont bien enregistrées comme effectuées dans la documentation de l'aéronef (livret aéronef, APRS atelier 145, etc.).

Edition des documents par OSAC

OSAC/DOAL/NA édite le CA lorsque :

- les vérifications décrites au § précédent ont été réalisées,

Le CA est daté et signé par un responsable habilité d'OSAC, puis transmis à l'adresse identifiée dans la demande comme celle où doivent être envoyés les documents.

Le CA, daté et signé, est archivé dans le système d'information d'OSAC par OSAC/DOAL/NA.

I.2.6. Cas particulier des aéronefs opérés à des masses différentes selon les saisons

Lorsqu'une compagnie aérienne sollicite OSAC pour l'édition d'un(des) nouveau(x) certificat(s) acoustique(s), et uniquement suite à l'évolution saisonnière du critère de masse (MTOM et/ou MLM), le gestionnaire de navigabilité de(s) l'aéronef(s) concerné(s) renseignera le formulaire référencé « F-22-02-4 », disponible au dernier indice sur le site d'OSAC.

Nota : toute raison pour une demande de CA autre que celle pour un changement de masse saisonnier doit faire l'objet du processus décrit dans les § I.2.1 à I.2.5 décrits ci-dessus.

Le supplément au (aux) manuel(s) de vol ou l' (les) extrait(s) du (des) manuel(s) de vol indiquant les nouvelles masses (MTOM / MLM) ainsi que le formulaire « F-22-02-4 » dûment renseigné, daté et signé, est à adresser à l'attention de DOAL/NA par courriel à : certificat.acoustique@osac.aero avec pour objet : « Délivrance certificat acoustique suite changement de masse saisonnier ».

Le circuit du formulaire est décrit dans le § I.3.3.

Nota : ce formulaire doit obligatoirement être imprimé et signé avant son envoi à DOAL/NA

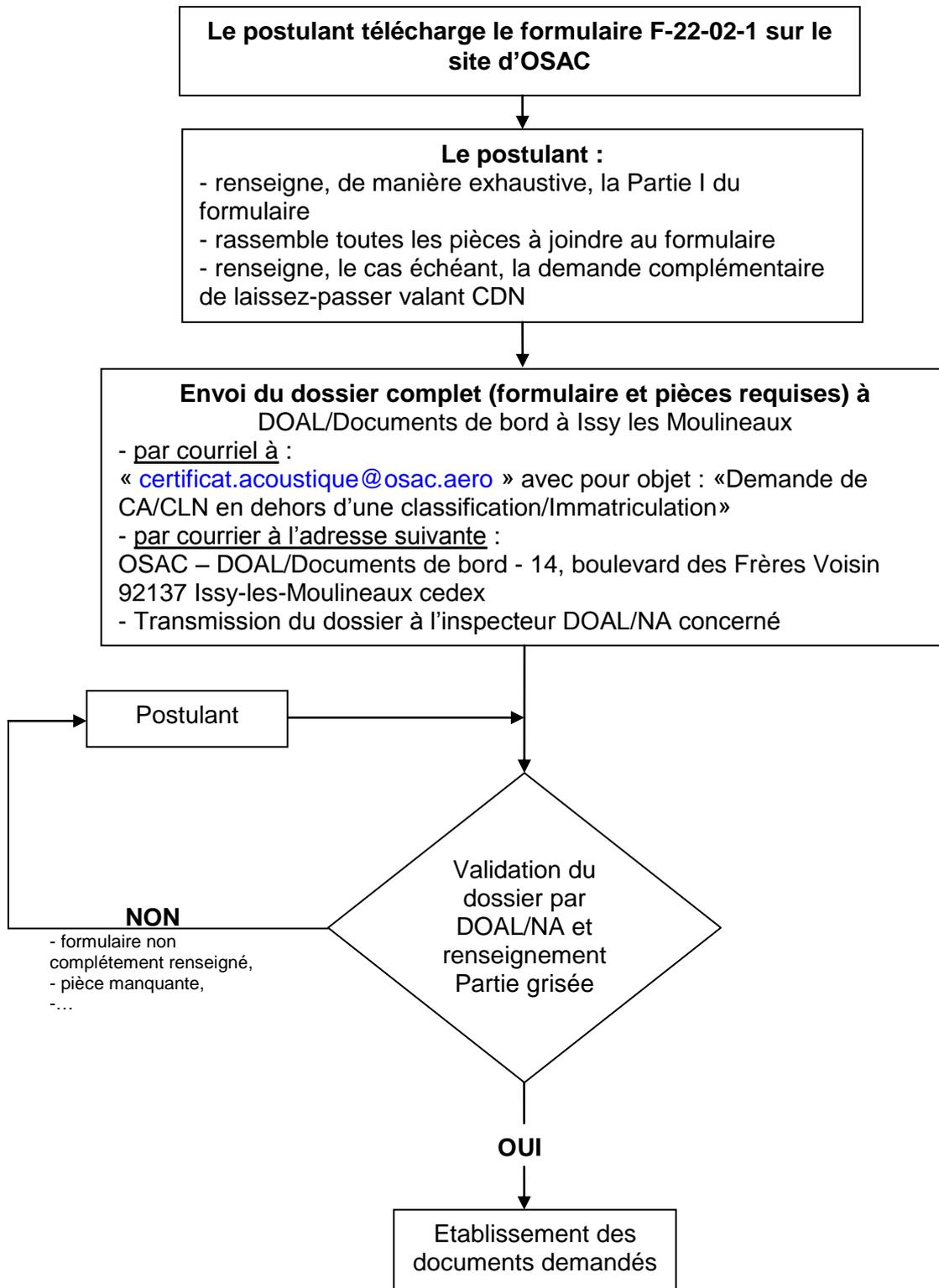
Dans son courriel, le postulant mentionnera l'adresse d'envoi et de facturation des documents.

En vue de conserver une certaine flexibilité, les certificats acoustiques seront édités sur la base du formulaire « F-22-02-4 » renseigné, néanmoins :

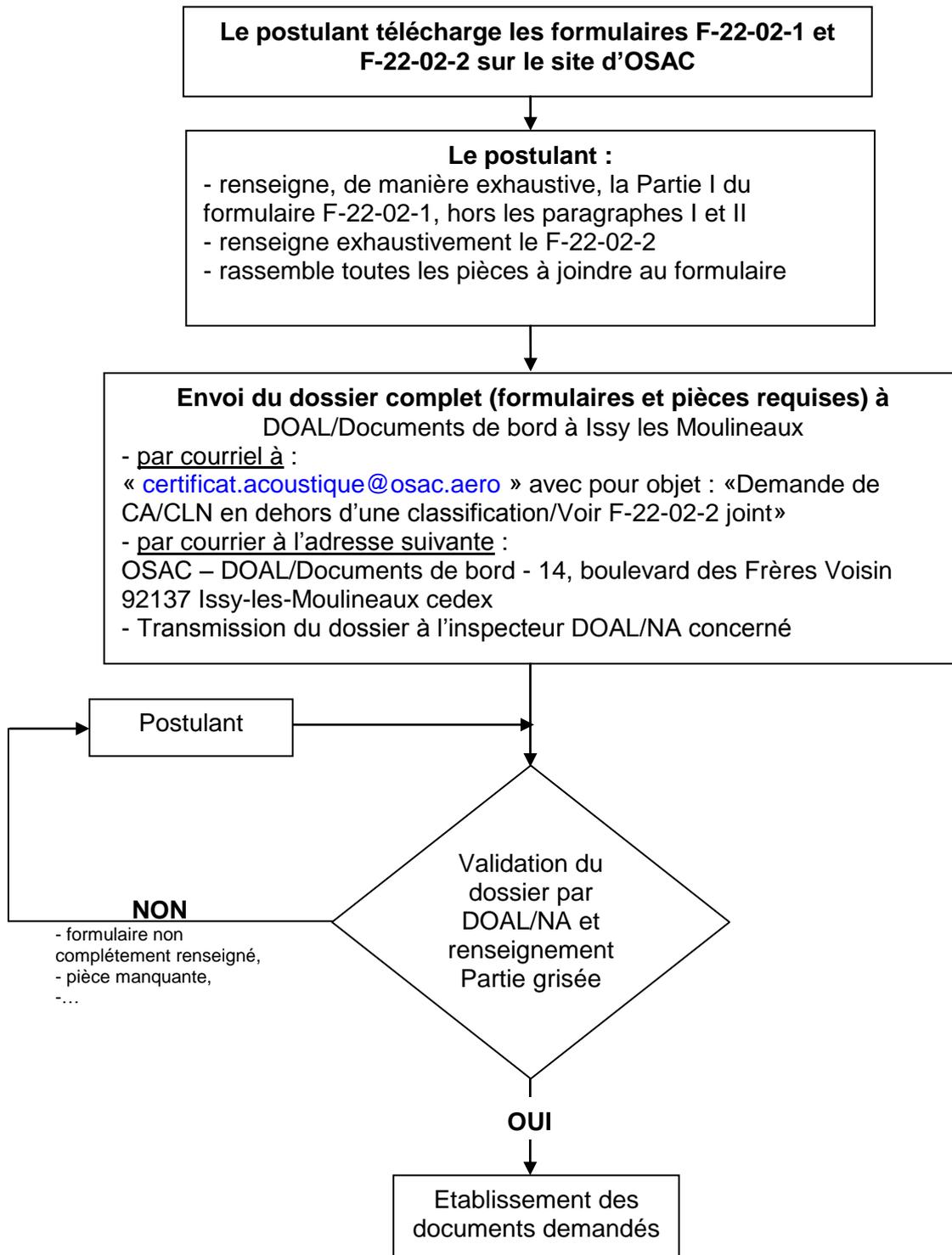
- Le postulant s'engage à avoir pris connaissance de la procédure publique « P-22-02 » et à présenter un aéronef conforme à une définition acoustique certifiée par l'EASA et en état de navigabilité,
- Le postulant s'engage à détruire le précédent CA dans les 8 jours suivant la réception du nouveau CA,
- OSAC se réserve le droit de demander la constitution d'un dossier conformément à la procédure « P-22-02 » afin de procéder à son étude.

I.3. CIRCUIT DES FORMULAIRES

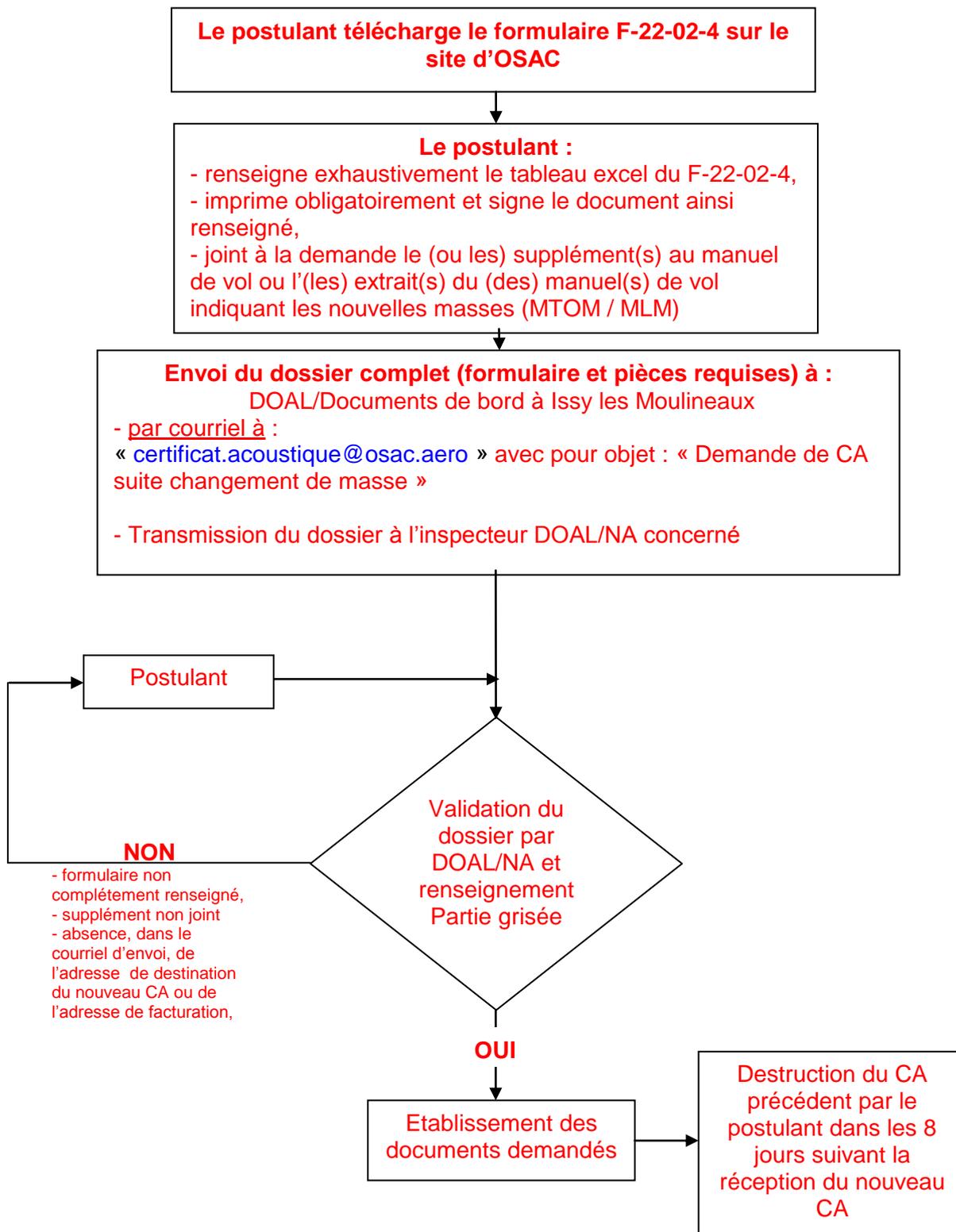
I.3.1. F-22-02-1



I.3.2. F-22-02-2



I.3.3. F-22-02-4



I.4. REDEVANCES

Les opérations de délivrance d'un CA/CLN en dehors d'une classification réalisée par OSAC sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur (y compris en cas d'abandon). Sont également facturés les frais d'édition du document.

Appendice de l'Annexe I

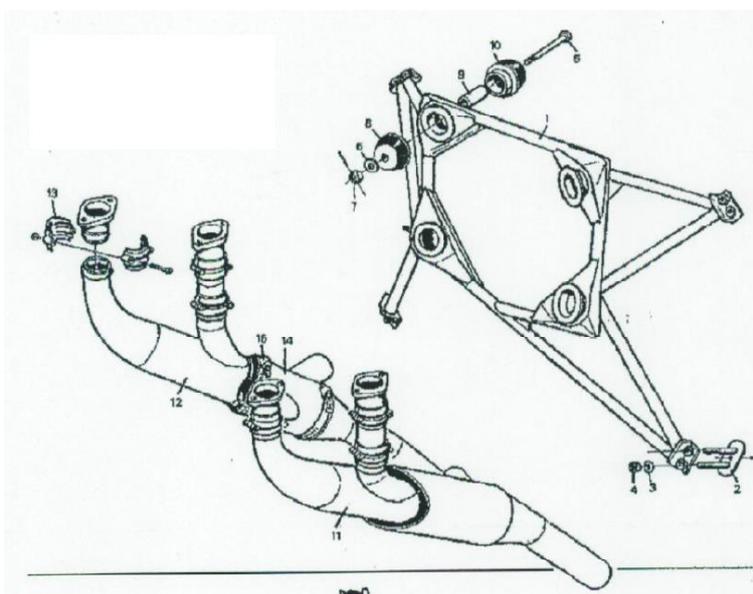
Avions CEAPR (Robin) DR300/400 : Echappement et silencieux installés en production

Pour les avions CEAPR (Robin) DR300/400, la diversité des configurations échappement/silencieux pouvant avoir été installées en production rend leur identification difficile.
Cet appendice identifie les différentes configurations constructeur existantes.

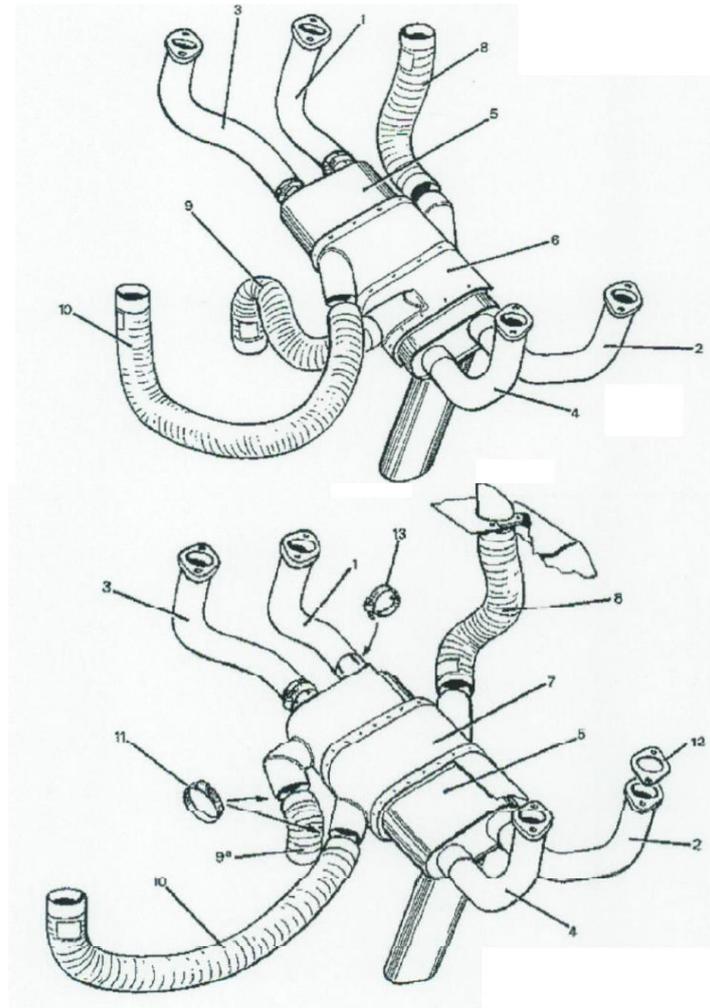
Le Formulaire F-22-02-1 doit être renseigné en précisant les modèles d'échappement (standard, standard 01) et silencieux (flûtes, APR ¼ onde) installés.

Si la configuration constructeur d'origine a été modifiée en service (ajout d'un STC), préciser les références des échappements et silencieux installés.

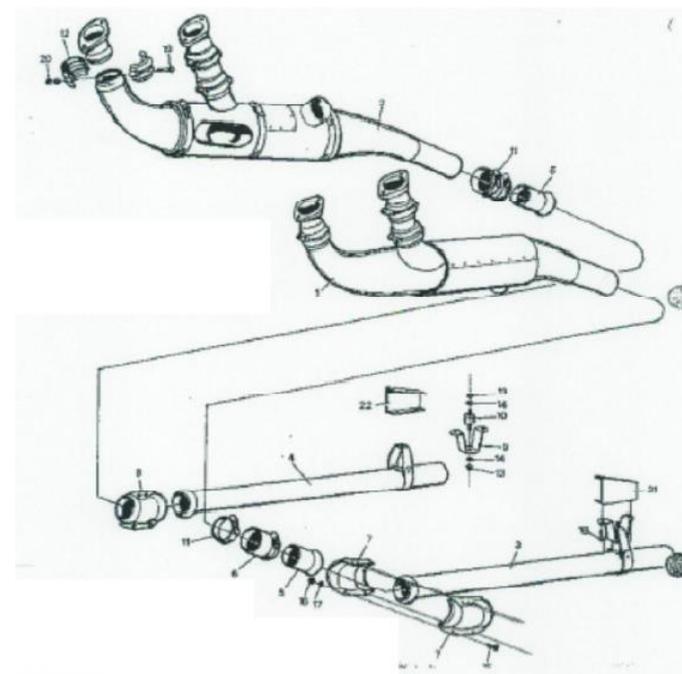
Echappement dit échappement « STANDARD »



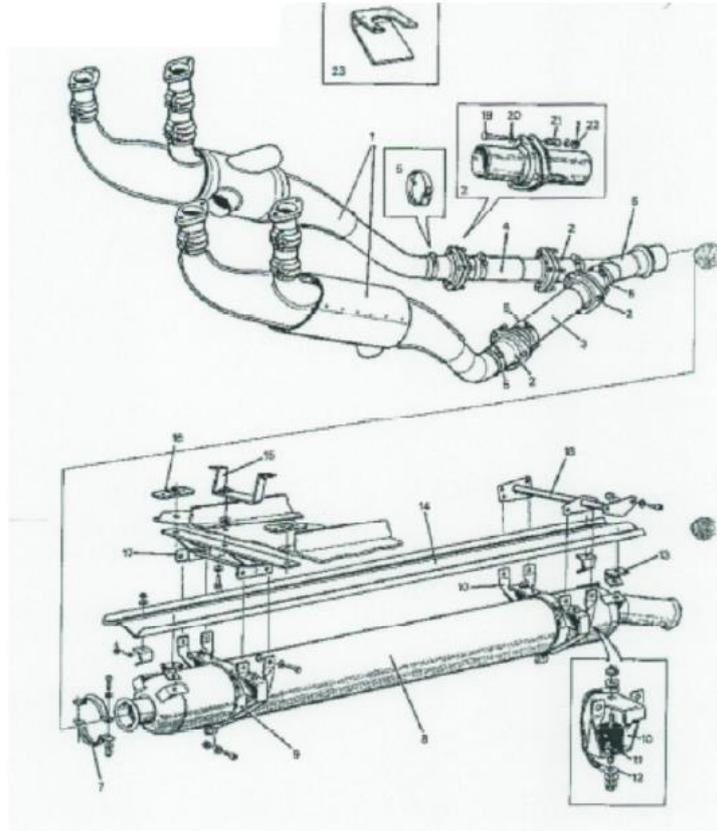
**Echappement dit échappement « STANDARD 01 »
 (il existe deux variantes qui ont le même impact acoustique)**



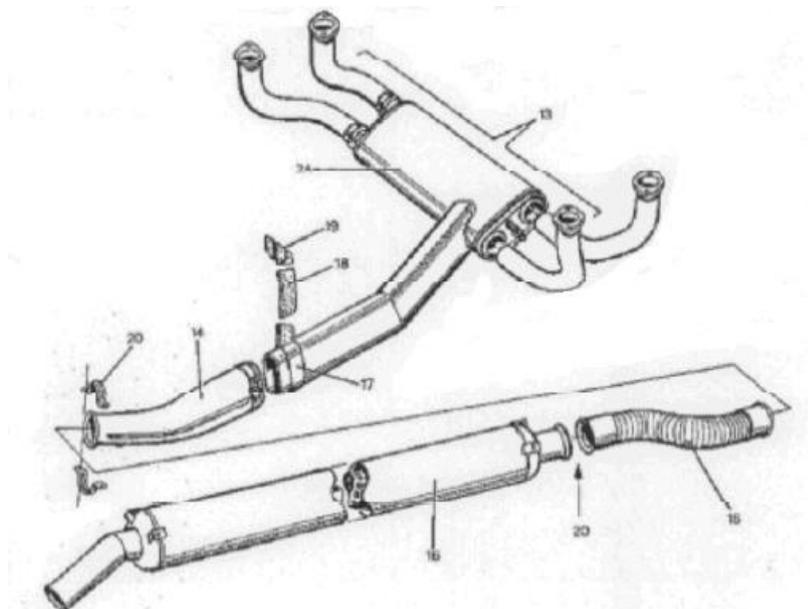
Echappement « STANDARD + Flûtes »



Echappement « STANDARD + ¼ d'onde (APR) »



Echappement « STANDARD 01 + ¼ d'onde (APR) »



ANNEXE II : DELIVRANCE DE SUITES DE DOCUMENTS

Le formulaire à utiliser est l'AC 120 « Feuille de correspondance Propriétaire/Locataire/Exploitant avec OSAC » disponible à son dernier indice sur le site d'OSAC (Documentation technique/Formulaires).

II.1. GENERALITES

Les documents suivants sont à remplacer par des "suites" lorsqu'ils sont entièrement remplis :

- CDN (toutes catégories) pour les aéronefs relevant de l'annexe II
- CR, LA, LM et LR.

C'est également une suite de document qui est faite :

- lorsque le document a subi une détérioration qui rend impossible son utilisation. Il convient bien entendu de fournir la preuve matérielle de cette détérioration,
- lorsque le CDN d'un aéronef annexe II change de modèle ou de catégorie de CDN (exemple : CDNS devenant CDN).

II.2. PROCEDURE

II.2.1. La demande

Le postulant doit faire la demande de renouvellement en temps utile.

Pour ce qui est des CDN des aéronefs de l'annexe II, il est rappelé que la DGAC refuse de signer des documents dont la validité est périmée.

S'il est constaté, lors d'un examen pour intervention sur le CDN, qu'un document arrive à saturation, le NL fera établir sur le champ une demande de renouvellement de ce document par le postulant.

Pour le CDN, la demande accompagnée des photocopies du CDN à remplacer (recto-verso) est transmise à documents de bord DOAL. Le postulant reçoit le document de la DGAC, généralement sous quinzaine.

II.2.2. Actions documents de bord DOAL

Le nouveau document est, à l'emplacement prévu, numéroté N+1, N étant le numéro du document remplacé.

II.2.3. Actions NL

Le CDN remplacé, devenu inutile, doit être renvoyé au NL qui l'archive dans le dossier de l'aéronef concerné.

Pour les carnets et livrets, le renouvellement est entièrement pris en charge par le NL qui, dans ce cas, au vu des documents à remplacer, émet également les pages de garde après contrôle de la situation technique.

L'ancien document doit alors être arrêté par le NL qui, sur la page de garde, appose une mention en conséquence et indique la délivrance d'une suite. Des aménagements de la mise en œuvre de cette exigence peuvent être adoptés par le NL dans tous les cas où les circonstances conduiront à un traitement du renouvellement du document sans que l'ancien puisse être présenté (urgence, éloignement...).

II.3. FACTURATION

En application de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances cité dans le § 3 (REFERENCES) de la présente procédure, les frais d'édition de chacun des documents établis dans le cadre de la délivrance de suites de documents sont fixés à 50€ par document émis.

	P - 22 - 02	Indice D	Janvier 2017	Page : 17
---	--------------------	-----------------	---------------------	------------------

ANNEXE III : DELIVRANCE DES DUPLICATAS DE DOCUMENTS

Le formulaire à utiliser est l'AC 120 « Feuille de correspondance Propriétaire/Locataire/Exploitant avec OSAC » disponible à son dernier indice sur le site d'OSAC (Documentation technique/Formulaires).

III.1. GENERALITES

En cas de perte ou de vol d'un document, OSAC est sollicité pour délivrer un duplicata, pour l'ensemble des documents qu'il établit.

III.2. PROCEDURE

III.2.1. La demande

Les demandes doivent être envoyées à OSAC/DOAL/Documents de bord en charge de leur traitement.

III.2.2. Les conditions requises

Les conditions à remplir pour qu'un duplicata puisse être délivré sont les suivantes :

- Fourniture d'une déclaration sur l'honneur de perte ou de vol par la personne qui a perdu ou s'est fait voler le document.
- Demande de duplicata AC 120 signée par le propriétaire ou le locataire/utilisateur de l'aéronef (contrôle possible sur le certificat d'immatriculation ou auprès du Bureau des immatriculations de la DGAC) ou par une personne mandatée (joindre le mandat).
- Dans le cas du CDN d'un aéronef de niveau OACI relevant de l'annexe II dont la validité est périmée, renouvellement préalable (la DGAC n'acceptant pas de signer un CDN non valide).
- Dans le cas d'un CEN, OSAC/DOAL/Documents de bord pourra être amené à demander, le cas échéant, la délivrance du duplicata au PEN OSAC qui l'a émis.
- Dans le cas d'un carnet ou d'un livret, reconstitution des heures/cycles de fonctionnement et de la situation technique de l'aéronef ou du moteur.
- Dans le cas d'une LSA, il est rappelé qu'un duplicata est fourni d'office avec chaque licence. Si, pour quelque raison que ce soit, ce duplicata n'est pas disponible, il sera alors nécessaire de faire une nouvelle demande de LSA, accompagnée de l'attestation de conformité requise.

Lorsque ces conditions sont satisfaites, le duplicata, sur lequel (à l'exception du dossier CNRA) sont apposées explicitement la mention "DUPLICATA", et la date d'émission du duplicata, est établi. La délivrance des duplicatas suit le même processus que pour les premières délivrances de documents.

III.3. FACTURATION

En application de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances cité dans le § 3 (REFERENCES) de la présente procédure, les frais d'édition de chacun des documents établi dans le cadre de la délivrance de duplicatas sont fixés à 50€ par document émis.

ANNEXE IV : DELIVRANCE DES DOCUMENTS SUITE A CHANGEMENT DE MODELE OU D'IMMATRICULATION D'UN AERONEF

IV.1. GENERALITES - DEFINITIONS

- **Changement de modèle** : un tel changement résulte en principe de l'application de dispositions prévues par les détenteurs de CDN de type et diffusées dans des Bulletins Services. Dans le cas contraire, il doit faire l'objet d'une modification majeure approuvée (STC).
- **Changement d'immatriculation** : sont évoqués ici les cas de passage d'une immatriculation française à une autre immatriculation française (de F-O à F-G par exemple).

IV.2. DISPOSITIONS COMMUNES AUX CHANGEMENTS DE MODELES ET D'IMMATRICULATION

Ces changements imposent l'examen de la documentation de l'aéronef et nécessitent la réémission du CDN, de la LSA et l'émission ou la réémission éventuelle du CA/CLN.

Les propriétaires/utilisateurs doivent établir une demande F-22-02-3.

L'ancien CDN ne permet plus à l'aéronef de voler et il ne peut pas être corrigé. Il doit être détruit.

Un laissez-passer en attente de et valant CDN peut être éventuellement fourni par DOAL /Documents de bord, comme dans le cas des classifications, si le postulant en fait la demande.

La délivrance des nouveaux documents suit le même processus que pour les premières délivrances.

Nota 1 : Les conséquences des changements sont à prendre en compte, le cas échéant, par le postulant au niveau de l'ensemble des documents de bord et d'aéronef autres que ceux évoqués dans le présent chapitre.

Nota 2 : Le CEN peut être :

- soit, corrigé par DOAL/Documents de bord. Dans ce cas, l'original du CEN sera joint au dossier (cf § IV.5)

- soit, corrigé avec la même date d'expiration, par l'organisme G en charge de l'aéronef, dès réception du nouveau CDN.

Le CEN corrigé doit comporter la signature et l'identification du responsable ayant effectué la correction.

Le CEN corrigé doit être adressé à l'autorité dans les 10 jours suivant sa correction.

IV.3. PARTICULARITES RELATIVES AU CHANGEMENT DE MODELE

Le changement peut entraîner l'établissement d'un CA/CLN si, contrairement à l'ancien modèle, le nouveau est certifié de type nuisances ou appartient à une catégorie dont les individus sont susceptibles de recevoir des CLN Spéciaux. Si l'aéronef possédait déjà un CA/CLN, celui-ci est réémis.

Le dossier transmis à documents de bord/DOAL par le postulant doit rappeler les conditions techniques de la transformation :

- BS ou STC appliqué - par qui,
- Référence de la définition certifiée (fiche de navigabilité - fiche de données de nuisances),
- Nouveau manuel de vol,
- Référence du dossier de travaux,
- Pesée,
- Nouvelle plaque d'identification,
- Application des CN/AD correspondant au nouveau modèle,

- Recalage entretien éventuellement nécessaire.

Les travaux sont à mentionner dans les documents de bord et d'aéronef.

Les pages de garde du carnet de route et du livret d'aéronef sont à amender par le postulant pour y faire apparaître le nouveau modèle de l'aéronef.

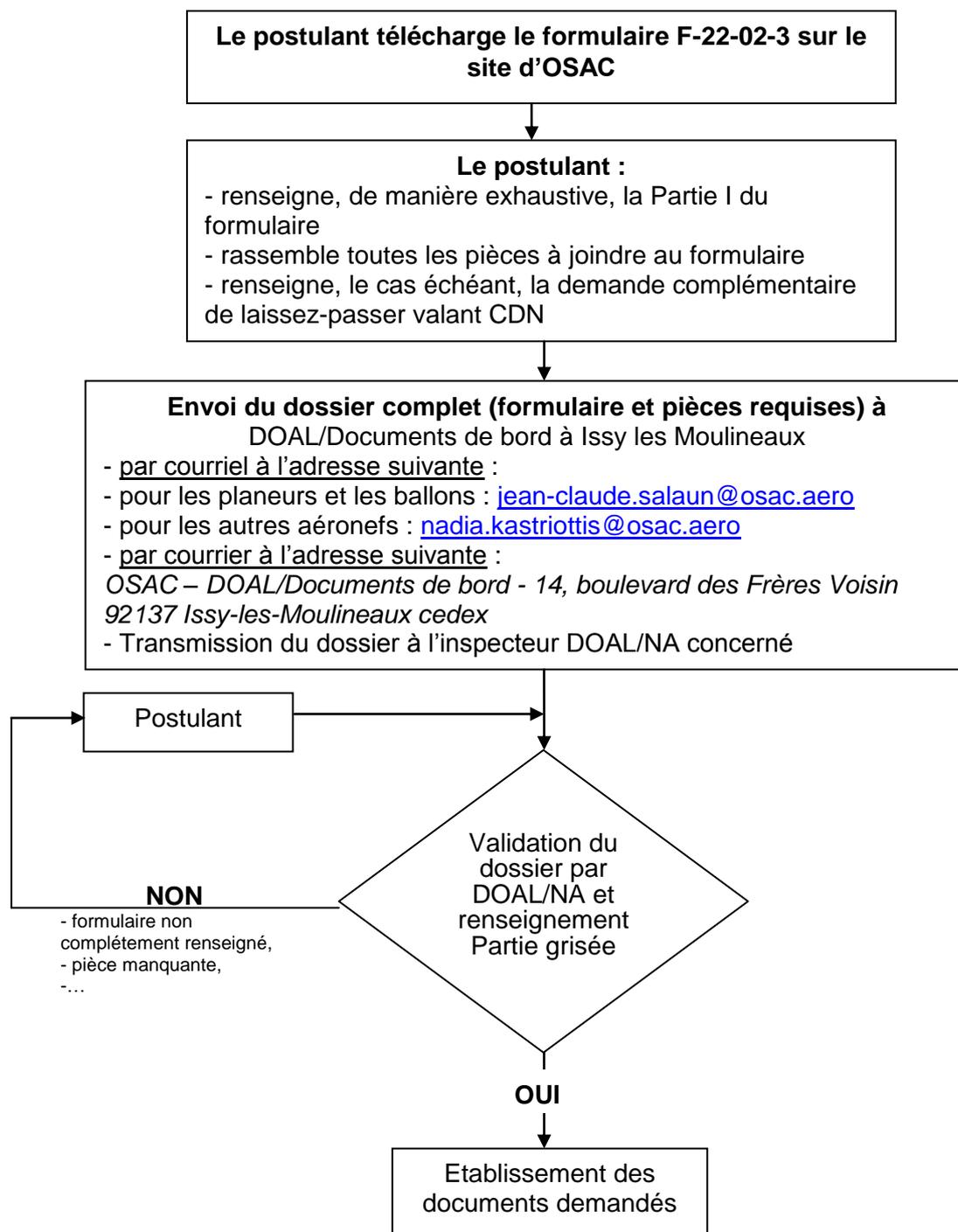
IV.4. PARTICULARITES RELATIVES AU CHANGEMENT D'IMMATRICULATION

L'attention des propriétaires/utilisateurs est attirée sur le fait que l'accord du Bureau des Immatriculations de la DGAC est nécessaire préalablement à l'établissement du nouveau CDN ainsi qu'à celle du laissez-passer valant CDN.

Le changement d'immatriculation doit être mentionné dans le carnet de route et dans le livret d'aéronef, ainsi que dans tout document technique relatif à l'aéronef où apparaissent ces marques.

Les pages de garde du carnet de route et du livret d'aéronef sont à amender par le postulant pour y faire apparaître la nouvelle immatriculation.

IV.5. CIRCUIT DU FORMULAIRE F-22-02-3



IV.6. FACTURATION

L'intervention de DOAL/Documents de bord est facturée au temps passé conformément aux dispositions de l'article 12 de l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances cité dans le § 3 (REFERENCES) de la présente procédure, plus les frais engagés.

En application du § V de l'annexe de cet arrêté, les frais d'édition de chacun des documents établis dans le cadre du changement de modèle ou d'immatriculation sont fixés à 50€ par document émis.