

DELIVRANCE DES CERTIFICATS
DE NAVIGABILITE INDIVIDUELS AMERICAINS
AU NOM DE LA FAA
POUR LES AERONEFS NEUFS
CONSTRUITS EN FRANCE

EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REEDITE
IL ANNULE ET REMPLACE L'EDITION PRECEDENTE

Cette nouvelle édition a pour objet de prendre en compte les évolutions des directives transmises par la FAA.



LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date	Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	3	06/2006	0		A2/1	3	06/2006	0	
EV/1	3	06/2006	0		A2/2	3	06/2006	0	
PV/1	3	06/2006	0		A3/1	3	06/2006	0	
SO/1	3	06/2006	0		A3/2	3	06/2006	0	
1	3	06/2006	0		A4/1	3	06/2006	0	
2	3	06/2006	0		A5/1	3	06/2006	0	
3	3	06/2006	0		A6/1	3	06/2006	0	
4	3	06/2006	0		A7/1	3	06/2006	0	
5	3	06/2006	0		A8/1	3	06/2006	0	
6	3	06/2006	0		A9/1	3	06/2006	0	
7	3	06/2006	0						
8	3	06/2006	0						
9	3	06/2006	0						
10	3	06/2006	0						
A1/1	3	06/2006	0						
A1/2	3	06/2006	0						
A1/3	3	06/2006	0						
A1/4	3	06/2006	0						
A1/5	3	06/2006	0						
A1/6	3	06/2006	0						
A1/7	3	06/2006	0						
A1/8	3	06/2006	0						
A1/9	3	06/2006	0						



SOMMAIRE

1.	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Références	Page 1
4.	Définitions	Page 1
5.	Procédure de délivrance des US CofA	Page 2
6.	Exigences administratives de la FAA	Page 10
7.	Facturation	Page 10

Annexe 1 : Lettre FAA MF/vk/CofA – Procédures du 16 janvier 2001 avec l'appendix 1 de la FAA order 8130.2F du 05 novembre 2004

Annexe 2 : Liste des personnes autorisées à délivrer au nom de la FAA un US CofA chez un constructeur agréé français.

Annexe 3 : Exemple de forme FAA 8130-6

Annexe 4 : Exemple de US CofA forme FAA 8100-2

Annexe 5 : Exemple de fax (AFS-750-FAX-4) pour la confirmation de l'immatriculation par la FAA

Annexe 6 : Exemple de fax (AFS-750-FAX-1) pour la réservation d'une immatriculation par la FAA

Annexe 7 : Exemple de reçu du US CofA

Annexe 8 : Lettre GP01062 SFACT/NP du 20 février 2001

Annexe 9 : Exemple de certificat d'immatriculation américain forme FAA 8050-3



1. **OBJET**

Un certain nombre d'aéronefs neufs produits en France sont immatriculés aux USA. La FAA peut autoriser l'autorité du pays de fabrication de l'aéronef à délivrer en son nom le Certificat de navigabilité américain (US CofA) au client américain. L'objet de ce fascicule est de préciser la procédure à suivre pour délivrer ces US CofA.

2. **DOMAINE D'APPLICATION**

Ce fascicule s'applique uniquement au cas des aéronefs neufs construits en France et pour lesquels l'EASA ou la DGAC ont la responsabilité de la navigabilité.

Ce fascicule n'est aussi applicable que chez les constructeurs où des inspecteurs du GSAC ont été nommés auprès de la FAA AIR 200 Washington DC comme agissant au nom de la FAA pour la remise des US Certificate of Airworthiness (CofA).

Cette procédure ne concerne que les constructeurs français détenteurs d'un agrément de production.

Ce fascicule reprend les termes de la procédure FAA 8130.2F Appendix 1 du 5 novembre 2004 qui amende la 8130.2D transmise par lettre de la FAA Bruxelles n° MF/rr/MF-99-07 du 16 janvier 2001 fournie en annexe 1.

3. **REFERENCES**

Accord bilatéral franco-américain concernant la sécurité de l'aviation du 14 mai 1996 et du § 4.3 de l'Implementation Procedure du 24 août 2001.

Lettre de la FAA Bruxelles n° MF/vk/CofA-Procédures du 16 janvier 2001.

P-22-11 : délivrance des documents de navigabilité individuels des aéronefs et moteurs neufs fabriqués en France.

P-35-20 : JAA FORM 52 : attestation de conformité d'aéronef.

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC par la lettre n° 2006-1307/DCS/NO/AGR du 24 avril 2006.

4. **DEFINITIONS**

US CofA : certificat de navigabilité individuel qui atteste la conformité de l'aéronef au certificat de type américain. Il est édité par la FAA et signé par la FAA. Il est aussi référencé sous le numéro FAA form 8100-2.

CAA : (Civil Aviation Authority), terme utilisé dans la procédure FAA pour désigner l'autorité de l'aviation civile du pays exportateur. Dans le cadre de cette procédure, le terme CAA désigne la DGAC/GSAC.

AFS-750 : centre de la FAA qui gère les immatriculations US.

FAA Aircraft Registration Branch, AFS-750
Mike Monroney Aeronautical Center
P.O. Box 25082
Oklahoma City, OK 73125-0082
USA

Bureau émettant le certificat FAA : c'est la tournure utilisée dans la procédure FAA pour désigner le bureau de la FAA AIR 200 de Washington, DC.

FAA Production and Airworthiness Division, AIR-200
Room 815
800 Independence Avenue, S.W.
Washington, DC 20591
USA



5. PROCEDURE DE DELIVRANCE DES US CofA

La procédure originale et complète telle qu'établie par la FAA figure en annexe 1.
Le fascicule fournit la traduction de la procédure FAA complétée en italique d'informations supplémentaires nécessaires pour assurer une bonne interprétation et une pratique adéquate de la procédure américaine.

Les numéros des paragraphes indiqués sont ceux de la procédure FAA. Chaque paragraphe décrit une phase de la procédure.

Phase a Le constructeur d'aéronefs notifie à la CAA du pays de construction qu'un aéronef, identifié en phase b ci-dessous a été vendu à un propriétaire US identifié et va être immatriculé au registre américain. En conséquence, le propriétaire US de l'aéronef va demander l'émission de la forme 8100-2 sur le lieu de construction.

Dans la pratique, le GSAC est intéressé dans cette étape uniquement par le fait qu'il est informé qu'il sera sollicité pour délivrer le US CofA à l'aéronef concerné.

Phase b Le propriétaire US soumet à l'AFS-750 une demande pour obtenir un numéro d'identification US pour l'aéronef particulier, qui doit comprendre :

1. Le nom du propriétaire US,
2. Le nom du constructeur,
3. Le type de l'aéronef,
4. Le numéro de modèle de l'aéronef (*numéro ou désignation du modèle*) et
5. Le numéro de série de l'aéronef.

Phase c Le propriétaire US, à réception de l'identification, la fournit au constructeur de l'aéronef pour marquage sur l'aéronef (référence CFR 14 part 45, marquage de l'identification et de l'immatriculation (part 45), section 45.21). Le propriétaire US fournit aussi cette information à la CAA pour son propre usage. Ce numéro d'identification deviendra le numéro d'immatriculation final.

Phase d Le propriétaire US informe le Directeur du bureau de la FAA qui émet les certificats de navigabilité individuels pour les aéronefs importés de son souhait d'obtenir la FAA form 8100-2 émise sur le lieu de construction de l'aéronef. Le propriétaire américain fournit aussi à la FAA une form 8130-6 avec les sections I, II et III renseignées lorsque c'est possible.

Toutes les données doivent être dactylographiées ou imprimées lisiblement. Certaines cases dans la section III, attestation du propriétaire, doivent être laissées vides jusqu'à ce que la demande finale soit renseignée, puisque ces informations ne sont connues qu'au moment de la livraison finale. La Form 8130-6 est considérée être « initiale » jusqu'à ce que ces informations soient inscrites. Les sujets à laisser en blanc sont les suivants :

1. L'état de conformité aux dernières consignes de navigabilité US applicables comme indiqué dans la case consignes de navigabilité US dans la sous section B, bases de certification de l'aéronef.
2. L'enregistrement des heures totales cellule (y compris les heures de vols de réception) dans la case appropriée de la sous section C, heures totales cellule.
3. La date de la demande comme indiqué dans la sous section D, certification.

Note : La forme 8130-6 "initiale" devrait être renseignée en accord avec l'advisory circulaire FAA 21-12, demande de certificat de navigabilité US, FAA form 8130-6 ou en accord avec l'order 8130-2.



Dans la pratique, cette demande peut aussi être faite par le constructeur français au nom du client américain (futur propriétaire). Dans ce cas, le constructeur doit avoir reçu une autorisation officielle du propriétaire américain. Cette autorisation doit être formalisée par une lettre notariée d'un notaire américain.

Le postulant (constructeur français ou propriétaire américain) envoie sa demande (avec copie au RS/GSAC) pour un US CofA selon la forme FAA 8130-6 en demandant dans la lettre d'envoi que le US CofA soit transmis au RS/GSAC. Sur cette forme FAA 8130-6 initiale, la date de demande ne devra pas être renseignée afin d'éviter une incohérence au niveau des dates lorsqu'elle sera complétée en final. La date de demande sera complétée au moment de la délivrance du US CofA, ainsi que les autres informations susceptibles d'évoluer entre cette demande initiale et la date de délivrance du US CofA. (Seule une copie de la forme FAA 8130-6 est donc transmise à la FAA, l'original étant conservé pour complément avant la délivrance du US CofA).

Phase e La CAA informe le Directeur du bureau émettant les certificats FAA, de son souhait d'agir au nom de la FAA pour la remise de la forme 8100-2 pour cet aéronef particulier. Les informations suivantes doivent être fournies par la CAA :

1. Identification de l'aéronef
2. Nom du propriétaire US
3. Date prévue de livraison de l'aéronef.

Note : Une lettre d'assistance continue d'une autorité peut être une méthode pour informer la FAA sous réserve de l'acceptation par le bureau émetteur des certificats FAA.

Dans la pratique, il n'est pas nécessaire de notifier au cas par cas à la FAA AIR 200 de Washington, DC notre souhait de délivrer le US CofA en son nom. Ce souhait a été émis de façon globale par la DGAC par lettre GP01062 SFACT/NP du 20 février 2001.

Toutefois, s'il y avait désaccord sur l'identification de l'aéronef, le nom du propriétaire et la date de livraison tels que définis dans le courrier du constructeur référencé en phase d, le RS le notifierait à la FAA.

Phase f Le bureau FAA qui émet le certificat prépare la forme 8100-2, comprenant 2 copies carbone.

1. Liste dans la case 5 toutes les exemptions existantes accordées par la FAA qui sont applicables à l'aéronef, comme indiqué sur la fiche de navigabilité de type américaine (TCDS) ou toute autre correspondance officielle.
2. Laisse la case "date d'émission" en blanc.
3. Signe l'original et 2 copies à l'encre bleue et les envoie au représentant CAA désigné. L'encre bleue est utilisée pour que la signature originale soit facilement identifiable.
4. La phrase suivante doit être incluse dans la lettre de transmission du bureau émettant le certificat FAA :

" ne remettez pas ce certificat de navigabilité individuel, émis pour l'aéronef en objet, tant que AFS-750 ou notre bureau ne vous a pas notifié que l'aéronef a été immatriculé de façon appropriée"

Note : Si l'AFS-750 informe la CAA directement, ils doivent aussi informer le bureau émettant le certificat FAA que l'aéronef est immatriculé et que la CAA en a été informée.



La FAA transmet le US CofA au RS comme indiqué dans l'annexe 2 de ce fascicule.

Dans le cas où l'aéronef a été certifié aux USA avec une exemption qui est indiquée dans la data sheet de la FAA, cette exemption sera automatiquement portée par la FAA sur le US CofA. Il n'est pas nécessaire de porter la mention de cette exemption sur le CDN export, ni sur la forme FAA 8130-6.

Phase g Préparation et installation de la plaque d'identification.

- 1.) Le constructeur de l'aéronef installe une plaque d'identification sur l'aéronef qui est conforme aux exigences de la section 45.11, après réalisation de tous les essais en vol et contrôles nécessaires (voir note ci-dessous). Le constructeur de l'aéronef appose aussi les marques de nationalité et d'immatriculation sur l'aéronef en accord avec la section 45.21.
- 2.) Pour les aéronefs construits hors des Etats-Unis (USA) conformément à la section 21.29 TC (Type Certificate), le numéro de certificat de type (TC) sur la plaque d'identification peut être soit le numéro du TC US, soit le numéro de TC du pays de construction. L'information inscrite sur la plaque d'immatriculation doit fournir un moyen pour déterminer le numéro de TC US applicable, si le numéro de TC du pays de construction est utilisé. De plus, certains pays n'utilisent pas le terme « production certificate » (PC) et aux Etats-Unis mêmes, certains aéronefs ne sont pas construits sous un PC. En ce qui concerne les numéros de PC, la réglementation FAA en vigueur demande un numéro de PC, s'il existe. Cependant les aéronefs qui sont des produits fabriqués hors des US selon la réglementation de la section 21.29, n'auront pas un numéro FAA-PC associé. La plaque d'identification peut inclure le numéro d'approbation de production associé émis par la CAA du pays de construction.
- 3.) La FAA a, dans certains cas, accordé des exemptions réglementaires permettant des localisations alternatives pour le montage des plaques d'identification de certains aéronefs de transporteurs aériens. Tout aéronef dont la plaque d'identification est montée à un endroit autre que celui requis au § 45-11 doit être couvert par une exemption réglementaire traitant de cette localisation alternative de la plaque d'identification.

Dans cette phase le TC est le n° de certificat de type français ou EASA et le PC est le n° de POA français.

Phase h Après la réalisation de toutes les tâches et contrôles nécessaires pour s'assurer que l'aéronef est conforme à la définition certifiée de type américaine, et qu'il est apte au vol, la CAA émet le certificat de navigabilité pour export pour cet aéronef particulier. Ce certificat doit contenir l'attestation indiquée dans la fiche de navigabilité de type de la FAA adéquate dans la rubrique "exigences d'importation".

Note : S'il existe des non conformités, dérogations etc... la CAA doit obtenir un accord écrit du bureau émettant le certificat FAA avant de délivrer la forme 8100-2 pour l'aéronef concerné. De telles conditions peuvent empêcher l'attribution à l'aéronef de la forme 8100-2 puisqu'il n'est pas entièrement conforme au certificat de type US.

Le certificat de navigabilité pour export est délivré au constructeur par le RS selon les procédures prévues dans le cadre de l'agrément de production du constructeur (voir fascicules P-22-11 et P-35-20). Il doit faire mention de la conformité à la définition américaine tel que cela est indiqué dans la data sheet émise par la FAA.

Toute modification développée postérieurement à la certification pour import faite par la FAA, et incluse dans la définition de l'aéronef exporté, doit faire l'objet d'une information de la FAA AIR 200 de Washington, DC par le constructeur selon les procédures acceptées par la FAA en vigueur pour chaque constructeur, avec copies DCS/NO/N et le RS du GSAC.



Phase i Travaux supplémentaires réalisés après l'émission du Certificat de Navigabilité pour export par la CAA.

1. Si des travaux supplémentaires (ex : modifications, réparations, etc) sont réalisés sur l'aéronef par le constructeur après l'émission du CdN export par la CAA et avant la remise du US CofA, il faut respecter la procédure suivante :
 - a. Le travail doit être géré, documenté et réalisé par le constructeur dans le cadre des procédures et du système d'assurance qualité de son agrément de production.
 - b. La CAA exportatrice analysera les travaux complémentaires du constructeur pour s'assurer que l'aéronef reste en conformité complète avec la définition certifiée de type FAA et est apte au vol. Si la CAA est convaincue que ces exigences sont entièrement remplies, le US CofA peut être remis au propriétaire/opérateur adéquat comme prévu au § h de cette procédure.

Ceci est conforme au privilège accordé au titre du 21.A.163(d) et tel que précisé dans l'AMC 21.A.163(d).

2. Si des travaux supplémentaires (ex : modifications, réparations, etc) sont réalisés sur l'aéronef par quelqu'un autre que le constructeur (qui peut aussi comprendre toute autre personne ou organisation sous la maîtrise directe du constructeur), après l'émission du Certificat de navigabilité pour export, l'aéronef peut ne plus être éligible de l'attribution du US CofA selon cette procédure spéciale.

Note : La CAA n'est pas responsable de l'analyse et de l'acceptation de tout travail supplémentaire réalisé en dehors de sa maîtrise directe et de sa surveillance. Cela comprend tout travail supplémentaire réalisé sur l'aéronef directement par le propriétaire US avant la remise du US CofA. Le bureau FAA émetteur ne peut pas, en conséquence, être assuré de la validité du Certificat de navigabilité pour export de la CAA sur lequel cette procédure spéciale et l'émission du US CofA sont basés.

3. Le nouveau propriétaire/opérateur US (ou son agent autorisé) peut quelquefois réaliser diverses fonctions et activités qui peuvent être nécessaires pour préparer l'aéronef récemment acquis pour partir de chez le constructeur et être mis en exploitation.
 - a. Ces fonctions et activités (ex : servicing/maintenance pré-opération, inspections prévol, vérifications fonctionnelles des systèmes de l'aéronef, équipement de navigation/communication, installation de logiciel exploitation, etc...) doivent être documentées de façon satisfaisante lorsque c'est nécessaire et peuvent être assurées après l'examen du Certificat de navigabilité pour export de la CAA et avant la remise du US CofA.
 - b. Après accomplissement de ces tâches, le nouveau propriétaire/opérateur américain doit s'assurer que l'aéronef reste en parfaite conformité avec la définition certifiée de type FAA et reste apte au vol. La CAA peut, à sa discrétion, enregistrer ces fonctions et activités avant de remettre le US CofA.
4. Le bureau FAA émetteur du US CofA doit être contacté par la CAA dans le cas de tout problème apparaissant lié à ces exigences qui pourrait remettre en cause l'émission et la remise du US CofA au nouveau propriétaire/opérateur FAA.



Phase j Le constructeur de l'aéronef et le propriétaire US demandent ensuite à la CAA de fournir au propriétaire US une attestation concernant l'état actuel d'immatriculation de l'aéronef dans son pays ou dans le cadre de la réglementation de construction. L'attestation concernant l'immatriculation courante de l'aéronef doit attester que l'aéronef n'a pas été immatriculé précédemment, ou a été retiré du registre national si précédemment immatriculé. Référence CFR 14 partie 47, immatriculation des aéronefs, sections 47.15(a)(1) et 47.37(b).

Note : Pour les aéronefs fabriqués dans des pays qui demandent une immatriculation nationale pour réaliser les vols de réception, cette phase peut entraîner des délais dans l'immatriculation US définitive. De tels délais peuvent être réduits en faxant l'attestation de l'état d'immatriculation actuelle directement de la CAA vers l'AFS-750 dès que les essais en vol de réception ont été réalisés et après retrait de l'aéronef du registre national. L'attestation faxée devrait identifier l'aéronef et le nom du propriétaire US comme décrit dans la phase b ci-dessus.

En France, c'est le bureau des immatriculations de la DGAC qui doit être contacté et qui fournira les données adéquates.

Phase k Le propriétaire US soumet à l'AFS-750 toutes les informations demandées pour obtenir l'immatriculation de l'aéronef. L'immatriculation permanente sera reçue au travers de la forme 8050-3, certificat d'immatriculation de l'aéronef. Si le propriétaire US de l'aéronef souhaite recevoir une immatriculation temporaire avant de recevoir la permanente, une demande doit aussi être faite à ce moment pour obtenir une Standard Form 14, message télégraphique. Cette forme sert de certificat d'immatriculation temporaire de l'aéronef. Les informations demandées pour immatriculer l'aéronef sont :

- a. AC form 8050-1, demande d'immatriculation d'aéronef, comprenant l'AC form 8050-2 originale, le Bill of Sale ou une autre preuve de propriété comme défini dans la section 47.11.
- b. La redevance appropriée (référence sections 47.17 et 47.31).
- c. L'attestation de l'état d'immatriculation reçue de la CAA dans la phase j précédente.

Note : Lorsque l'aéronef a été formellement placé sur le registre des avions civils US, comme attesté par la réception de la forme 8050-3 ou de la Standard Form 14, l'aéronef ne peut voler qu'avec un certificat de navigabilité émis par la FAA. Avant de recevoir la confirmation de l'immatriculation, le postulant doit s'assurer que tous les vols de réception ont été réalisés dans le pays de construction ou en accord avec la réglementation applicable au constructeur et que l'aéronef est éligible pour un certificat de navigabilité pour export.

Phase l Le propriétaire US fournit à la CAA une demande finale de certificat de navigabilité dûment renseignée, forme FAA 8130-6 après avoir reçu la Form 8050-3 ou la Standard Form 14. Les Sections IV et V et tout le verso de la forme 8130-6 doivent être laissées vierges. Néanmoins, les sujets laissés vierges lors de la demande initiale (voir phase d ci-dessus), et un sujet supplémentaire, devraient maintenant être renseignés comme suit :

1. L'état de conformité aux dernières consignes de navigabilité US applicables comme indiqué dans la case consignes de navigabilité US de la sous section B, bases de certification de l'aéronef.
2. L'enregistrement des heures totales cellule (y compris le temps des vols de réception) dans la case adéquate de la sous section C, enregistrements opérationnels et maintenance de l'aéronef.
3. La date finale enregistrée par le postulant doit être identique ou postérieure à la date du certificat de navigabilité pour export émis par la CAA du pays du constructeur ou de juridiction du constructeur.
 - a. la date ne peut pas être postérieure à la date portée sur la Form 8100-2 de l'aéronef ;



- b. la signature de la personne signant la sous section D, certification, doit être celle du propriétaire enregistré (ou d'un employé autorisé de la société nommée comme propriétaire enregistré) identifié en sous section A de la section III, certification du propriétaire. Si la signature est celle d'une personne différente, la demande doit être accompagnée d'une lettre notariée (ou une procuration courante) délégrant l'autorité d'agir comme un agent au nom du propriétaire pour postuler à un certificat de navigabilité.
4. La référence spécifique au CFR14 listée dans la section III, certification du propriétaire, sous section C, enregistrements opérationnels et maintenance de l'aéronef, devrait être barrée et modifiée de 91.173 en 91.417.

Phase m La CAA vérifie les éléments suivants avant de donner la forme 8100-2 :

- a. Le propriétaire enregistré identifié sur la forme 8130-6 est toujours la même personne, société ou corporation tel que confirmé comme le propriétaire définitif enregistré par le AFS-750 sur la forme 8050-3 ou sur la Standard Form 14.
- b. Les marques "N" de l'aéronef (i.e. marques de nationalité et d'immatriculation) peintes sur l'extérieur du fuselage sont identiques à celles affectées par l'AFS-750 sur la forme 8050-3 ou sur la Standard Form 14. En complément, les marques de l'aéronef doivent être conformes aux exigences de la part 45.
- c. Les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef renseignées sur la forme 8100-2, case 1, sont identiques à celles affectées à l'aéronef par l'AFS-750 sur la forme 8050-3 ou la Standard Form 14.
- d. La plaque d'identification de l'aéronef comporte toutes les données exigées et les informations appropriées, et est montée à l'endroit adéquat sur l'aéronef.

Voir en phase n les recommandations particulières.

Phase n La CAA finalise et installe la forme 8100-2 comme suit :

- 1. La CAA, sur la forme 8100-2 originale (voir la phase f ci-dessus), renseigne la date à laquelle la forme est émise dans la case "date d'émission" dans la partie en bas à gauche de la forme. Les 2 copies carbone de la forme 8100-2 originale doivent aussi être renseignées avec la date d'émission. Les dates doivent être saisies en identifiant le mois soit sous la forme de 3 lettres soit écrit en entier, i.e. MAR ou March.
Le renseignement de la date d'émission sur la forme 8100-2 doit être fait avec une machine à écrire ou tout autre instrument approprié, i.e. un système mécanique de marquage de date. Aucun renseignement manuscrit n'est permis.
- 2. La forme 8100-2 originale doit ensuite être installée dans l'aéronef et l'attestation suivante doit être renseignée dans le livret aéronef : " US Standard airworthiness certificate, issued (date), has been installed in the aircraft on behalf of (FAA certificate issuing office) on (date)".

Note : La personne qui renseigne et installe en final la forme 8100-2 sur l'aéronef, qui agit au nom de la CAA, doit signer le livret aéronef et inclure son titre ou toute autre preuve de l'autorisation d'agir pour la CAA lorsqu'il assure cette fonction.

Il faut faire attention à ce que les informations portées sur la forme FAA 8130-6 (voir un exemple en annexe 3) soient exactes. En particulier, le RS (ou son représentant selon l'annexe 2) :

- *vérifiera que le biweekly (publication toutes les 2 semaines des AD par la FAA) indiqué correspond au moins au dernier qu'il a reçu. Le numéro du biweekly est porté dans la case du III B, dans la case "AIRWORTHINESS DIRECTIVES". La FAA n'a pas d'exigences particulières au niveau de la vérification de la prise en compte des AD télégraphiques ;*



- vérifiera que la date de la forme FAA 8130-6 est postérieure à la date de l'attestation de conformité (ou de la forme EASA 52) établie dans le cadre de l'agrément de production du constructeur. En accord avec la FAA, il a été décidé que les dates de signature des CDN export et de la forme FAA 8130-6 ne devaient pas différer de plus de 5 jours. Néanmoins, il est nécessaire de s'assurer qu'aucune AD FAA n'est devenue applicable entre la date de signature de la forme 52 et celle de la signature de la FAA form 8130-6 ;
- vérifiera que le nom du propriétaire et les marques et type de l'aéronef indiqués sur la forme FAA 8130-6 sont identiques à ceux qui sont portés sur la forme FAA 8050-3 ou sur la forme FAA 14 de confirmation de l'immatriculation. Dans le cas où la forme FAA 8130-6 n'est pas correcte, il faut la corriger et porter les informations exactes ;
- il demande la lettre notariée autorisant le demandeur à agir au nom du propriétaire américain (ou uniquement une copie dans le cas où il a la preuve que l'original a déjà été transmis à la FAA AIR 200 de Washington, DC) dans le cas où ce n'est pas le propriétaire américain qui a établi la forme FAA 8130-6. (Vérifier aussi que le nom du propriétaire sur la lettre notariée est correct).

La forme FAA 8130-6 peut être corrigée, soit par son signataire ou par le représentant du GSAC à condition d'identifier dans la marge en face de l'évolution, par ses initiales, l'auteur de l'évolution. Il faut néanmoins bien s'assurer que celui qui effectue la modification est en droit de le faire et en assume la responsabilité.

Dans le cas où les informations portées sur la forme FAA 8130-6 ne sont plus valides (puisqu'elle a été signée quelques jours plus tôt et que l'avion a pu voler, un biweekly a pu paraître, etc...) et où il n'est pas possible de corriger la FAA form 8130-6, alors, il faut vérifier que les écarts entre les informations portées sur la forme FAA 8130-6 et le statut de l'aéronef à la date de délivrance du US CofA n'ont pas d'impact ni sur la navigabilité ni sur la sécurité.

De plus, le RS ou son représentant assure les tâches suivantes avant de renseigner les documents ainsi qu'il est indiqué ci-dessus :

- il conserve la FAA form 8130-6,
- il récupère le CDN export qui avait été établi pour cet aéronef,
- il vérifie les données portées sur le livret aéronef fourni par le constructeur (type aéronef, numéro de série, heures enregistrées.....),
- il se fait présenter le certificat d'immatriculation américaine, forme FAA 8050-3, ou le fax de la FAA, forme FAA 14, confirmant l'immatriculation de cet aéronef et en garde une copie,
- il se fait remettre un reçu signé par le postulant (voir annexe 7) attestant que le US CofA de l'aéronef concerné a été donné à cette date,
- il vérifie la présence et l'exactitude de l'immatriculation sur l'aéronef.

La date portée sur les documents est la date effective de remise du US CofA.

La forme FAA 14 est la forme du fax émis par la FAA. Il faut donc être vigilant quant à son contenu. On trouvera en annexe 5 un exemple de confirmation de l'immatriculation d'un aéronef et en annexe 6 un exemple de réservation d'une immatriculation. Seul le fax donnant la confirmation de l'immatriculation doit être pris en compte pour la remise du US CofA.

Il ne faut pas renseigner les blocs 4 et 5 de la forme FAA 8130-6. C'est la FAA AIR 200 de Washington, DC qui renseigne ces informations.



Il faut noter que dans la réglementation de la FAA, la date de fabrication est la date de délivrance du CdN. Afin de garder la cohérence des documents délivrés pour ces aéronefs exportés aux USA, la date de fabrication indiquée dans les documents émis dans le cadre de la délivrance du US CofA sera donc la date de délivrance du CdN export (les documents émis dans le cadre de l'agrément de production français le sont selon la réglementation française).

La date de la demande de US CofA doit toujours être très proche de la date de remise du US CofA pour que les informations qui y sont portées soient toujours valables le jour de la délivrance du US CofA.

La preuve de l'autorisation d'agir de la CAA est matérialisée par l'apposition du tampon personnel du personnel du GSAC.

- Phase o** Avant le premier vol de l'aéronef avec la forme 8100-2, la CAA faxe les documents listés ci-dessous au bureau FAA émettant les certificats. La raison de cette transmission est que le bureau FAA émettant les certificats a besoin d'avoir en main les documents légaux sous la forme d'un dossier avec les enregistrements de la certification adéquate avant que l'aéronef n'effectue son premier vol.
1. Une copie du certificat de navigabilité pour export.
 2. Une copie de la forme 8050-3 ou de la Standard Form 14.
 3. Une copie de la forme 8100-2 complètement renseignée et datée.

La transmission par fax des documents demandés ci-dessus doit être faite dès que le US CofA a été délivré.

- Phase p** La CAA conserve une copie carbone de la forme 8100-2 et transmet au Directeur du bureau émettant le certificat FAA les documents suivants :
1. La copie carbone restante de la forme 8100-2 renseignée.
 2. L'original et une copie de la forme FAA 8130-6.
 3. L'original et une copie du certificat de navigabilité pour export émis par la CAA du pays de construction ou du pays de juridiction du constructeur.
 4. Une copie de la Form 8050-3 ou de la Standard Form 14.

Dans la pratique, le RS ou son représentant (voir annexe 2) transmet aussi :

- à la FAA AIR 200 de Washington, DC, l'original ou la copie (cf phase 4) de la lettre notariée autorisant le demandeur à agir pour le propriétaire,
- au GSAC/PR une copie de la lettre de transmission à la FAA (sans les annexes).

Le GSAC local archive dans le dossier de l'aéronef concerné :

- une copie de la lettre initiale de demande de US CofA du constructeur ou du propriétaire,
- la copie restante du US CofA,
- une copie de l'attestation de l'immatriculation au registre US (forme FAA 14 (annexe 5) ou forme FAA 8050-3),
- une copie du CDN export,
- une copie du fax transmis à la FAA AIR 200 de Washington, DC,
- une copie du courrier transmis à la FAA AIR 200 de Washington, DC,
- une copie de la forme FAA 8130-6 renseignée par le demandeur et une copie de la lettre notariée si le demandeur n'est pas le propriétaire,
- le reçu par le client du US CofA.

- Phase q** Le propriétaire US prend livraison de l'aéronef et installe soit la forme 8050-3, soit la Standard Form 14 (en attendant la réception de la forme 8050-3) dans l'aéronef. L'aéronef peut alors être utilisé ou livré aux USA.



Phase r Le bureau émettant les certificats FAA réceptionne la forme 8130-6 en renseignant une mention dans le formulaire à un endroit qui peut être lu clairement. Cette mention doit au minimum contenir les informations suivantes :

1. Une attestation indiquant que le certificat de navigabilité individuel a été émis sur la base du certificat de navigabilité pour export (numéro).
2. Le nom de la CAA émettrice et la date d'édition du certificat de navigabilité pour export.

Phase s Le bureau émettant le certificat FAA envoie ensuite la demande, avec la copie de la forme 8100-2 et le certificat de navigabilité pour export à l'AFS-750 pour archivage.

Phase t Le propriétaire US reçoit la forme 8050-3 de l'AFS-750 s'il ne l'a pas déjà obtenue.

6. EXIGENCES ADMINISTRATIVES DE LA FAA

1. La FAA demande que la forme 8130-6 initiale soit reçue au moins 20 jours avant la date prévue de livraison de l'aéronef pour permettre un délai suffisant pour la coordination de l'autorité, la préparation du certificat et l'envoi final. Toute demande reçue avec un délai de moins de 20 jours sera traitée au cas par cas en fonction des ressources FAA disponibles.
2. La FAA ne transmettra pas normalement une forme 8100-2 plus de 45 jours en avance sur le date de livraison prévue de l'aéronef, sauf circonstances particulières nécessitant un envoi plus tôt. En particulier, les certificats ne seront pas transmis plus de 45 jours en avance pour tendances de production futures, des plannings de livraison à long terme.
3. Dans le cas où on craint que la forme 8100-2 n'ait été perdue dans le courrier, la FAA préparera une forme duplicata/remplacement seulement après qu'une période de 10 jours après la date d'envoi de la forme originale se soit écoulée. Toutes les autres raisons nécessitant l'émission d'une forme duplicata/remplacement seront traitées au cas par cas en fonction des ressources FAA disponibles.
4. Tout coût des services de courrier express pour l'envoi des formes demandant une livraison rapide vers le représentant de la CAA, quel qu'en soit la raison, sera payé par le demandeur et/ou le constructeur.
5. Le bureau AIR-200 émettant les certificats approuvés peut déléguer ces fonctions à des inspecteurs de la sécurité de l'aviation du service des Flight Standards si nécessaire.

7. FACTURATION

La prestation assurée par le GSAC pour la délivrance des US CofA est aujourd'hui couverte financièrement par le forfait relatif à l'agrément de production. En cas d'évolution de cet aspect financier, il sera défini dans le fascicule RP-71-10.



ANNEXE 1



U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

**AIRCRAFT CERTIFICATION STAFF
c/o American Embassy
27, Boulevard du Regent
B-1000 Brussels, Belgium**

January 16, 2001

In reply refer to: MF/vk/CofA-Procedures

Mr. Frédéric Copigneaux
GSAC
72/78 Grande Rue
92314 Sèvres Cedex
France

Dear Mr. Copigneaux:

Please find attached a copy of the new Appendix #1 (*Issuance of Standard airworthiness certificates for New Aircraft Manufactured Outside the United States*) to our Federal Aviation Administration (FAA) Order 8130.2D, *Airworthiness Certification of Aircraft and Related Parts*. This new Appendix was incorporated into FAA Order 8130.2D, as Change #2 on December 18, 2000, and formally replaces the previous FAA AIR-200 Policy Memorandum #99-07 (*Issuance of Standard airworthiness certificates for New Aircraft Manufactured Outside the United States*), on the same subject dated 7/1/99. With this Change#2 publication, this special procedure/process now becomes a formal and permanent part of the FAA's Directive information system.

I would ask that you, or any of your staff members involved with the request and/or issuance of any FAA Standard airworthiness certificates from our office, please begin to use the procedure/process contained in the new Appendix upon your receipt of this letter. In addition, it would be most helpful if you could please reference the specific title of this Appendix when submitting any letters and/or documents to our office as required by the procedure/process (e.g., with reference to paragraphs 3(d), 3(e and "Note"), 3(o), 3(p), etc.).

Excluding the general paragraph numbering changes, and the additional information now contained in paragraph 3(i) which covers "Additional work performed after issuance of CAA Export Certificate of Airworthiness," the overall procedure/process remains the same as that which was previously used in FAA AIR-200 Policy Memorandum #99-07. However, I would highly recommend that you and your staff members take a few moments to please read and review the new Appendix to just re-familiarize yourselves with the detailed requirements of the program.

As you will see, I have also attached a copy of your current "Continuing Support Letter" from the Direction Generale de l'Aviation Civile (DGAC) to the FAA concerning new aircraft deliveries in France. Since the letter no longer makes appropriate reference to the present procedures/process (e.g. FAA Order 8130.2D, Change #2, Appendix #1, *Issuance of Standard airworthiness certificates for New Aircraft Manufactured Outside the United States*), I would ask that you kindly please submit another letter to our office with the proper reference at your earliest convenience.



Thank you in advance for your continued assistance and cooperation. If you have any questions, or need additional information concerning this subject, please contact me by phone at 32-2-508-2737, by FAX transmission at 32-2-230-6899, or by E:mail at Mike.Fradette@FAA.GOV.

Sincerely,



Michael B. Fradette
International Field Representative
Production and Airworthiness Certification Division
Brussels Aircraft Certification Staff

cc: Mrs. Catherine Giudicelli, GSAC (w/attachments)
Mr. Dominique Lamothe, GSAC (w/attachments)
Mr. Olivier Deraguene, GSAC (w/attachments)
Mr. Jean-François Crochet, GSAC (w/attachments)

Attachment (2)

- 1 FAA Order 8130.2D, Change #2, Appendix #1, *Issuance of Standard airworthiness certificates for New Aircraft Manufactured Outside the United States.*
2. DGAC "Continuing Support Letter" dated March 17, 1998.

APPENDIX 1. ISSUANCE OF U.S. STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATES FOR NEW AIRCRAFT MANUFACTURED OUTSIDE THE UNITED STATES

1. PURPOSE. This appendix describes the procedures for issuance of Form 8100-2, for new aircraft manufactured in other countries that are to be placed on the U.S. register. This procedure is intended primarily for guidance to the U.S. aircraft owner, the CAA, the manufacturer, and the AFS-750. For the purpose of this procedure, a U.S. aircraft owner may be represented by an agent as indicated § 21.173.

NOTE: This procedure does not relieve persons involved in the standard airworthiness certification process from any responsibilities or legal requirements of part 21.

2. APPLICABILITY .

a. The FAA will at times seek assistance from BAA and BASA partners in the final processing, dating, and delivery of Form 8100-2 for newly manufactured aircraft destined for export to the United States. The FAA issues the form and the CAA provides assistance with specific process steps. The certificate issuing office may only apply the procedure identified in this appendix when approved by AIR-200, and the directorate with responsibility for importing the aircraft. Furthermore, the use of this procedure is only allowed if no conflict exists with the bilateral agreement of the country or jurisdiction of manufacture.

b. Upon request from the U.S. aircraft owner, the CAA, or jurisdiction of manufacture, the FAA may at its discretion, authorize the CAA to act on its behalf. If authorized, this activity will be performed in accordance with the detailed procedures identified in this appendix, and only for aircraft that are:

- (1) Newly manufactured in that country or jurisdiction,
- (2) Properly placed on the U.S. register,
- (3) Fully compliant with the requirements of the applicable FAA TC,
- (4) Presently in a condition for safe operation, and
- (5) Accompanied by an Export C of A from the exporting CAA.

3. PROCEDURE.

a. The aircraft manufacturer notifies the CAA of the country or jurisdiction of manufacture that an aircraft, identified in paragraph 3b below, has been sold to a named U.S. owner and is to be placed on the U.S. register. As a result, the U.S. aircraft owner will be requesting issuance of Form 8100-2 at the point of manufacture.

b. The U.S. owner submits to AFS-750, a request for assignment of a U.S. identification number for the particular aircraft. This request will include the following information:

- (1) U.S. owner's name,
- (2) Manufacturer's name,
- (3) Aircraft type,
- (4) Aircraft model number, and
- (5) Aircraft serial number.

c. The U.S. owner, upon receipt of the ID number, supplies it to the aircraft manufacturer for permanent marking of the aircraft (reference part 45). The U.S. owner also provides this information to the CAA for its use. This ID number will become the final registration number.

d. The U.S. owner notifies the manager of the FAA office that issues standard airworthiness certificates for import aircraft of the desire to have Form 8100-2 issued at the point of manufacture. The U.S. owner also provides the FAA office with Form 8130-6, sections I, II, and III completed as applicable. All entries should be typed or printed legibly. Certain items in section III are to be left blank until the final application is completed, because the information for these items is not known until the aircraft's final delivery. Form 8130-6 is considered to be "initial" until the items are completed. The items to be left blank are:

- (1) The status of compliance up to the most current and applicable airworthiness directives as indicated in the Airworthiness Directives block of subsection B, Aircraft Certification Basis;
- (2) The recording of total airframe hours (including production flight test time) in the applicable block of subsection C, Total Airframe Hours; and
- (3) The date of the application as indicated in subsection D, Certification.

NOTE: The "initial" Form 8130-6 should be filled out in accordance with AC 21-12, Form 8130-6, or Order 8130.2.

e. The CAA notifies the manager of the FAA certificate issuing office of its desire to act on behalf of the FAA in the delivery of Form 8100-2 for the particular aircraft. The following information is to be supplied by the CAA:

- (1) ID number of the aircraft,
- (2) Name of the U.S. aircraft owner, and
- (3) Scheduled aircraft delivery date.

NOTE: A letter of ongoing support from an individual CAA can be the method of FAA notification upon acceptance by the FAA certificate issuing office.

f. The FAA certificate issuing office prepares Form 8100-2, including two carbon copies.

(1) List in block 5 any existing exemptions granted by the FAA which are applicable to the aircraft, as cited on the Type Certificate Data Sheet (TCDS) or other official correspondence.

(2) Leave the Date of Issuance block blank.

(3) Sign the original and two copies in blue ink and forward them to the designated CAA point of contact. Blue ink is used so that the original signature can be easily identified.

(4) The following sentence must be included in the transmittal letter from the FAA certificate issuing office: "Do not deliver this standard airworthiness certificate, issued for the subject aircraft above, until AFS-750 or this office has notified you that the aircraft has been properly registered."

NOTE: If AFS-750 notifies the CAA directly, they also are to notify the FAA certificate issuing office that the aircraft is registered and that the CAA has been notified.

g. Data plate preparation and installation.

(1) The aircraft manufacturer installs an ID plate on the aircraft that meets the requirements of § 45.11 upon completion of all necessary flight tests and inspections. The aircraft manufacturer also applies the nationality and registration marks to the aircraft in accordance with § 45.21.

(2) For aircraft manufactured outside the United States pursuant to a §21.29 TC, the TC number on the data plate may be either the U.S. TC number or the TC number of the country of manufacture. The data plate information should provide a means to determine the applicable U.S. TC number if the manufacturing country's TC number is used. Also, not all countries use the term "production certificate," and even within the United States, not all aircraft are manufactured under a PC. With regard to PC number entries, the current FAA regulations require an FAA PC number, if any. However, aircraft that are produced outside the United States to the requirements of a § 21.29 TC will not have an associated FAA PC number. The data plate may include the associated production approval number issued by the CAA of the country of manufacture.

(3) The FAA has, in some cases, granted regulatory exemptions permitting alternate mounting locations of aircraft ID plates for certain aircraft of qualifying air carriers. Any aircraft whose ID plate is mounted in a location other than that which is required in § 45.11 must be covered by the provisions of a current regulatory exemption for alternate ID plate location.

h. The CAA issues an Export Certificate of Airworthiness for the aircraft after completing all tasks and inspections necessary to determine the aircraft conforms to the FAA-approved type design and is in condition for safe operation. This certificate must contain the certification statement prescribed in the applicable FAA TCDS under the Import Requirements heading.

NOTE: If any nonconformities, deviations, or exceptions exist, the CAA must obtain written concurrence and acceptance of these conditions from the FAA certificate issuing office prior to delivering Form 8100-2 for the subject aircraft. Conditions of this nature may disqualify the aircraft from receiving the intended Form 8100-2 due to its inability to fully meet the requirements of the U.S. TC.

i. Additional work performed after issuance of CAA's Export C of A.

(1) If any additional work (for example, modifications, alteration, repairs, etc.) is performed on the aircraft by the manufacturer after issuance of the CAA's Export C of A, and prior to receipt of the U.S. standard airworthiness certificate, the following must be accomplished:

(a) The work must be controlled, documented, and completed by the manufacturer under its CAA-approved production quality control system and associated procedures.

(b) The exporting CAA will review the manufacturer's additional completed work to ensure that the aircraft continues to remain in full compliance to its FAA-approved type design and is in condition for safe operation. If the CAA is satisfied that these requirements are fully met, the U.S. standard airworthiness certificate may be released to the registered owner/operator as per paragraph 3h of this procedure.

(2) If any additional work (e.g., modifications, alterations, repairs, etc.) is performed on the aircraft by someone other than the manufacturer (which may also include any other persons or organizations under the direct control of the manufacturer), after issuance of the CAA's Export C of A, the aircraft may possibly be disqualified from receipt of the U.S. Standard airworthiness certificate issued under this special procedure.

NOTE: The CAA is not responsible for the review and acceptance of any additional work performed outside of its direct control and oversight. This includes any additional work (as described above) performed on the aircraft directly by the new U.S.-owner prior to receiving the U.S. standard airworthiness certificate. The FAA issuing office could not, therefore, be assured of the continued validity of the CAA's Export C of A upon which this special procedure and the issuance of the U.S. standard airworthiness certificate are based.

(3) The new U.S.-owner/operator (or his authorized agent) may at times perform the various functions and activities which may be necessary to prepare the newly acquired aircraft for their departure flight from the manufacturer and placement into operation.

(a) These functions and activities (e.g., pre-operational servicing/maintenance, pre-flight inspections, aircraft systems functional checks, navigation/communication equipment, operational software installation, etc.) must be properly documented when necessary and may be undertaken after issuance of the CAA's Export C of A and prior to receipt of the U.S. standard airworthiness certificate.

(b) After the completion of these tasks, the new U.S.-owner/operator must ensure that the aircraft has remained in full compliance to the FAA-approved type design and continued condition for safe operation. The CAA may, at its discretion, monitor these functions and activities in advance of the release of the U.S. standard airworthiness certificate.

(4) The FAA certificate issuing office should be contacted by the CAA when any problems arise pertaining to these requirements which would preclude the release and delivery of the U.S. standard airworthiness certificate to the new U.S.-owner/operator.

j. The aircraft manufacturer and the U.S.-owner will request the CAA to supply the U.S.-owner with a statement concerning the aircraft's current registration status in its country or jurisdiction of manufacture. The statement concerning the aircraft's current registration must attest that the particular aircraft has not been previously registered or been removed from the foreign registry if previously registered. Reference §§ 47.15(a)(I) and 47.37(b).

NOTE: For aircraft manufactured in countries that require domestic registration as a condition for production flight checks, this step may entail some delay in final U.S. registration. Such delay may be minimized by faxing the current registration status statement directly from the CAA to AFS-750 upon completion of the production flight checks and removal of the aircraft from the registry of the country of manufacture . The faxed statement should identify the aircraft and name of the U.S. owner as described in paragraph b above.

k. The U.S. owner submits to AFS-750 all information required to obtain aircraft registration. Permanent registration will be received via Form 8050-3. If the U.S. aircraft owner desires to receive a temporary registration prior to receiving the permanent one, a request should also be made at this time for Standard Form 14, Telegraphic Message. This form serves as a temporary Certificate of Aircraft Registration. The required information for aircraft registration consists of:

- (1) Form 8050-1 , including the original Form 8050-2, Bill of Sale, other evidence of ownership as indicated in § 47.11;
- (2) The appropriate fee (reference §§ 47.17 and 47.31); and
- (3) The registration status statement received from the CAA in paragraph 3j of this appendix.

l. The U.S. owner supplies the CAA with a complete Form 8130-6 after receipt of Form 8050-3 or Standard Form 14. Sections IV and V, and the entire reverse side of Form 8130-6 are to be left blank. However, the items left blank from the initial form, and one additional item should now be completed as follows:

- (1) The status of compliance up to the most current and applicable ADs as indicated in the Airworthiness Directives block of subsection B.
- (2) The recording of total airframe hours (including production flight test time) in the applicable block of subsection C.
- (3) The final date entered by the applicant must be the same as or later than the date of the Export C of A issued by the CAA of the country or jurisdiction of manufacture.

(a) The date cannot be later than the date entered on Form 8100-2 for the aircraft.

(b) The signature of the person in subsection D, must be that of the registered owner (or an authorized employee of the corporation or company signified as the registered owner) identified under subsection A of section III. If the signature is other than one of these persons, the application must be accompanied with a notarized letter or current power of attorney delegating the authority to act as an agent on the owner's behalf to apply for the airworthiness certificate.

(4) The specific 14 CFR reference listed in section III, subsection C, should be crossed out and changed from § 91.173 to § 91.417.

m. The CAA verifies the following prior to delivery of Form 8100-2:

(1) The registered owner identified on Form 8130-6 is still the same person, company, or corporation confirmed as the final registered owner by AFS-750 on Form 8050-3 or Standard Form 14.

(2) The aircraft's N-Numbers painted on the exterior of the fuselage are identical to those assigned to the aircraft by AFS-750 on Form 8050-3 or Standard Form 14. In addition, the aircraft markings must meet the requirements of part 45.

(3) The aircraft's nationality and registration marks entered on Form 8100-2, block No 1, are identical to those assigned to the aircraft by AFS-750 on Form 8050-3 or Standard Form 14.

(4) The aircraft's identification plate has all the required data and proper information, and is mounted in the proper location on the aircraft.

n. The CAA finalizes and installs Form 8100-2 in the aircraft as follows:

(1) The specific date on which the form was issued is entered in the Date of Issuance block on the original and on the two carbon copies. Date entries are to include the month identifier in either a three-letter format or completely spelled out, for example, "Mar" or "March". Date of issuance entries must be made with a typewriter or other appropriate instrument, e.g., a mechanical date stamping device for the date entry. No handwritten entries are permitted.

(2) The original Form 8100-2 is then installed in the aircraft and the following statement is entered into the aircraft logbook: "U.S. Standard Airworthiness Certificate, issued [date], has been installed in the aircraft on behalf of [FAA certificate issuing office] on [date]."

NOTE: The person from the CAA performing the final issuance and installation of Form 8100-2 in the aircraft must sign the aircraft logbook and include a functional title or other evidence of authorization to act on behalf of the CAA.

o. The CAA faxes the documents listed below to the FAA certificate issuing office prior to the first flight of the aircraft under Form 8100-2. This action is necessary because the FAA certificate issuing office must be in possession of legal documentation in the form of on-hand file records of proper airworthiness certification prior to the aircraft's first flight.

(1) A copy of the Export C of A.

(2) A copy of Form 8050-3 or Standard Form 14.

(3) A copy of the completed and dated Form 8100-2.

p. The CAA retains one carbon copy of Form 8100-2 and forwards the following documents to the manager of the FAA certificate issuing office.

- (1) The remaining carbon copy of the dated Form 8100-2,
- (2) The original and one copy of the completed Form 8130-6,
- (3) The original and one copy of the Export C of A issued by the CAA of the country or jurisdiction of manufacture, and
- (4) A copy of Form 8050-3 or Standard Form 14.

q. The U.S. owner takes delivery of the aircraft and installs either Form 8050-3 or Standard Form 14 (pending receipt of Form 8050-3) in the aircraft. The aircraft may then be flown or otherwise delivered to the United States.

r. The FAA certificate issuing office endorses Form 8130-6 by entering a statement on the form in a location that can be read clearly. At a minimum, this statement is required to contain the following information:

- (1) A statement indicating that the standard airworthiness certificate was issued on the basis of the Certificate of Airworthiness for Export No. [insert number], and
- (2) The issuing CAA's name and the Export C of A's date of issuance.

s. The FAA certificate issuing office then forwards the application, along with the copy of Form 8100-2 and the original Export C of A to AFS-750 for permanent filing.

t. The U.S. owner receives Form 8050-3 from AFS-750 if one has not already been obtained.

4. ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS.

a. The FAA requests that the "initial" Form 8130-6 be received at least 20 days before the expected delivery date of the aircraft to allow ample time for authority coordination, certificate preparation, and final dispatch and delivery. An application received with less than the 20-day processing requirement will be handled on a case by case basis as available FAA resources allow.

b. The FAA normally will not dispatch a Form 8100-2 more than 45 days in advance of the expected delivery date unless specific circumstances warrant an earlier dispatch. Certificates will not be dispatched more than 45 days in advance for future production runs, anticipated long-range customer deliveries, etc.

c. In the event that Form 8100-2 is suspected of being lost in the mail, the FAA will prepare a duplicate / replacement form only after a 10-day period has elapsed from the date of the mailing of the original form. All other reasons necessitating the issuance of a duplicate/replacement form will be handled on a case by case basis as available FAA resources allow.

d. Any costs of overnight courier services for the dispatch and delivery of forms needing expedited delivery to the CAA point of contact will be paid for by the applicant and/or the manufacturer.

e. The AIR-200 approved certificate issuing office may delegate these functions to Flight Standards ASIs as necessary.

ANNEXE 2

LISTE DES PERSONNES AUTORISEES A DELIVRER AU NOM DE LA FAA UN US COFA CHEZ UN CONSTRUCTEUR AGREE FRANCAIS

Cette annexe donne la liste des personnes habilitées au jour de diffusion du fascicule. Elle est mise à jour régulièrement par le GSAC central par information à la FAA. Il n'y aura pas de révision du fascicule pour mettre spécifiquement à jour cette liste.

AIRBUS INDUSTRIE (Agrément PART 21G n° FR.21G.0035)

Tous programmes :

* Dominique LAMOTHE, RS GSAC

Suppléants :

Adresse : c/o EADS Airbus
316 route de Bayonne - BP3153
31060 TOULOUSE CEDEX 03

Patrick CABANES
Philippe ANDRE
Boualem BACHA
Véronique BERTHON
Dominique DUMORTIER
Michel DUSSURGET
Pierre GAUCHERAND
Patrick MULOT

Tél : (33)(0)561937316

Fax : (33)(0)561936324

DASSAULT AVIATION (Agrément PART 21G n° FR.21G.0006)

Tous programmes :

* Olivier de RAGUENEL, RS GSAC

Suppléants :

Adresse : c/o Dassault Aviation
BP 24
33700 MERIGNAC

Dominique GATARD
Frédéric OSTRE
Yves POISSON

Tél : (33)(0)556139372

Fax : (33)(0)556348267

EADS ATR (Agrément PART 21G n° FR.21G.0054)

Tous programmes :

* Pierre GAUCHERAND, RS GSAC

Suppléant : Michel DUSSURGET

Adresse : c/o AEROSPATIALE
A0121-BP 3153
31060 TOULOUSE CEDEX 03

Tél : (33)(0)561930422

Fax : (33)(0)561936324



ANNEXE 2 (Suite)

LISTE DES PERSONNES AUTORISEES A DELIVRER AU NOM DE LA FAA UN US COFA CHEZ UN CONSTRUCTEUR AGREE FRANÇAIS

SOCATA (Agrément PART 21G n° FR.21G.0027)

* Jean François CROCHET, RS GSAC

Suppléants : Michel DUSSURGET
Pierre GAUCHERAND

Adresse : c/o SOCATA
BP 930
65009 TARBES CEDEX

Tél : (33)(0)562417427

Fax : (33)(0)562417396

EUROCOPTER (Agrément JAR 21G n° F.G.003)

* Philippe THIBAUD, RS GSAC

Suppléants : Yves PROUVENC
Olivier LENOIR

Adresse : c/o Eurocopter
Aéroport International Marseille Provence
13725 MARIGNANE CEDEX

Tél : (33)(0)442858568

Fax : (33)(0)442858631



ANNEXE 3 - Exemple de forme FAA 8130-6

Form Approved
O.M.B. No. 2120-0018

I. AIRCRAFT DESCRIPTION		APPLICATION FOR AIRWORTHINESS CERTIFICATE				INSTRUCTIONS - Print or type. Do not write in shaded areas. These are for FAA use only. Submit original only to an authorized FAA Representative. If additional space is required use an attachment. For special flight permits complete Sections II, VI and VII as applicable.							
1. REGISTRATION MARK	N484RJ	2. AIRCRAFT BUILDER'S NAME (Make)	SOCATA		3. AIRCRAFT MODEL DESIGNATION	TBM700	4. YR MFR	2005		FAA CODING			
5. AIRCRAFT SERIAL NO.	333	6. ENGINE BUILDERS NAME (Make)	PRATT & WHITNEY		7. ENGINE MODEL DESIGNATION	PT6A64							
8. NUMBER OF ENGINES	1	9. PROPELLER BUILDER'S NAME (Make)	HARTZELL		10. PROPELLER MODEL DESIGNATION	HCE4N - 3/E 9083 S(K)		11. AIRCRAFT IS (Check if applicable)					
								<input checked="" type="checkbox"/> IMPORT					
APPLICATION IS HEREBY MADE FOR: (Check applicable items)													
A	1	<input checked="" type="checkbox"/> STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATE (Indicate category)		<input checked="" type="checkbox"/> NORMAL	UTILITY	ACROBATIC	TRANSPORT	COMMUTER	BALLOON	OTHER			
B	SPECIAL AIRWORTHINESS CERTIFICATE (Check appropriate items)												
		7	PRIMARY										
		2	LIMITED										
		6	PROVISIONAL (Indicate class)	1	Class I						2	Class II	
		3	RESTRICTED (Indicate operation(s) to be conducted)	1	AGRICULTURE AND PEST CONTROL		2	AERIAL		3	AERIAL ADVERTISING		
				4	FOREST (Wildlife conservation)		6	PATROLLING		6	WEATHER CONTROL		
				0	OTHER (Specify)								
		4	EXPERIMENTAL (Indicate operation(s) to be conducted)	1	RESEARCH AND DEVELOPMENT		2	AMATEUR BUILT		3	EXHIBITION		
				4	AIR RACING		5	CREW TRAINING		6	MARKET SURVEY		
				0	TO SHOW COMPLIANCE WITH THE CFR								
				7	OPERATING (Primary Category) KIT BUILT AIRCRAFT								
		B	SPECIAL FLIGHT PERMIT (Indicate operation to be conducted then complete Section VI or VII as applicable on reverse side)	1	FERRY FLIGHT FOR REPAIRS, ALTERATIONS, MAINTENANCE, OR STORAGE								
				2	EVACUATE FROM AREA OF IMPENDING DANGER								
				3	OPERATION IN EXCESS OF MAXIMUM CERTIFICATED TAKE-OFF WEIGHT								
				4	DELIVERING OR EXPORTING		5	PRODUCTION FLIGHT TESTING					
				B	CUSTOMER DEMONSTRATION FLIGHTS								
C	6	MULTIPLE AIRWORTHINESS CERTIFICATE (Check ABOVE: "Restricted Operation" and "Standard" or "Limited" as applicable)											
A. REGISTERED OWNER (As shown on certificate of aircraft registration)													
NAME					IF DEALER, CHECK HERE <input checked="" type="checkbox"/>								
SOCATA AIRCRAFT INC					7501 S Airport Road PEMBROKE PINES FL 33023								
B. AIRCRAFT CERTIFICATION BASIS (Check applicable blocks and complete items as indicated)													
X	AIRCRAFT SPECIFICATION OR TYPE CERTIFICATE DATA SHEET (Give No. and Revision No.)					AIRWORTHINESS DIRECTIVES (Check if not applicable AD's complied with and give the number of the last AD SUPPLEMENT available in the Biweekly series as of the date of application)							
A60EU REVISION 10					EW-2005-15								
AIRCRAFT LISTING (Give page number(s))					SUPPLEMENTAL TYPE CERTIFICATE (List number of each STC incorporated)								
N/A					N/A								
C. AIRCRAFT OPERATION AND MAINTENANCE RECORDS													
X	CHECK IF RECORDS IN COMPLIANCE WITH 14 CFR section 91.417			91.417	TOTAL AIRFRAME HOURS			3420	EXPERIMENTAL ONLY (Enter hours flown since last certificate issued or renewed)		N/A		
D. CERTIFICATION - I hereby certify that I am the registered owner (or his agent) of the aircraft described above, that the aircraft is registered with the Federal Aviation Administration in accordance with Title 49 of the United States Code 44101 et seq. , and applicable Federal Aviation regulations, and that the aircraft has been inspected and is airworthy and eligible for the airworthiness certificate requested.													
DATE OF APPLICATION			NAME AND TITLE (Print or type):			SIGNATURE							
SEP 26 2005			Ph. LAFOREST Sales Manager acting on behalf of SOCATA AIRCRAFT INC										
A. THE AIRCRAFT DESCRIBED ABOVE HAS BEEN INSPECTED AND FOUND AIRWORTHY BY (Complete these sections only if 14 CFR part 21.183(d) applies)													
2	14 CFR PART 121 CERTIFICATE HOLDER (Give Certificate No.)			3	CERTIFICATED MECHANIC (Give Certificate No.)			6	CERTIFICATED REPAIR STATION (Give Certificate No.)				
5	AIRCRAFT MANUFACTURER (Give name or firm)												
DATE			TITLE			SIGNATURE							
V. FAA REPRESENTATIVE CERTIFICATION													
(Check ALL applicable blocks in Items A and B)				THE CERTIFICATE REQUESTED									
A. I find that the aircraft described in Section I or VII meets requirements for				4				AMMENDMENT OR MODIFICATION OF CURRENT AIRWORTHINESS CERTIFICATE					
B. Inspection for a special flight permit under Section VII was conducted by:				FAA INSPECTOR		FAA DESIGNEE							
				CERTIFICATE HOLDER UNDER		14 CFR part 65		14 CFR part 121 or 135		14 CFR part 145			
DATE		DISTRICT OFFICE		DESIGNEE'S SIGNATURE AND NO.			FAA INSPECTOR'S SIGNATURE						
				4			1						

FAA Form 8130-6 (5-01) Supersedes Previous Edition

NSN: 0052-00-024-7006



ANNEXE 3 - Exemple de forme FAA 8130-6 (suite)

VI. PRODUCTION FLIGHT TESTING	A. MANUFACTURER			
	NAME	ADDRESS		
	B. PRODUCTION BASIS (Check applicable items)			
	<input type="checkbox"/> PRODUCT CERTIFICATE (Give production certificate number) <input type="checkbox"/> TYPE CERTIFICATE ONLY <input type="checkbox"/> APPROVED PRODUCTION INSPECTION SYSTEM			
C. GIVE QUANTITY OF CERTIFICATES REQUIRED FOR OPERATING NEEDS →				
DATE OF APPLICATION	NAME AND TITLE (Print or type)	SIGNATURE		
VII. SPECIAL FLIGHT PERMIT PURPOSES OTHER THAN PRODUCTION FLIGHT TEST	A. DESCRIPTION OF AIRCRAFT			
	REGISTERED OWNER	ADDRESS		
	BUILDER (Make)	MODEL		
	SERIAL NUMBER	REGISTRATION MARK		
	B. DESCRIPTION OF FLIGHT CUSTOMER DEMONSTRATION FLIGHTS <input type="checkbox"/> (Check if applicable)			
	FROM	TO		
	VIA	DEPARTURE DATE	DURATION	
	C. CREW REQUIRED TO OPERATE THE AIRCRAFT AND ITS EQUIPMENT			
	<input type="checkbox"/> PILOT	<input type="checkbox"/> CO-PILOT	<input type="checkbox"/> FLIGHT ENGINEER	<input type="checkbox"/> OTHER (Specify)
	D. THE AIRCRAFT DOES NOT MEET THE APPLICABLE AIRWORTHINESS REQUIREMENTS AS FOLLOWS			
	E. THE FOLLOWING RESTRICTIONS ARE CONSIDERED NECESSARY FOR SAFE OPERATION (Use attachment if necessary)			
F. CERTIFICATION - I hereby certify that I am the registered owner (or his agent) of the aircraft described above; that the aircraft is registered with the Federal Aviation Administration in accordance with Title 49 of the United States Code 44101 g, 44103, and applicable Federal Aviation Regulations, and that the aircraft has been inspected and is airworthy for the flight described.				
DATE	NAME AND TITLE (Print or type)	SIGNATURE		
VIII. AIRWORTHINESS DOCUMENTATION (FAA DESIGNEE use only)	A. Operating Limitations and Markings in compliance with 14 CFR section 91.9 as Applicable	G. Statement of conformity, FAA Form 8130-9 (Attach when required)		
	B. Current Operating Limitations Attached	H. Foreign Airworthiness Certification for Import Aircraft (Attached when required)		
	C. Data, Drawings, Photographs, etc. (Attach when required)	I. Previous Airworthiness Certificate Issued in Accordance with 14 CFR Section _____ CAR _____ (Original attached)		
	D. Current Weight and Balance Information Available in Aircraft	J. Current Airworthiness Certificate Issued in Accordance with 14 CFR Section _____ (Copy attached)		
	E. Major Repair and Alteration, FAA Form 337 (Attached when required)			
	F. This Inspection Recorded in Aircraft Records			

FAA Form 8130-6 (5-01) Supersedes Previous Edition

NSN: 0052-00-024-7006



ANNEXE 4 - Exemple de US CofA forme FAA 8100-2

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION—FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATE

1. NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS N484RJ	2. MANUFACTURER AND MODEL SOCATA TBM700	3. AIRCRAFT SERIAL NUMBER 333	4. CATEGORY Normal
5. AUTHORITY AND BASIS FOR ISSUANCE. This airworthiness certificate is issued pursuant to the Federal Aviation Act of 1958 and certifies that, as of the date of issuance, the aircraft to which issued has been inspected and found to conform to the type certificate therefor, to be in condition for safe operation, and has been shown to meet the requirements of the applicable comprehensive and detailed airworthiness code as provided by Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, except as noted herein. Exceptions:			
<div style="border: 2px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;"> COPY ★ </div>			
6. TERMS AND CONDITIONS Unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by the Administrator, this airworthiness certificate is effective as long as the maintenance, preventative maintenance, and alterations are performed in accordance with Parts 21, 43, and 91 of the Federal Aviation Regulations, as appropriate, and the aircraft is registered in the United States.			
DATE OF ISSUANCE SEP 26 2005	FAA REPRESENTATIVE David B. Higginbotham	DESIGNATION NUMBER AIR-230	
Any alteration, reproduction, or misuse of this certificate may be punishable by a fine not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both. THIS CERTIFICATE MUST BE DISPLAYED IN THE AIRCRAFT IN ACCORDANCE WITH APPLICABLE FEDERAL AVIATION REGULATIONS.			
FAA Form 8100-2 (8-82)		U.S. GPO-2001 - 688-466	



ANNEXE 5 - Exemple de fax (AFS-750-FAX-4) pour la confirmation de l'immatriculation par la FAA



U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

Flight Standards Service
Aircraft Registration Branch, AFS-750

P.O. Box 25082
Oklahoma City, Oklahoma 73125-0082
WEB Address: <http://registry.faa.gov>

Date of Issue: December 05, 2005

SOCATA AIRCRAFT INC
7501 S AIRPORT RD
PEMBROKE PINES FL 33023-2584

HAND DELIVERED TO ARTC IN THE PD ROOM

T057923 This facsimile must be carried in the Aircraft as a Temporary Certificate of Registration
for

N2UX SOCATA TBM 700

Serial 343 AND IS VALID UNTIL January 04, 2006.

This is not an airworthiness certificate. For airworthiness information,
contact the nearest Federal Aviation Administration Flight Standards
District Office.

_____ for
Walter Binkley
Manager, FAA Aircraft Registry, AFS-750
Federal Aviation Administration

AFS-750-FAX-4 (10/05)



ANNEXE 6 - Exemple de fax (AFS-750-FAX-1) pour la réservation d'une immatriculation par la FAA

Fax émis par : +33 562417418
Fax reçu de : 9549648885

SOCATA DAG

11/08/05 10:24 Pg: 2
30/01/05 11:16 RS: 1

Federal Aviation Administration
Mike Monroney Aeronautical Center
Oklahoma City, OK 73123

SOCATA AIRCRAFT INC
ATTN: ALISA BORDEAUX
7501 S AIRPORT ROAD
PEMBROKE PINES FL 33023

HAND DELIVERED TO ARTC IN THE PD ROOM

United States Identification Mark N484RJ has been assigned to
SOCATA TBM 700
Serial 333 Mode S Transponder Code 51374365
effective June 07, 2005.


_____ for
Walter Binkley
Manager, FAA Aircraft Registry, AFS-750
Federal Aviation Administration

AFS-750-FAX-1 (12/04)

P.2

6822269

Jun 08 2005 10:39AM Refo Records & Title Co



ANNEXE 7 - Exemple de reçu du US CofA

Trouville le

Je soussigné _____ représentant la société _____ atteste avoir
reçu ce jour le certificat de navigabilité individuel américain pour l'aéronef suivant :
constructeur : _____
type : _____
numéro de série : _____
immatriculation : _____
Ce certificat de navigabilité individuel américain m'a été remis par le GSAC.

signature

I undersigned _____ as a representative of the company _____ confirms
that I have been given the US certificate of airworthiness for the following aircraft :
manufacturer : _____
type : _____
serial number : _____
registration : _____
This US certificate of airworthiness has been given to me by GSAC.

signature



ANNEXE 8 - Lettre GP01062 SFACT/NP du 16 janvier 2001

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU LOGEMENT

PARIS, LE 20 FÉVRIER 2001

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE



**SERVICE
DE LA FORMATION AERONAUTIQUE
ET DU CONTROLE TECHNIQUE**

DIVISION AERONEFS
BUREAU PRODUCTION
LE CHEF DE BUREAU

E-MAIL : COPIGNEAUX@GSAC.FR
COPIGNEAUX_FREDERIC@SFACT.DGAC.FR

N/REF : GP01062 - SFACT/NP
V/REF : MF/vk/CofA-Procedures Jan 16, 2001

Mr. Michael Fradette
FAA Aircraft certification staff
C/o American Embassy
27, Blvd du Régent
**B-1000 BRUXELLES
BELGIQUE**

Fax : +32 2 230 68 99

Affaire suivie par : F. Copigneaux
Tel. : +33 (0)1 46.90.48.19
Fax : +33 (0)1 46.90.48.48

Subject : acceptance of revised appendix 1 to FAA Order 8130.2D ch. 2

Dear Mr. Fradette,

In response to your above referenced letter, I am pleased to confirm that DGAC and GSAC accept to act on behalf of FAA in the release of US standard Airworthiness Certificates for any aircraft produced in France by a French manufacturer as indicated in appendix 1 to FAA order 8130.2D ch. 2

We will review and, if necessary, modify our internal procedure in accordance with the new appendix. In the mean time, our inspectors will begin to use the new appendix as you requested in your letter.


Please let me know of any problem in relation with this activity.

Faithfully yours,

Frédéric COPIGNEAUX
Head of DGAC production office



REGISTRATION NOT TRANSFERABLE

UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION CERTIFICATE OF AIRCRAFT REGISTRATION		This certificate is issued for regular use for the purposes only and is not a certificate of title. The Federal Aviation Administration does not determine the ownership rights of aircraft or between private owners.
NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS N731CA	AIRCRAFT SERIAL NO. 332	 U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration
MANUFACTURER AND MANUFACTURER'S DESIGNATION OF AIRCRAFT SOCATA TEM 700		
ICAO Aircraft Address Code: 52847365		
SOCATA AIRCRAFT INC 7601 S AIRPORT RD PEMBROKE PINES FL 33023-2584		
CORPORATION		
It is certified that the above described aircraft has been entered on the Register of the Federal Aviation Administration, United States of America, in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944, and with Title 49, United States Code and regulations issued thereunder.		
DATE OF ISSUE JULY 19, 2005	Signature: <i>Robert C. Bledy</i> ADMINISTRATOR	

AC Form 8050-3(10/2003) Supersedes previous editions

U.S. Department of Transportation
 Federal Aviation Administration
 Civil Aircraft Registry
 P.O. Box 23667
 Oklahoma City, OK 73122-0667
 Official Business
 Penalty for Private Use \$300
 AC Form 8050-3(10/2003) Supersedes previous editions 731CA

TO: SOCATA AIRCRAFT INC
 7601 S AIRPORT RD
 PEMBROKE PINES FL 33023-2584

***** CUT ON DOTTED LINE *****

