

# PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice F  
29 mai 2020

# ***EASA Form 1*** ***Certificat libérateur autorisé*** ***Production de pièces neuves***

***P-35-10***



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

## **EVOLUTION DE LA PROCEDURE**

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero) en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

**CE DOCUMENT EST RÉVISÉ**  
**LA LISTE DES PAGES EN VIGUEUR DONNE SA NOUVELLE COMPOSITION**  
**« annule et remplace le P-35-10 Ed 5 Rév.1 »**

Cette révision :

- . corrige la référence au règlement (EC) 1194/2009 ayant modifié le règlement (EC) 1702/2003, en (UE) 748/2012 aux §1. et 5.2.(b) ;
- . supprime le guide P-51-30 et ajoute la procédure P-35-35 au §3. ;
- . réactualise le §5.2.(b) ;
- . précise le cas d'émission d'EASA Form 1 successives au §7.1. ;
- . corrige le statut « navigabilité » en « new » au §6.3.3. et les statuts « conformité » et « navigabilité » en « prototype » et « new » au §7.1. ;
- . remplace le guide P-33-10 par la procédure P-03-00 au §7 ;-
- . apporte des précisions aux §6.2. ; §8. ; §9.1. et §9.2. ;
- . référence le règlement (UE) 1321/2014 à la place du règlement (EC) 2042/2003 en Annexe 1 ;
- . ajoute les versions anglaises des instructions de renseignement de l'EASA Form 1 en Annexe 1 ;
- . apporte des corrections et précisions mineures diverses.

## SOMMAIRE

1. OBJET .....	4
2. DOMAINE D'APPLICATION .....	4
3. REFERENCES .....	4
4. DEFINITIONS .....	4
5. MATERIELS CONCERNES.....	4
5.1. Moteurs - Hélices .....	4
5.2. Autres matériels .....	5
6. USAGES DU DOCUMENT EASA FORM 1 .....	6
6.1. Généralités .....	6
6.2. Re-certification .....	6
6.3. Navigabilité/Conformité .....	6
6.3.1. Navigabilité.....	6
6.3.2. Conformité .....	7
6.3.3. Changement de statut « conformité » vers « navigabilité ».....	7
6.4. Destination des EASA Form 1.....	8
6.4.1. Form 1 accompagnant les matériels de rechange destinés aux utilisateurs .....	8
6.4.2. EASA Form 1 accompagnant des matériels neufs destinés à des constructeurs ou autres industriels dans le processus de production .....	8
6.5. EASA Form 1 émise pour correction.....	9
6.6. Signature et échanges « électronique » des EASA Form 1 .....	9
7. EMETTEUR DU DOCUMENT EASA FORM 1 .....	9
7.1. Sociétés agréées selon la Partie 21G .....	9
7.2. Sociétés non agréées - Contrôle direct au titre d'une autorisation de production selon la Partie 21 sous-partie F .....	10
7.3. Cas des RFC : .....	10
8. PRODUCTION DU DOCUMENT EASA FORM 1 .....	10
9. GROUPEMENT - DELOTISSEMENT.....	11
9.1. Groupage .....	11
9.2. Délotissement.....	11
ANNEXE 1 : APPENDIX I A LA PARTIE 21 COMPLETE DE L'AMC N° 2 AU 21.A.163(C).....	13
ANNEXE 2 : AMC NO 2 AU 21.A.130(B) – SPECIFICITES EN SOUS-PARTIE F.....	19
ANNEXE 3 : AMC 21.A.303(C) ET GM NO 2 AU 21.A.303(C) – PIECES STANDARD .....	21

## 1. OBJET

Ce guide a pour objet de diffuser et compléter les informations données par la Partie 21 (annexe 1 au règlement (UE) 748/2012 modifié) concernant la mise en œuvre du Certificat Libérateur Autorisé EASA Form 1 pour les activités de production de pièces neuves.

## 2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide est applicable pour toute libération de matériel neuf aussi bien par un industriel agréé de production (sous-partie G) que par un représentant de OSAC intervenant dans le cadre d'un contrôle direct (sous-partie F).

Les procédures du présent guide sont relatives aux éléments d'aéronefs (moteurs, hélices, pièces et équipements) seulement. Elles ne s'appliquent en aucun cas aux aéronefs complets.

## 3. REFERENCES

- Guide P-31-57 : ACCORD ENTRE LES ORGANISMES DE CONCEPTION ET DE PRODUCTION.
- Procédure P-35-35 : TRAITEMENT DES REQUEST FOR CONFORMITY (RFC) EMANANT DES AUTORITES ETRANGERES
- Procédure P-03-00 : INSTRUCTION ET SURVEILLANCE DES AGREMENTS D'ORGANISMES

Cette procédure a reçu l'accord de la DGAC par courriel du 20 mai 2020.

## 4. DEFINITIONS

**DDA** : Direct Delivery Authorisation : autorisation donnée par le détenteur d'une définition approuvée à un organisme de production pour une livraison directe en rechange à des utilisateurs.

**RFC** : Request For Conformity : demande d'une autorité à une autre autorité pour la détermination de conformité d'un élément prototype ou spécimen d'essai dans le cadre d'une approbation en cours. Cf. procédure P-35-35.

**Navigabilité** : Signifie que les éléments identifiés ont été fabriqués conformément aux données de conception approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité.

**Conformité** : Signifie que les éléments identifiés ont été fabriqués conformément aux données de conception non approuvées.

## 5. MATERIELS CONCERNES

Les matériels suivants doivent être couverts par une certification EASA, ou en cours d'obtention d'une certification EASA.

### 5.1. Moteurs - Hélices

Les moteurs complets et les hélices, produits certifiés de type, doivent être libérés à l'issue de leur fabrication avec un document EASA Form 1.

Dans le cas de produits exportés, il convient toujours d'indiquer en case 12 la conformité aux conditions définies par les pays importateurs, lorsqu'elles existent, et telles quelles sont

	<b>P - 35 - 10</b>	<b>Indice F</b>	<b>29 mai 2020</b>	<b>Page : 4</b>
---	--------------------	-----------------	--------------------	-----------------

généralement définies dans les fiches de caractéristiques associées à la certification de type prononcée par les Autorités de navigabilité des pays importateurs (exemple, double certification FAA/EASA).

## 5.2. Autres matériels

L'exigence 21.A.307 précise qu'aucune pièce neuve de remplacement ou équipement (sauf une pièce standard) n'est acceptable pour installation sur un produit certifié si elle n'est pas accompagnée d'un Certificat libérateur autorisé « navigabilité ».

### **Exceptions :**

#### **a) Pièces standard**

Selon le 21.A.307, la fourniture d'un document EASA Form 1 ne s'applique pas aux pièces standard telles que définies par l'AMC 21.A.303(c) et le GM N°2 au 21.A.303(c).

Voir en annexe 3 une traduction de courtoisie de l'AMC et du GM.

Ceci signifie que les utilisateurs ne s'attendent pas à recevoir des EASA Form 1 pour des pièces standard même s'il peut arriver que de telles pièces soient accompagnées d'une EASA Form 1 (par ex : kit de matériels livré pour application d'un bulletin service).

Si un organisme de production choisit de libérer une telle pièce avec une EASA Form 1, il doit alors être capable de démontrer qu'il a la maîtrise de la fabrication de cette pièce et un lien avec le détenteur de la conception de la pièce. Cette pièce ne doit plus être considérée comme une « pièce standard » et doit être ajoutée au domaine d'agrément de l'organisme.

La seule production de pièces standards ne rend pas éligible à un agrément de production.

#### **b) Cas des Matériaux**

L'exigence 21.A.122 et le GM 21.A.133(a) n'intègre pas les matériaux dans le domaine d'une autorisation ou d'un agrément de production.

L'annexe I publiée par le règlement (EU) 748/2012 ne prévoit plus l'émission d'une EASA Form 1 pour les matériaux.

Les matériaux livrés doivent être seulement identifiés et accompagnés d'une Déclaration de Conformité du fournisseur attestant la conformité à la spécification figurant dans le dossier de définition approuvé.

#### **c) Consommables**

Il n'est pas prévu au titre du règlement Partie 21 de donner des agréments et autorisations de production aux fabricants de consommables. Les consommables doivent être accompagnés d'un document attestant leur conformité à la spécification figurant dans le dossier de définition approuvé (voir 145.A.42 (a)(v)).

## **CONCLUSION**

Compte tenu des exceptions mentionnées ci-dessus, l'émission d'un document EASA Form 1 est possible pour toutes les pièces possédant une référence (part number) dans la définition approuvée (ou en attente d'approbation) du matériel.

## 6. USAGES DU DOCUMENT EASA FORM 1

### 6.1. Généralités

Une seule EASA Form 1 doit être émise lors de la "naissance" de la pièce chez l'industriel autorisé à la produire et doit attester de sa navigabilité (ou le cas échéant, de sa conformité). Ce document doit accompagner les pièces livrées par l'industriel.

Elle est signée par un signataire habilité dans le cadre de la Partie 21 sous-partie G.

Dans le cas de la Partie 21 sous-partie F, elle est préparée par l'organisme de production et validée par l'autorité.

NOTA : Seules les EASA Form 1 rédigées/signées "manuellement" possèdent une édition originale (qui accompagne normalement le matériel). Une copie est archivée chez l'organisme agréé qui a libéré le matériel.

### 6.2. Re-certification

Il est possible pour le fabricant d'origine de matériels neufs de procéder à une re-certification après :

- modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage) ; il s'agit uniquement de matériels restés dans le système industriel de production avant livraison aux utilisateurs ;
- examen, d'un élément neuf précédemment libéré avant son entrée en service, conformément à des standards ou spécifications spécifiés par le client ou pour établir la navigabilité.

Dans ces deux cas, il est nécessaire de préciser les informations liées à la première mise en service, les travaux réalisés, ainsi que les informations nécessaires à l'entretien telles que : cycles, heures de vol, atterrissages, en case 12.

Le terme à utiliser en case 11 est « **Prototype** » ou « **New** » en fonction du statut de l'élément re-certifié.

Ces re-certifications peuvent se faire:

- sur des éléments revenus chez le fabricant d'origine mais restés sous son contrôle, pour réalisation de l'intervention nécessaire au titre du §2.N du MOP en concertation avec le client,
- chez le client par le fabricant d'origine conformément à une procédure déposée dans le MOP §2.N et acceptée par l'autorité.

### 6.3. Navigabilité/Conformité

L'émission d'un document EASA Form 1 peut couvrir soit la navigabilité des matériels concernés soit seulement leur conformité à un dossier de définition.

L'identification du cas concerné se fait en cochant le bloc approprié de la case 13a.

Une EASA Form 1 ne peut pas couvrir à la fois, la navigabilité et la conformité d'éléments cités en case 8.

#### 6.3.1. Navigabilité

Le cas « navigabilité » concerne des éléments conformes à des données approuvées et en état de fonctionner en sécurité.

Pour faire cette détermination, il convient de s'appuyer sur les données fournies par le détenteur de la définition approuvée au titre de l'arrangement prévu par le 21.A.4 et les 21.A.122 ou 21.A.133 (accords DO/PO, IPO/PO et liste de capacité associée).

L'AMC 21.A.4 définit les informations concernant l'éligibilité et le statut d'approbation à fournir pour une transmission au cas par cas.

Le guide P-31-57 présente un modèle d'arrangement en accord avec les 21.A.122 ou 21.A.133.

Ce cas « navigabilité » est le plus courant ; il suppose l'existence d'au moins un produit certifié sur lequel l'élément est susceptible d'être installé. Ce cas suppose aussi de s'assurer avant libération qu'aucune consigne de navigabilité n'invalide la navigabilité de l'élément et que les éventuelles non-conformités de fabrication sont approuvées (procédure de dérogation).

A noter qu'il est possible de cocher « données de conception approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité » en case 13a malgré le fait que la pièce correspondante ne soit pas entièrement conforme à la définition approuvée. Dans ce cas un commentaire en case 12 doit expliquer la situation de la pièce et celle-ci doit rester dans le domaine de la production.

Exemples de mentions :

- Moteurs avec composants manquants (pour exemple moteurs développés avec des équipements non nécessaires pour le test final),
- ADs non vérifiées,
- Travaux inachevés,
- Pièces provisoires à démonter avant installation.

### 6.3.2. Conformité

Le cas « conformité seulement » concerne des éléments conformes à des « données en cours d'approbation précisées en case 12 ».

Ce cas « conformité seulement » est d'usage plus limité.

L'émission d'un Certificat « conformité seulement » ne doit pas se faire par défaut d'information mais nécessite que, au titre de l'arrangement conception/production précité, le producteur connaisse le fait que les données de définition ne sont pas (encore) approuvées et puisse en indiquer les raisons dans la case 12 de l'EASA Form 1.

Il sert très exceptionnellement pour des livraisons à des utilisateurs lorsque des procédures de pré-positionnement de rechanges sont mises en place avant la certification de type et la livraison du produit complet.

Il peut aussi correspondre à l'approvisionnement de pièces appartenant à une modification soumise à approbation par un utilisateur, avant approbation de cette modification (STC, modification mineure, réparations majeures ou mineures, etc).

Un autre cas concerne les pièces prototypes ou spécimen d'essais dans le cadre d'une certification en cours (TC, STC, etc), en particulier pour des demandes explicites d'autorités de certification (RFC).

Il convient de porter en case 12 la mention indiquée au §5 case 12 de l'annexe 1 pour la Partie 21 sous-partie G et au §5 case 12 de l'annexe 2 pour la Partie 21 sous-partie F.

### 6.3.3. Changement de statut « conformité » vers « navigabilité »

Les éléments libérés « conformes » doivent ultérieurement faire l'objet d'une détermination finale de navigabilité par le responsable de la détermination finale de la navigabilité du produit complet ou du rechange si le matériel est livré en rechange.

	<b>P - 35 - 10</b>	<b>Indice F</b>	<b>29 mai 2020</b>	<b>Page : 7</b>
---	--------------------	-----------------	--------------------	-----------------

Dans le cas de modifications, la détermination de navigabilité sera faite par l'utilisateur une fois l'approbation de la modification obtenue.

Si le destinataire/utilisateur des pièces ne peut pas obtenir directement l'information d'approbation de la part du détenteur de la définition approuvée, le changement de statut ne peut être indiqué que par l'émetteur de la première libération au moyen d'une EASA Form 1 comportant en case 12 la formulation spécifique prévue par l'annexe I de la Partie 21, block 12 : voir §5 case 12 de l'annexe 1 pour la Partie 21 sous-partie G et §5 case 12 de l'annexe 2 pour la Partie 21 sous-partie F. A noter que cette mention doit faire référence au TC/STC.

Dans ce cas, le retour des pièces chez le fabricant n'est pas nécessaire.

Sur demande, l'émetteur initial peut ré-émettre une nouvelle EASA Form 1 en statut « new », (sur la base de la démonstration par le TC Holder de l'approbation de définition) en mentionnant en case 12, la référence de l'EASA Form 1 de conformité initiale.

#### 6.4. Destination des EASA Form 1

##### 6.4.1. Form 1 accompagnant les matériels de rechange destinés aux utilisateurs

Afin de pouvoir livrer des rechanges directement aux utilisateurs qui ne sont pas par ailleurs le détenteur de la définition approuvée il est nécessaire que le détenteur de l'agrément de production dispose d'un accord de livraison directe (Direct Delivery Authorisation en anglais) du détenteur de la définition approuvée. Cette mesure est essentielle pour garantir que le responsable de la certification de type du produit complet remplira ses obligations en matière de suivi de navigabilité pour ces matériels comme pour ceux qu'il livre directement lui-même. Cet accord de livraison directe peut être général ou plus limité et par exemple transmis en même temps que les données approuvées selon le modèle proposé par l'AMC 21.A.4. Il peut aussi faire partie de l'arrangement établi entre le détenteur du dossier de définition et le producteur pour satisfaire au 21.A.122 ou 21.A.133 : voir guide P-31-57.

##### 6.4.2. EASA Form 1 accompagnant des matériels neufs destinés à des constructeurs ou autres industriels dans le processus de production

a) Matériels bénéficiant d'une certification propre (moteurs, hélices et équipements QAC ou JTSO certifiés EASA, ETSO, TSO)

Les matériels sont livrés avec un Certificat EASA Form 1 "navigabilité" faisant ainsi référence à leur approbation propre.

b) Autres matériels

L'EASA Form 1 n'a pas été prévue pour être utilisée dans les échanges de pièces neuves entre industriels pendant la production de série d'un produit complet (aéronefs, moteurs, hélices et équipements). Les documents à utiliser dans ce cas sont normalement ceux définis par le maître d'œuvre.

Toutefois, l'émission de document EASA Form 1 attestant une "navigabilité" entre industriels dans le processus de production est possible si l'industriel émetteur dispose d'un agrément de production car elle peut faciliter sa relation avec son donneur d'ordre, notamment :

- pour n'utiliser qu'une forme unique de document de conformité,
- pour montrer, en particulier à l'exportation, que le matériel a été produit dans le cadre EASA.

## 6.5. EASA Form 1 émise pour correction

La notion de " annule et remplace " n'est pas prévue par le règlement.

En cas de besoin d'envoi d'informations pour corriger/compléter une EASA Form 1 précédemment envoyée avec le matériel, seule l'émission d'une deuxième EASA Form 1 venant s'ajouter à la première est possible.

Il est possible de l'envoyer sans faire revenir les éléments ou l'EASA Form 1 d'origine, sauf si une identification/inspection est nécessaire, auquel cas une véritable re-certification sera faite.

La nouvelle EASA Form 1 est numérotée, fait référence à la première EASA Form 1 en case 12 et est datée et visée lors de son émission.

La case 11 comporte la même mention que l'EASA Form 1 originale.

**Nota 1** : Le destinataire doit "attacher" les deux EASA Form 1.

Comme pour les EASA Form 1 transformant le statut conformité en navigabilité, il est impossible de déclarer la conformité et l'état de fonctionner en sécurité pour des éléments dont on n'a plus la maîtrise.

La formule à indiquer en case 12 est précisée au §5 case 12 de l'annexe 1 pour la Partie 21 sous-partie G et au §5 case 12 de l'annexe 2 pour la Partie 21 sous-partie F.

**Nota 2** : Le système d'archivage/traçabilité de l'organisme attache les copies des deux EASA form 1.

## 6.6. Signature et échanges « électronique » des EASA Form 1

Il s'agit en fait de l'apposition de la signature du signataire habilité à l'aide d'un ordinateur, lorsque l'édition du document est préparée sur cet ordinateur ou de l'échange électronique des données contenues sur l'EASA Form 1.

En effet, l'exigence de production du document papier d'une part, et de la reproduction de la signature manuelle sur ce document d'autre part, n'en font pas une « signature électronique » telle que considérée actuellement par les directives, lois, décrets, normes pour les documents électroniques.

La mise en œuvre respecter l'AMC n° 1 au 21.A.163(c) et doit être soumise à l'autorité pour approbation (modification majeure de l'agrément).

Nota : La signature et l'échange « électronique » d'EASA Form 1 ne sont pas autorisés dans la Partie 21 sous-partie F (signature autorité).

## 7. EMETTEUR DU DOCUMENT EASA FORM 1

### 7.1. Sociétés agréées selon la Partie 21G

Les sociétés agréées bénéficient du privilège de libérer (signer) les documents EASA Form 1 pour des produits complets, équipements et des matériels aéronautiques. La signature de l'EASA form 1 est effectuée par les personnes désignées à cet effet dans le manuel d'organisme de production (dans leur domaine respectif de compétence). Ces personnes indiquent par ailleurs leur nom, la date, ainsi que la référence d'approbation associée à l'agrément de l'organisme (sous la forme FR.21G.xxxx (N° d'ordre)), laquelle peut éventuellement être pré-imprimée, dans la case 13c de l'EASAFORM 1.

Le signataire doit, avant signature, être en mesure d'exercer les contrôles nécessaires sur le matériel et sur son dossier de fabrication, ce qui interdit l'émission d'une EASA Form 1 à distance. L'émission d'une EASA Form 1 à distance n'est possible que dans le cas d'un passage de "prototype" à "new" (Cf 6.3.3) et dans le cas de la correction d'une erreur sur une EASA Form 1 préalablement émise (Cf 6.5). Dans ces deux cas, l'EASA Form 1 émise fait appel à la première en case 12 ou à toutes les précédentes (ex : émission d'une ou plusieurs EASA Form 1 corrigeant l'EASA Form 1 initiale « prototype » suivie d'une EASA Form 1 « new »), pour conserver la traçabilité complète du processus de libération.

### 7.2. Sociétés non agréées - Contrôle direct au titre d'une autorisation de production selon la Partie 21 sous-partie F

Dans le cas des industriels ne disposant pas d'un agrément de production, l'émission d'une EASA Form 1 n'est possible que si l'industriel dispose d'une autorisation de production selon la Partie 21 sous-partie F (voir à ce sujet la procédure P-03-00).

Dans ce cas, la libération d'une EASA Form 1 suppose qu'elle soit préparée par l'industriel et soumise à la signature d'un représentant de l'autorité qui, pour ce faire, doit disposer d'un engagement de navigabilité (ou de conformité) de l'industriel et être en mesure d'effectuer un contrôle direct du matériel et de son dossier de fabrication.

Les particularités (signatures et formules) sont traitées en annexe 2 du guide.

### 7.3. Cas des RFC :

Voir procédure P-35-35.

## 8. PRODUCTION DU DOCUMENT EASA FORM 1

Les industriels établissent des EASA Form 1 conformes au modèle type (présentation et texte) présenté dans l'annexe 1 et disponible sur le site internet OSAC.

Le document peut subir quelques variations mineures de dimensions ou de forme mais doit être reconnaissable par tous les usagers et autorités dans tous les pays. En conséquence, il est en particulier admis les ajustements suivants :

- 1) d'agrandir la case 5 sur la case 4,
- 2) de modifier la largeur des cases 6 à 11,
- 3) de faire varier la hauteur de la case 12.

Toute autre modification nécessite d'obtenir un accord préalable de l'autorité.

Il n'est en particulier pas accepté d'élaborer des imprimés pouvant être utilisés indifféremment dans des régimes réglementaires multiples (autorités/pays).

La déclaration de responsabilité de l'utilisateur/installateur peut figurer sur l'un ou l'autre côté du formulaire. La taille générale de l'imprimé peut aussi être légèrement réduite ou augmentée, i.e. le document doit toujours rester lisible, reconnaissable d'un simple coup d'œil. Le document "français" est bilingue (FR/ANG).

Ce Certificat est rédigé en anglais et, éventuellement, dans la langue du pays de l'émetteur.

Les renseignements portés sur le certificat peuvent être soit dactylographiés soit manuscrits en lettres capitales. Le mélange des deux modes de renseignement n'est pas autorisé à l'exception de la signature manuscrite apposée en case 13b sur un document dactylographié.

Le modèle personnalisé du document EASA FORM 1 doit figurer dans le manuel (MOP) approuvé, ou dans un document associé également soumis à l'approbation de l'autorité.

Pour la sous-partie G :

Les informations détaillées concernant la mise en œuvre du document EASA Form 1 figurent en annexe 1 de ce guide (Annexe I de la Partie 21).

Pour la Sous-partie F :

L'annexe 2 présente les spécificités en Sous-partie F.

**Nota 1** : L'utilisation de l'EASA Form 1 n'est possible qu'après l'obtention d'une autorisation selon la Partie 21 sous-partie F.

## 9. **GROUPE - DELOTISSEMENT**

### 9.1. Groupage

Il est permis d'utiliser une seule EASA Form 1 pour les livraisons de nombreux articles différents.

Dans ce cas, une liste référencée des matériels doit être établie contenant toutes les informations figurant normalement dans les cases 6 à 11 de l'EASA Form 1. Il est établi des renvois mutuels entre la référence de la liste et le numéro (case 3) de l'EASA Form 1. De plus, l'EASA Form 1 comporte dans les cases 6 à 11 la mention :

*"ce document s'applique aux pièces détaillées dans le document joint, référence : xxx, daté du xxx, nombre de pages : xxx".*

(en anglais : *"this document is the certification statement for the parts listed in the attached document reference xxx, dated xxx, number of pages : xxx"*).

Il est précisé que la liste jointe puisse être le support d'autres informations liées à la livraison pour autant qu'elle contienne toutes les informations pour répondre aux données des cases 6 à 11 exigées par l'EASA Form 1.

Lorsque les cases 8 et 10 ne peuvent pas contenir la quantité des informations à y porter, il est acceptable que ces cases renvoient à la case 12 qui fait mention de ces informations. Dans ce cas, la nature des informations portées en case 12 doit être facilement identifiable.

La facilité offerte ci-dessus (par exemple : approvisionnement d'un magasin général de rechanges) doit être appliquée avec discernement en tenant compte de la destination finale des matériels et des problèmes posés par le délotissement. Ce doit être notamment le cas de la livraison de pièces sérialisées pour lesquelles la traçabilité doit rester facile lors du délotissement. Dans ce cas et compte-tenu des instructions de renseignement de la case 5 « Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro de l'ordre de travail, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou autre référence similaire. », il est autorisé en fonction des systèmes mis en place chez les fabricants d'indiquer le N° de Bordereau de Livraison (BL), de Déclaration de Conformité (DC), de N° de BL/DC, de commande interne, de la commande magasin, de l'Ordre de Fabrication.

### 9.2. Délotissement

La distribution de pièces neuves couvertes à l'origine par un seul document de livraison, suppose de multiplier par photocopie le document d'origine (ainsi que les documents annexés selon nécessité), pour accompagner les différentes pièces vers leur destination

finale avec le document attestant de leur origine, **autant de fois que la quantité mentionnée en case 9 de l'EASA Form 1 d'origine l'autorise.**

Ces photocopies devront être identifiées par la personne qui effectue le délotissement avec la mention suivante :

*"photocopie effectuée le (date) au titre d'un délotissement de x pièces (S/N xxx, yyy,...) sur un total de y pièces par M. (nom de la personne) de la société xxxxxxxxxxxx",* suivie de la signature de la personne et d'une marque d'identification de la société. (Il convient de ne pas modifier la quantité initiale portée en case 9 de l'EASA Form 1, ni de surcharger ou raturer la case 10).

La date de validité de l'attestation de navigabilité/conformité constituée par l'EASA Form 1 est celle correspondant à la signature initiale.

**L'EASA Form 1 d'origine ainsi que les copies des EASA Form 1 annotées devront être conservées par l'organisme qui a réalisé le délotissement.**

**Une procédure décrivant la maîtrise des articles délotis dans le respect des règles énoncées ci-dessus doit être en place.**

## ANNEXE 1 : Appendix I à la Partie 21 complété de l'AMC N° 2 au 21.A.163(c)

Nota : Le modèle bilingue de l'EASA Form 1 - issue 2 est disponible sur le site [www.osac-aero.com](http://www.osac-aero.com), Rubrique « téléchargement - Formulaires »

### Traduction française (fournie pour information seulement)

**Nota : Les textes anglais publiés par l'Union Européenne et l'EASA sont les textes de référence.**  
La traduction ci-dessous comporte des modifications par rapport **aux textes publiés** par l'Union Européenne **et l'EASA**, afin de rectifier des erreurs ou d'utiliser les termes usuels en pratique.

## CERTIFICAT LIBERATOIRE AUTORISE - EASA FORM 1

### Instructions à suivre pour renseigner le certificat

Les présentes instructions concernent uniquement l'utilisation de l'EASA Form 1 à des fins de production. En ce qui concerne l'utilisation de l'EASA Form 1 à des fins d'entretien, se reporter à l'Appendix II de l'Annex I (Part M) du règlement No (UE) 1321/2014.

### 1 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

- 1.1. Le principal objectif du certificat est de déclarer la navigabilité de produits, pièces et équipements aéronautiques neufs (ci-après dénommés "élément(s)").
- 1.2. Une corrélation doit être établie entre le certificat et le ou les éléments. L'émetteur doit conserver un certificat sous une forme permettant la vérification des données originales.
- 1.3. Le certificat est reconnu par un grand nombre d'autorités de navigabilité compétentes, mais cette reconnaissance peut être dépendante des accords bilatéraux et/ou de la politique de l'autorité en question. Les « données de définition approuvées » mentionnées dans ce certificat signifient que les données ont été approuvées par l'autorité de navigabilité compétente du pays d'importation.
- 1.4. Le certificat n'est ni un bon de livraison ni une lettre de transport.
- 1.5. Le certificat ne peut pas être utilisé pour la remise en service d'un aéronef.
- 1.6. Le certificat ne vaut pas approbation pour installer l'élément sur un aéronef, un moteur ou une hélice particulier(ère), mais permet à l'utilisateur final de déterminer son état de navigabilité (approuvé).
- 1.7. La libération d'éléments produits et maintenus sur le même Certificat n'est pas autorisée.
- 1.8. La combinaison, sur le même Certificat, d'éléments certifiés conformément aux « données approuvées » et conformément aux « données non approuvées » n'est pas autorisée. Par conséquent, seule une case de la case 13a peut être cochée.

L'EASA Form 1 est préparée et visée par le fabricant.

Pour les productions sous Part-21 F elle est présentée pour validation à l'autorité compétente.

Au titre de la sous-partie F, le Certificat ne peut être émis que par l'autorité compétente.

Une combinaison de pièces mises en service au titre de la sous-partie G et de la sous-partie F n'est pas autorisée sur le même certificat.

## 2 MODÈLE GÉNÉRAL

- 2.1. Le certificat doit être conforme au modèle joint, y compris les numéros de cases et l'emplacement de chaque case. La taille des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient le certificat méconnaissable.
- 2.2. Le certificat doit être en format "paysage", mais la taille globale peut être notablement augmentée ou diminuée pour autant qu'il demeure reconnaissable et lisible. En cas de doute, consulter l'autorité compétente.
- 2.3. La déclaration de responsabilité de l'utilisateur/installateur peut figurer sur l'un ou l'autre côté du formulaire.
- 2.4. Ce qui est imprimé doit être clair et lisible pour permettre une lecture facile.
- 2.5. Le certificat peut être soit pré-imprimé, soit émis de manière informatisée, mais dans tous les cas, l'impression des traits et caractères doit être claire, lisible et conforme au modèle.
- 2.6. Le certificat devrait être rédigé en anglais et, le cas échéant, dans une ou plusieurs autres langues.
- 2.7. Les informations à porter sur le certificat peuvent être soit tapées à la machine, soit imprimées de manière informatisée, soit écrites à la main en lettres majuscules et doivent permettre une lecture facile.
- 2.8. Dans un souci de clarté, éviter autant que possible les abréviations.
- 2.9. L'espace disponible au verso du certificat peut être utilisé par l'émetteur pour toute information complémentaire, à l'exclusion de toute attestation de conformité. Toute inscription au verso doit être indiquée dans la case appropriée au recto du certificat.

## 3 COPIES

- 3.1. Le nombre de copies du certificat envoyées au client ou conservées par l'émetteur n'est pas limité.

## 4 INSCRIPTION(S) ERRONÉE(S) SUR UN CERTIFICAT

- 4.1. Si un utilisateur final constate une erreur sur un certificat, il doit l'indiquer par écrit à l'émetteur. L'émetteur peut délivrer un nouveau certificat si les erreurs peuvent être vérifiées et corrigées.
- 4.2. Le nouveau certificat doit comporter un nouveau numéro de traçage, une nouvelle signature et une nouvelle date.
- 4.3. Il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle vérification de l'état du ou des éléments pour accéder à une demande de nouveau certificat. Le nouveau certificat n'est pas une déclaration concernant l'état actuel de l'élément et doit comporter un renvoi au certificat précédent dans la case 12, comme suit : "Le présent certificat corrige l'erreur ou les erreurs constatée(s) dans la ou les cases [numéro de la ou des cases concernées] du certificat [numéro de traçage de l'original] daté du [date de délivrance de l'original] et ne couvre pas la conformité/l'état/la mise en service." Les deux certificats doivent être conservés pendant la même période que celle prévue pour le certificat original.

## 5 ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR

Sauf indication contraire, chaque case doit être renseignée pour que le Certificat soit considéré comme valide.

### Case 1 Approving Competent Authority / Country - *Autorité Compétente / Pays*

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente pour la délivrance du certificat. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence, la seule mention de l'AESA suffit.

### Case 2 EASA Form 1 header – *En-tête de l'EASA Form 1*

"CERTIFICAT LIBERATOIRE AUTORISE EASA Form 1" pré-imprimé.

### Case 3 Form Tracking Number - *N° de repère du Formulaire*

Indiquer le numéro unique établi par le système/la procédure de numérotation de l'organisme mentionné dans la case 4 ; ce numéro peut comprendre des caractères alphanumériques.

### Case 4 Organisation Name and Address - *Nom et Adresse de l'Organisme*

Indiquer le nom et l'adresse complets de l'organisme de production (se reporter à l'EASA Form 55, page 1) qui met en service le ou les éléments couverts par le présent certificat. Les logos, etc., de l'organisme sont autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

**Case 5 Work Order/Contract/Invoice - Bon de commande/Contrat/Facture**

Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro de l'ordre de travaux, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou autre référence similaire.

**Case 6 Item - Item**

Indiquer le numéro de ligne lorsqu'il y a plus d'une ligne. Cette case permet des références croisées aisées avec les observations indiquées dans la case 12.

**Case 7 Description - Description**

Indiquer le nom ou la description de l'élément. Il convient d'utiliser de préférence le terme employé dans les instructions de maintien de la navigabilité ou les données d'entretien (par exemple, Illustrate Catalog (IPC), manuel de maintenance de l'aéronef, bulletin service, manuel d'entretien des composants).

**Case 8 Part No. - N° de pièce**

Indiquer le Part number de l'élément tel qu'il apparaît sur l'élément ou l'étiquette/l'emballage. Dans le cas d'un moteur ou d'une hélice, la désignation de type peut être utilisée.

Le Part number tel qu'il apparaît sur l'élément est habituellement défini dans les données de définition ; néanmoins dans les cas de kit de pièces de support contenant des logiciels ou de tout autre conditionnement spécifique pouvant être définis dans les données de production développées à partir des données de définition, une information sur le contenu du kit ou du support peut être donnée en case 12 ou dans un document référencé en case 12.

**Case 9 Qty - Qté**

Indiquer la quantité d'éléments.

**Case 10 Serial No. - N° série**

Si la réglementation impose d'identifier l'élément par un numéro de série, indiquer ce numéro dans cette case. Tout autre numéro de série non exigé par la réglementation peut également être indiqué. Si l'élément ne porte pas de numéro de série, indiquer "sans objet".

**Case 11 Status/Work - Etat/Travaux**

Indiquer soit "PROTOTYPE" soit "NEUF/NEW".

Indiquer "PROTOTYPE" pour :

- i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition non approuvées ;
- ii) re-certification par l'organisme mentionné en case 4 du précédent certificat après modification ou rectification de l'élément avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées en case 12.

Indiquer "NEUF/NEW" pour:

- i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition approuvées ;
- ii) re-certification par l'organisme mentionné dans la case 4 du précédent certificat après modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées dans la case 12 ;
- iii) re-certification des éléments par le fabricant du produit ou l'organisme mentionné dans la case 4 du précédent certificat, de "prototype" (conformité aux données de définition non approuvées uniquement) à "NEUF/NEW" (conformité aux données de définition approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité), à la suite de l'approbation des données de définition applicables, à condition que les données de définition n'aient pas changé. La mention suivante doit être indiquée dans la case 12.

« RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NEUF": LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »

« RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM 'PROTOTYPE' TO 'NEW': THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »

Il convient de cocher la case "aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité" dans la case 13a ; »

iv) l'examen, avant sa remise en service, d'un élément neuf mis en service auparavant, conformément à des normes ou spécifications particulières au client (dont le détail ainsi que des informations précises sur la première mise en service doivent être indiqués en case 12) ou avant d'établir la navigabilité (une explication de la base de mise en service et des précisions sur la première mise en service doivent être indiquées dans la case 12).

#### **Case 12 Remarks - Remarques**

Décrire les travaux mentionnés dans la case 11, soit directement, soit par renvoi à des documents de référence, afin que l'utilisateur ou l'installateur puisse déterminer la navigabilité du ou des éléments, compte tenu des travaux à certifier.

Si besoin est, un feuillet séparé peut être utilisé et référencé dans l'EASA Form 1. Chaque mention doit indiquer clairement à quel(s) élément(s) de la case 6 elle se rapporte. S'il n'y a aucune déclaration, indiquer "Néant".

Indiquer le motif de mise en service selon les données de définition non approuvées dans la case 12 (par exemple, certificat de type en attente, pour essai uniquement, données approuvées en attente).

En cas d'impression de l'EASA Form 1 à partir de données électroniques, toute donnée n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être indiquée dans cette case.

Les exemples de conditions qui devraient nécessiter une mention en case 12 sont :

- Lorsque le certificat est émis en « prototype », la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« Non éligible pour installation SUR aéronef certifié de type en service »

« NOT ELIGIBLE FOR INSTALLATION ON IN-SERVICE TYPE-CERTIFICATED AIRCRAFT »

- Re-certification des éléments de « prototype » (conformité seulement à des données non approuvées) à « neuf » (conformité à des données approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité) lorsque les données de définition applicables sont approuvées. La mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NEUF": LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »

« RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM "PROTOTYPE" TO "NEW": THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »

- Lorsqu'une nouvelle EASA Form 1 est émise pour corriger une/des erreur(s), la mention suivante doit être indiquée en case 12 :

« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'ÉDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITÉ/CONDITION DE MISE EN SERVICE »

« THIS CERTIFICATE CORRECTS THE ERROR(S) IN BLOCK(S) [ENTER BLOCK(S) CORRECTED] OF THE CERTIFICATE [ENTER ORIGINAL TRACKING NUMBER] DATED [ENTER ORIGINAL ISSUANCE DATE] AND DOES NOT COVER CONFORMITY/CONDITION/RELEASE TO SERVICE. »

Exemples de données à mentionner dans cette case lorsqu'approprié :

- Pour les moteurs complets, une déclaration de conformité aux exigences applicables en matière d'émissions en vigueur à la date de fabrication du moteur.
- Pour les articles ETSO, le numéro d'autorisation ETSO applicable.
- Le standard de modification.
- La conformité ou la non-conformité avec les consignes de navigabilité ou les bulletins de service.
- Le détail des travaux de réparation effectués ou la référence à un document dans lequel ces travaux sont mentionnés.
- Mentionner les informations relatives aux éléments à durée de vie limitée (date de péremption, date de fabrication, cure date, etc.).
- Informations liées aux manquants ou au réassemblage après livraison.
- Références permettant la traçabilité comme les numéros de lot.

L'organisme peut également utiliser cette case pour faire mention :

- du site de livraison lorsqu'il est différent de celui mentionné en case 4,
- du N° de lot,
- de la mention EPA éventuellement applicable.

### Case 13a

Cocher uniquement l'une des deux cases :

1) cocher la case "données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité" si le ou les éléments ont été fabriqués conformément aux données de définition approuvées et ont été jugés en état de fonctionner en toute sécurité ;

2) cocher la case "données de définition non approuvées indiquées en case 12" si le ou les éléments ont été fabriqués conformément aux données de définition applicables mais non approuvées. Indiquer les données dans la case 12 (par exemple, en attente certificat de type, pour essai uniquement, en attente approbation des données).

Il n'est pas permis d'utiliser le même certificat pour des éléments différents mis en service sous couvert de "données de définition approuvées" et de "données de définition non approuvées".

### Case 13b Authorised Signature - *Signature autorisée*

Cet espace est réservé à la signature de la personne autorisée. Seules les personnes dûment autorisées en vertu des règles et politiques de l'autorité compétente peuvent apposer leur signature dans cette case. Pour faciliter la reconnaissance, un numéro unique d'identification de la personne autorisée peut être ajouté.

Note : Voir l'AMC n° 1 au 21.A.163(c) pour les signatures électroniques

### Case 13c Approval/Authorisation Number - *Numéro d'agrément/d'autorisation*

Entrer le numéro ou la référence de l'agrément/autorisation. Ce numéro ou référence est délivré par l'autorité compétente.

### Case 13d Name - *Nom*

Indiquer lisiblement le nom de la personne qui appose sa signature en case 13b.

### Case 13e Date (dd mmm yyyy) - *Date (jj mmm aaaa)*

Indiquer la date en anglais à laquelle la signature est apposée en case 13b, en respectant le format: jj = les 2 chiffres du jour, mmm = les 3 premières lettres du mois et aaaa = les 4 chiffres de l'année.

### Cases 14a-14e

Exigences générales pour les cases 14a – 14e

Non applicable pour une mise en service à des fins de production. Utiliser une nuance différente, plus sombre par exemple, ou marquer d'une autre façon, de façon à éviter une utilisation accidentelle ou non autorisée.

1. Approving Competent Authority / Country / <i>Autorité Compétente / Pays</i>  DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE FRANCE		2. <b>AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE</b> <i>Certificat Libérateur Autorisé</i> <b>EASA FORM 1</b> <i>Formulaire 1 de l'EASA</i>				3. Form Tracking Number <i>N° de repère du Formulaire</i>	
4. Organisation Name and Address : <i>Nom et Adresse de l'Organisme :</i>					5. Work Order/Contract/Invoice <i>Bon de commande/Contrat/Facture</i>		
6. Item / <i>Item</i>	7. Description / <i>Description</i>	8. Part No. / <i>N° de pièce</i>	9. Qty / <i>Qté</i>	10. Serial No. / <i>N° série</i>	11. Status/Work / <i>Etat/Travaux</i>		
12. Remarks <i>Remarques</i>							
13a. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to : <i>Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément aux :</i> <input type="checkbox"/> approved design data and are in a condition for safe operation <i>données de conception approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité</i> <input type="checkbox"/> non-approved design data specified in block 12 <i>données de conception non approuvées spécifiées dans la case 12</i>				14a. <input type="checkbox"/> Part 145.A.50 Release to Service <i>Approbation pour remise en service selon Partie 145.A.50</i> <input type="checkbox"/> Other regulation specified in block 12 <i>Autre réglementation précisée en case 12</i>  Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service. <i>Certifie que, sauf indication contraire spécifiée en case 12, les travaux identifiés en case 11 et décrits en case 12, ont été réalisés conformément à la Partie 145 et qu'au vu de ces travaux, les pièces sont considérées prêtes à la remise en service.</i>			
13b. Authorised Signature / <i>Signature autorisée</i>		13c. Approval/Authorisation Number <i>Numéro d'agrément/d'autorisation</i>		14b. Authorised Signature / <i>Signature autorisée</i>		14c. Certificate/Approval Ref. No <i>N° du Certificat/Agrément</i>	
13d. Name / <i>Nom</i>		13e. Date (dd mmm yyyy) / <i>Date (jj mmm aaaa)</i>		14d. Name / <i>Nom</i>		14e. Date (dd mmm yyyy) / <i>Date (jj mmm aaaa)</i>	
<b>USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES / Responsabilités de l'utilisateur/installateur</b> This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s). <i>Ce document ne constitue pas forcément l'autorisation d'installer l(es) item(s)</i> Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1. <i>Quand l'utilisateur/installateur travaille selon les réglementations d'une autorité de navigabilité différente de l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que son autorité de navigabilité accepte les items libérés par l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1.</i> Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown. <i>Les indications portées en cases 13a et 14a ne constituent pas une certification de montage. Dans tous les cas le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux règlements nationaux par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef puisse voler.</i>							

EASA Form 1 Issue 2 / Formulaire 1 de l'EASA Edition 2



P - 35 - 10

Indice F

29 mai 2020

Page : 18

## ANNEXE 2 : AMC No 2 au 21.A.130(b) – Spécificités en sous-partie F

### Traduction française (fournie pour information seulement)

Nota : Le texte anglais publié par l'EASA est le texte de référence.

La traduction ci-dessous comporte des modifications par rapport au texte publié par l'EASA, afin de rectifier des erreurs ou d'utiliser les termes usuels en pratique.

#### A. INTRODUCTION

Cette AMC est relative à l'utilisation de l'EASA Form 1 pour les productions réalisées dans le cadre de la Partie 21 sous-partie F. Elle peut être utilisée comme un supplément à la Partie 21, annexe I qui couvre les instructions d'utilisation de l'EASA Form 1.

#### 1. OBJET ET UTILISATION

L'EASA Form 1 est préparée et visée par le fabricant. Pour les productions sous Partie 21 sous-partie F, elle est présentée pour validation à l'autorité compétente.

En sous-partie F le certificat peut uniquement être émis par l'autorité compétente.

Un mélange d'éléments mis en service au titre de la sous-partie G et de la sous-partie F n'est pas autorisé sur le même certificat.

#### 2. GENERAL FORMAT

Se référer au Part-21 Appendix I.

#### 3 COPIES

L'émetteur Part-21 F doit conserver une copie du certificat dans une forme permettant la vérification des données d'origine.

#### 4 INSCRIPTION(S) ERRONÉE(S) SUR UN CERTIFICAT

Si un utilisateur final trouve une/des erreur(s) sur un certificat, il doit le notifier par écrit à l'émetteur. L'émetteur peut préparer et viser un nouveau certificat pour validation par l'autorité compétente si il peut vérifier et corriger l'(es) erreur(s).

Le nouveau certificat devra avoir un nouveau numéro, être visé et daté lors de l'émission.

La demande d'un nouveau certificat peut être honorée sans revérification de la condition de(s) élément(s).

Le nouveau certificat n'est pas une attestation de bon état et doit faire référence en case 12 au précédent certificat au travers de la mention.

« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'EDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITE/CONDITION DE MISE EN SERVICE »

« THIS CERTIFICATE CORRECTS THE ERROR(S) IN BLOCK(S) [ENTER BLOCK(S) CORRECTED] OF THE CERTIFICATE [ENTER ORIGINAL TRACKING NUMBER] DATED [ENTER ORIGINAL ISSUANCE DATE] AND DOES NOT COVER CONFORMITY/CONDITION/RELEASE TO SERVICE.»

Les deux certificats doivent être archivés ensembles pendant la durée applicable au premier.

#### 5 ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR

Se référer au Part-21 Annexe I pour le renseignement du certificat. Les spécificités Part-21 sous-partie F qui diffèrent de l'annexe I du Part-21 sont décrites ci-dessous :

##### Case 1 Approving Competent Authority / Country - Autorité Compétente / Pays

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente au nom de laquelle cette EASA Form 1 est émise. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence, indiquer « EASA »

	P - 35 - 10	Indice F	29 mai 2020	Page : 19
---	-------------	----------	-------------	-----------

## Case 12 Remarks - Remarques

Les exemples de conditions qui devraient nécessiter une mention en case 12 sont :

- Lorsque le certificat est émis en « prototype », la mention suivante doit être indiquée en case 12 :  
« NON ELIGIBLE POUR INSTALLATION SUR AERONEF CERTIFIE DE TYPE EN SERVICE »  
  
« NOT ELIGIBLE FOR INSTALLATION ON IN-SERVICE TYPE-CERTIFICATED AIRCRAFT »
- Re-certification des éléments de « prototype » (conformité seulement à des données non approuvées) à « neuf » (conformité à des données approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité) lorsque les données de définition applicables sont approuvées. La mention suivante doit être indiquée en case 12 :  
« RE-CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NEUF": LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N° DE TC/ STC, INDICE DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »  
  
« RE-CERTIFICATION OF ITEMS FROM "PROTOTYPE" TO "NEW": THIS DOCUMENT CERTIFIES THE APPROVAL OF THE DESIGN DATA [INSERT TC/STC NUMBER, REVISION LEVEL], DATED [INSERT DATE IF NECESSARY FOR IDENTIFICATION OF REVISION STATUS], TO WHICH THIS ITEM (THESE ITEMS) WAS (WERE) MANUFACTURED. »
- Lorsqu'un nouveau certificat est émis pour corriger une/des erreur(s), la mention suivante doit être indiquée en case 12 :  
  
« CE CERTIFICAT CORRIGE L'(LES) ERREUR(S) DU BLOC [INDIQUER LE(S) BLOC(S) CORRIGE(S)] DU CERTIFICAT [INDIQUER LE N° DU CERTIFICAT ORIGINAL] DATE [INDIQUER LA DATE D'EDITION DU CERTIFICAT ORIGINAL] ET NE COUVRE PAS LA CONFORMITE/CONDITION DE MISE EN SERVICE »  
  
« This certificate corrects the error(s) in block(s) [enter block(s) corrected] of the certificate [enter original tracking number] dated [enter original issuance date] and does not cover conformity/condition/release to service. »

En supplément, pour les productions selon la sous-partie F, cette case doit inclure la déclaration de conformité du fabricant selon 21.A.130.

Dans ce but, la mention de la case 13a doit être indiquée en case 12 et sans renvoi à un document séparé.

La déclaration peut être pré-imprimée, apposée par ordinateur ou à l'aide d'un tampon et doit être suivie par la signature d'un personnel autorisé par l'industriel selon 21.A.130(a), le nom, le titre ou la fonction et la date de signature.

### Case 13b Authorised Signature - Signature autorisée

Case à compléter par la signature du représentant de l'autorité en tant que validation de la déclaration de la case 12 de l'industriel, selon 21.A.130(d). Pour aider à la reconnaissance, un numéro identifiant le signataire peut être ajouté.

*"OSAC on behalf of DGAC" et apposition du tampon OSAC personnel.*

### Case 13c Approval/Authorisation Number - Numéro d'agrément/d'autorisation

Reporter la référence complète indiquée dans la lettre d'autorisation délivrée par l'autorité à l'industriel.

En France : FR.21F.xxxx

## ANNEXE 3 : AMC 21.A.303(c) et GM No 2 au 21.A.303(c) – Pièces standard

**Version anglaise publiée par l’AESA et servant de référence ;  
Traduction française fournie pour information seulement.**

### **AMC 21.A.303(c) Standard Parts**

1. In this context a part is considered as a ‘standard part’ where it is designated as such by the design approval holder responsible for the product, part or appliance, in which the part is intended to be used. In order to be considered a ‘standard part’, all design, manufacturing, inspection data and marking requirements necessary to demonstrate conformity of that part should be in the public domain and published or established as part of officially recognized Standards, or

2. For sailplanes and powered sailplanes, where it is a non-required instrument and/or equipment certified under the provision of CS 22.1301(b), if that instrument or equipment, when installed, functioning, functioning improperly or not functioning at all, does not in itself, or by its effect upon the sailplane and its operation, constitute a safety hazard.

“Required” in the term ‘non-required’ as used above means required by the applicable certification specifications (CS 22.1303, 22.1305 and 22.1307) or required by the relevant operating regulations and the applicable Rules of the Air or as required by Air Traffic Management (e.g. a transponder in certain controlled airspace).

Examples of equipment which can be considered standard parts are electrical variometers, bank/slip indicators ball type, total energy probes, capacity bottles (for variometers), final glide calculators, navigation computers, data logger / barograph / turnpoint camera, bug-wipers and anti-collision systems.

Equipment which must be approved in accordance to the certification specifications shall comply with the applicable ETSO or equivalent and is not considered a standard part (e.g. oxygen equipment).

### **GM No 2 to 21.A.303(c) Officially recognised Standards**

In this context ‘officially recognised Standards’ means:

1. Those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognised by the air transport sector as constituting good practice.
2. The standard used by the manufacturer of the equipment as mentioned in paragraph 2 of AMC 21.A.303(c).

### **AMC 21.A.303(c) Pièces Standard**

1. Dans ce contexte une pièce est considérée comme standard lorsqu’elle est désignée comme telle par le détenteur de la définition approuvée responsable du produit, de la pièce ou équipement dans lequel l’emploi de la pièce standard est prévu.

Pour pouvoir être considéré comme une pièce standard, toutes les données de conception, production, inspection et marquage nécessaires pour démontrer la conformité de cette pièce doivent être dans le domaine public, et publiées ou établies comme faisant partie des standards officiellement reconnus, ou

2. Pour des planeurs et des motoplaneurs, lorsque c’est un instrument et/ou équipement « non-exigé » bien que certifié conformément aux dispositions du CS 22.1301 (b), lorsque installé, son fonctionnement, son fonctionnement incorrect ou son non fonctionnement ne constitue pas en soi ou par ses effets sur le planeur et son utilisation, un danger pour la sécurité.

« Exigé » dans le terme « non-exigé » comme utilisé ci-dessus signifie exigé par les règlements de navigabilité applicables (CS 22.1303, 22.1305 et 22.1307) ou exigé par les règlements d’exploitation appropriés et les Règles de l’air ou exigé par la gestion du trafic aérien (par exemple un transpondeur dans certain espace aérien contrôlé).

Les exemples d'équipements que l'on peut considérer comme des pièces standard sont les variomètres électriques, indicateurs de virage, sondes d'énergie totale, les bouteilles de capacité (pour les variomètres), calculateurs de pente, ordinateurs de navigation, enregistreurs de vol, le barographe, caméra à point de rotation, les balais d'essuie-glaces et systèmes anticollision.

L'équipement qui doit être approuvé conformément aux spécifications doit être conforme à l'ETSO applicable ou équivalent et n'est pas considéré comme une pièce standard (par exemple les équipements oxygène).

### **GM 21.A.303(c) Standards officiellement reconnus**

Dans ce contexte « standard officiellement reconnu » signifie :

1. Les standards établis ou publiés par un organisme officiel, ayant ou non une existence légale, qui sont largement reconnus par le secteur du transport aérien comme constituant une "bonne pratique" ; ou
2. Le standard utilisé par le fabricant de l'équipement comme mentionné au 2. de l'AMC 21.A.303(c).