PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en téléchargement sur www.osac.aero

Indice A
28 mai 2015

Emission / Acceptation des certificats libératoires autorisés pour les aéronefs Annexe I OACI

P-44-12

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ.

IL ANNULE ET REMPLACE LE FASCICULE SUIVANT :

P-41-30 - EMISSION/ACCEPTATION DES CERTIFICATS LIBERATOIRES AUTORISES POUR LES AERONEFS ANNEXE I OACI (JAA Form 1)

Depuis le 1er octobre 2024, cette procédure ne s'applique pas aux aéronefs qui disposent d'un CDN+CEN conformes à l'arrêté du 8 juillet 2024.
Pour plus d'information, voir BI 2024-04 MISE EN ŒUVRE DE L'ARRETE DU 8 JUILLET 2024 DIT « PREMIERE BRIQUE DE L'ARRETE 1321-FR » disponible sur le site OSAC.

Modifications apportées par rapport au P-41-30 :

- Modification du titre de la présente procédure.
- Ajout des organismes d'entretien agréés EASA par l'autorité française avec un supplément au manuel de spécifications pour l'entretien des aéronefs Annexes I.
- Introduction de la DGAC Form1 parmi les documents libératoires acceptables pour les pièces neuves.

Ces modifications sont marquées en rouge avec un trait dans la marge.

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

SOMMAIRE

1 OBJET 4
2 DOMAINE D'APPLICATION 4
3 RÉFÉRENCES 4
4 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS 4
4.1 Abréviations 4
4.2 Définitions 4
5 CERTIFICATION DE LA MAINTENANCE D'ELEMENTS D'AERONEFS 6
5.1 Remise en service suite à une opération de maintenance 6
5.1.1 Travaux concernés 6
5.1.2 Organismes autorisés et certificats libératoires émis 6
5.2 Recertification 7
5.2.1 Définition 7
5.2.2 Conditions relatives à l'organisme émetteur 7
5.2.3 Principes communs relatifs aux contrôles et au renseignement de la JAA Form 1 7
5.2.4 Différents cas de recertification et exigences spécifiques associées 8
6 CERTIFICATS LIBERATOIRES ACCEPTABLES DANS LE CADRE DE L'INSTALLATION *D'UN ELEMENT D'AERONEF* 11
6.1 Généralités 11
6.1.1 Applicabilité 11
6.1.2 Principe général 11
6.1.3 Archivage du certificat libératoire et traçabilité 11
6.2 Pièces neuves 12
6.2.1 Eléments d'aéronefs 12
6.2.2 Pièces standards, matériaux, consommables 12
6.3 Pièces usagées 13

Annexe 1 : Modèle de formulaire JAA Form 1
Annexe 2 : Renseignement d'une JAA Form 1
Annexe 3 : Cas spécifique des pièces FAA/MPA

1 OBJET

L'objet de cette procédure est de préciser :

- les conditions de certification de maintenance d'éléments d'aéronefs par des organismes de maintenance agréés (émission de la JAA Form 1),
- les conditions d'acceptation des matériaux, pièces et équipements en vue de leur installation sur aéronefs ou ensembles supérieurs.

2 DOMAINE D'APPLICATION

Aéronefs concernés :

- Aéronefs Annexes I titulaires d'un certificat de navigabilité de niveau OACI

Personnes concernées :

- Emission des certificats libératoires : organismes agréés
- Acceptation des matériaux, pièces et équipements : toute personne réalisant la maintenance des aéronefs concernés.

Depuis le 1er octobre 2024, cette procédure ne s'applique pas aux aéronefs qui disposent d'un CDN+CEN conformes à l'arrêté du 8 juillet 2024.
Pour plus d'information, voir BI 2024-04 MISE EN ŒUVRE DE L'ARRETE DU 8 JUILLET 2024 DIT « PREMIERE BRIQUE DE L'ARRETE 1321-FR » disponible sur le site OSAC.

3 RÉFÉRENCES

Règlementation européenne :

- Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux Conditions d'utilisation des aéronefs en aviation générale
- Arrêté du 12 janvier 1993 relatif aux Unités d'Entretien Agréées
- Arrêté du 2 mai 1979 relatif aux Ateliers d'Entretien Agréés
- Arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR-145

Documents OSAC :

- Guide P-42-20 « Maintien de la navigabilité des aéronefs Annexes I OACI »

La version en vigueur est disponible sur le site Internet d'OSAC à l'adresse http://www.osac.aero, rubrique " Documentation Technique".

4 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

4.1 Abréviations

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

OSAC : Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile

CDN de niveau OACI : CDN ou CDNS établi conformément à l'Annexe VIII de la Convention de Chicago

4.2 Définitions

Aéronefs Annexe I : Aéronefs exclus du champ d'application de la réglementation communautaire car relevant de l'Annexe I

Elément d'aéronef : Pièces et équipements possédant un Part Number (ne couvre pas les pièces standards, les matériaux et les consommables)

5 CERTIFICATION DE LA MAINTENANCE D'ELEMENTS D'AERONEFS

5.1 *Remise en service suite à une opération de maintenance*

5.1.1 *Travaux concernés*

Dans ce guide « maintenance d'un élément d'aéronef » désigne les travaux d'entretien (inspection, modification, réparation) réalisés sur un élément d'aéronef qui donnent lieu à un certificat libératoire d'élément d'aéronef (JAA Form 1).

Ne sont donc pas concernés les travaux réalisés :

- conformément à des données d'entretien émises par le concepteur de l'aéronef[1], et
- alors que l'élément d'aéronef est resté monté[2] sur l'aéronef

Ces travaux sont considérés comme de la maintenance aéronef et ne peuvent donner lieu à une JAA Form 1. Ils sont soumis aux règles de remise en service des aéronefs (en matière de personnes autorisées, mention APRS etc.), qui ne font pas l'objet du présent guide.

[1] Par exception, l'autorité peut aussi accepter de considérer comme de la maintenance aéronef des travaux réalisés conformément à des données publiées par un équipementier lorsqu'il s'agit de travaux simples qui ne nécessitent pas d'expertise ou d'outillage spécifique à l'équipement considéré. Exemple : dégroupage cylindres

[2] Il est toutefois acceptable que l'élément soit temporairement déposé pour faciliter les travaux. En revanche dès lors que l'élément est déposé en vue que les travaux soient confiés à un autre organisme, cet organisme est soumis aux règles du présent guide en matière de remise en service des éléments d'aéronefs (voir ci-dessous : cadre agréé, JAA Form 1…)

5.1.2 *Organismes autorisés et certificats libératoires émis*

La maintenance d'éléments d'aéronefs doit être réalisée par des organismes agréés dont le domaine d'agrément couvre le type d'élément concerné (équivalent des ratings B et C et listes de capacité des organismes Partie M/F et 145).

Pour les aéronefs Annexe I, les agréments d'organisme possibles sont :

- Agrément JAR145, dont la référence d'approbation est : F-xxx (N° d'ordre).
- Agrément d'atelier d'entretien d'aéronefs AEA (Arrêté du 2 mai 1979), la référence d'approbation est : A xxx (N° d'ordre).
- Agrément d'unité d'entretien d'aéronefs UEA (Arrêté du 12/01/93), dont la référence d'approbation est : U xxx (N° d'ordre).

Pour ces organismes, le certificat libératoire est la JAA Form 1 (Edition 4, cf Annexe 1 et guide de renseignement en Annexe 2).

- Agrément d'atelier d'entretien délivré par l'autorité française selon la sous-partie F de la Partie M (annexe I du règlement (UE) 1321/2014) ou selon la Partie 145 (annexe II du règlement (UE) 1321/2014), accompagné d'un supplément au manuel de spécifications de l'organisme pour l'entretien des aéronefs Annexe I. Ce supplément est soumis à l'approbation de l'autorité française.

Pour ces organismes, le certificat libératoire est l'EASA Form 1 (dans sa version en vigueur publiée au travers du règlement (UE) 1321/2014), sur laquelle la mention suivante est portée dans la case commentaires "*Avertissement : équipement destiné à un aéronef relevant de l'Annexe II au règlement (CE) 216/2008*".

Note : Les éléments qui peuvent être à la fois montés sur aéronefs Annexe I et aéronefs EASA peuvent aussi être entretenus par des ateliers agréés Partie M/F et 145. Dans ce cas, le document libératoire utilisé sera une EASA Form 1.

La procédure d'émission du certificat libératoire autorisé sera décrite dans le manuel des spécifications de l'atelier. En aucun cas un certificat libératoire ne sera émis lorsqu'il est connu que le matériel est inapte au vol ou contient un défaut considéré comme un danger pour la sécurité des vols.

5.2 Recertification

5.2.1 Définition

On entend ici par « recertification » le parcours visant, dans le cadre de l'installation d'un élément d'aéronef sur un aéronef (ou sur un autre élément d'aéronef de niveau supérieur), à délivrer à cet élément une JAA Form 1 lorsqu'il n'est pas déjà accompagné des certificats libératoires appropriés.

Selon les cas, ce parcours peut être principalement documentaire ou bien nécessiter un parcours technique plus approfondi.

5.2.2 Conditions relatives à l'organisme émetteur

Une JAA Form 1 ne peut être émise dans les cas décrits au 5.2.4 ci-dessous que conformément à des procédures approuvées du manuel d'organisme agréé.

Dans les cas où le parcours de recertification est principalement documentaire (pas d'expertise particulière sur l'équipement, pas de démontage…), il suffit que l'organisme possède l'aéronef (ou l'élément d'aéronef de niveau supérieur) dans son domaine d'agrément (équivalent du rating A des organismes Partie M/F et 145).

Note : Pour les opérations de pose/dépose, l'organisme doit avoir l'aéronef (ou l'élément d'aéronef de niveau supérieur) dans son domaine d'agrément.

Dans les cas où le parcours de recertification nécessite une intervention technique sur l'équipement (démontage, contrôle au-delà du bon état général …), l'organisme doit posséder l'élément d'aéronef dans son domaine d'agrément (équivalent des ratings B ou C des organismes Partie M/F et 145).

5.2.3 Principes communs relatifs aux contrôles et au renseignement de la JAA Form 1

Contrôles communs :

- Vérification traçabilité production
- Inspection de l'état général de la pièce (absence de dommages, corrosion, fuites…)
- Vérification du statut de l'entretien (y compris limites et conditions de stockage si applicable)
- Vérification du statut de conformité aux consignes de navigabilité
- Statut et approbation des modifications/réparations

Contrôles approfondis :

Dans le cas d'un élément entretenu hors d'un cadre reconnu (§ 5.2.4.5) ou lorsque les contrôles documentaires ou physiques en montrent la nécessité, la recertification nécessite un parcours approfondi, pouvant inclure :

- un démontage de l'élément,
- des inspections détaillées ou des tests de bon fonctionnement selon la documentation applicable à l'élément,
- le remplacement des pièces à durée de vie limitée lorsque aucune évidence satisfaisante sur la vie passée n'est disponible et/ou que les pièces sont dans une condition non satisfaisante.

Renseignement de la JAA Form 1 :

Case 12 : « Inspecté »
Case 13 :

- éléments usagés : dernière opération de maintenance (quand, qui)
- éléments non utilisés : fabrication (quand, qui)
- liste des CN, modifications, réparations
- historique d'utilisation (temps/cycles d'utilisation)
- % potentiel total consommé (heures, cycles, …) depuis neuf/depuis RG (lorsqu'il existe plusieurs potentiels en fonction de la définition aéronef ou conditions d'utilisation)

Note : Alternativement, ces informations peuvent être fournies dans un dossier joint et référencées en case 13.

5.2.4 *Différents cas de recertification et exigences spécifiques associées*

Les paragraphes ci-dessous identifient les différents cas de recertification et les exigences spécifiques associées en terme de contrôle et renseignement de la JAA Form 1 (en complément des exigences communes du § 5.2.3).

5.2.4.1 *Validation de certificats libératoires partiellement reconnus par la DGAC*

Cas envisagés :

L'élément d'aéronef fait l'objet d'un certificat libératoire autre qu'une JAA Form 1 (ou autre certificat acceptable : voir § 6) mais dont le régime d'émission est reconnu par la DGAC d'un point de vue technique :

- organismes de production agréés français, avant la mise en place du règlement JAR 21
- organismes de maintenance agréés français, avant la mise en place de la JAA Form 1
- organismes de maintenance agréés FAR145 (Form 8130-3 non « dual release »)
- organismes de maintenance agréés selon le règlement AM573 par le DOT Canadien (Form TCCA 24-0078 jusqu'au 30 décembre 2009 et TCCA Form 1 à compter du 30 décembre 2009, non « dual release »)
- organismes agréés d'autres pays de l'UE : consulter OSAC

Contrôles à effectuer :

- Contrôles prévus au § 5.2.3
- Validité et éligibilité du certificat libératoire

Renseignement JAA Form 1 :

- Voir § 5.2.3

5.2.4.2 *Dépose d'un élément en état de bon fonctionnement d'un aéronef en service*

Cas envisagé :
Dépose d'un élément en bon état de fonctionnement (pas d'anomalies identifiées jusqu'au dernier vol effectué) prélevé sur un aéronef :

- immatriculé en France ou lorsque l'entretien de l'élément concerné a été réalisé (depuis dernière RG) par un organisme agréé en France
- dont le CDN est valide et
- dont le dernier vol a eu lieu moins de 6 mois avant le prélèvement sauf accord de l'autorité ou procédure spécifique approuvée.

Note : Une JAA Form 1 n'est pas nécessaire lorsque l'élément est réinstallé immédiatement sur un autre aéronef, sans période de stockage intermédiaire. L'identification de l'aéronef dont la pièce a été déposée, et toutes autres explications nécessaires pour établir l'historique technique de la pièce doivent être consignées dans le dossier technique de l'aéronef qui reçoit la pièce.

Contrôles à effectuer :

- Contrôles prévus au § 5.2.3
- La dépose a été réalisée par une personne autorisée
- Contrôle du bon fonctionnement (aucun défaut connu jusqu'au dernier vol effectué : consultation des anomalies signalées par l'équipage et les travaux reportés lors des opérations de maintenance)
- Analyse des enregistrements de l'appareil pour rechercher les évènements qui ont pu affecter la navigabilité de l'élément en particulier, les accidents, incidents, atterrissages durs ou foudroiement. Une JAA Form 1 ne peut être émise en cas de suspicion concernant une fatigue importante, une température excessive ou une immersion de l'élément.

Renseignement JAA Form 1 :

- Voir § 5.2.3
- Préciser en case 13 l'aéronef sur lequel la pièce a été prélevée

5.2.4.3 *Dépose d'éléments d'aéronef retiré du service*

Cas envisagé :
Dépose d'un élément prélevé sur un aéronef immatriculé en France retiré du service

Contrôles à effectuer :

- Contrôles prévus au § 5.2.3
- Conditions de stockage de l'aéronef depuis son retrait du service
- Conditions du démantèlement de l'aéronef par un organisme agréé
- Contrôle du bon fonctionnement de l'élément d'aéronef. Le cas échéant mise en quarantaine et marquage associé en attente de décision/remise en état.
- Analyse des enregistrements de l'appareil pour rechercher les évènements qui ont pu affecter la navigabilité de l'élément en particulier, les accidents, incidents, atterrissages durs ou foudroiement. Une JAA Form 1 ne peut être émise en cas de suspicion concernant une fatigue importante, une température excessive ou une immersion de l'élément.

Renseignement JAA Form 1 :

- Voir § 5.2.3
- Préciser en case 13 l'aéronef sur lequel la pièce a été prélevée

5.2.4.4 *Eléments d'aéronefs impliqués dans des accidents*

Cas envisagé :
Prélèvement sur un aéronef accidenté immatriculé en France

Contrôles à effectuer :
- Contrôles prévus au § 5.2.3
- Conditions de stockage de l'épave
- Conditions du démantèlement de l'aéronef par un organisme agréé
- Contrôle du bon fonctionnement de l'élément d'aéronef. Le cas échéant mise en quarantaine et marquage associé en attente de décision/remise en état.
- Analyse des enregistrements de l'appareil pour rechercher les évènements antérieurs à l'accident qui ont pu affecter la navigabilité de l'élément en particulier, les accidents, incidents, atterrissages durs ou foudroiement. Une JAA Form 1 ne peut être émise en cas de suspicion concernant une fatigue importante, une température excessive ou une immersion de l'élément.
- Evaluation de l'impact de l'accident sur l'élément concerné
- En cas d'impact possible, définition d'une gamme de travail d'inspection :
  - prévue dans la documentation constructeur, ou
  - validée par le constructeur, ou
  - validée par l'autorité

Note : Si l'élément s'avère non navigable, il doit être mis en quarantaine dans l'attente d'une solution de réparation, voire détruit ou mutilé de façon irréversible s'il est non récupérable.

Renseignement de la JAA Form 1
- Voir § 5.2.3
- Préciser en case 13 que l'aéronef sur lequel l'élément a été prélevé était accidenté.

5.2.4.5 *Eléments d'aéronefs entretenus dans un cadre non reconnu par la DGAC*

Cas envisagé :
- Eléments entretenus par des organismes autres que ceux visés aux §§ 5.1.2 et 5.2.4.1
- Tout élément ayant perdu ses marques d'identification, ou avec des marques d'identification illisibles, rentre aussi dans le cadre de ce paragraphe, à l'exception des pièces à vie limite qui doivent être rebutées si les marquages ou n° de séries ont disparu.

Contrôles à effectuer :
- Contrôles prévus au § 5.2.3, y compris nécessairement à la rubrique « contrôles approfondis ».

La procédure de recertification de ces éléments doit être soumise à l'accord d'OSAC, sauf procédure spécifique approuvée dans le manuel de l'organisme.

Renseignement de la JAA Form 1
- Voir § 5.2.3

6 CERTIFICATS LIBERATOIRES ACCEPTABLES DANS LE CADRE DE L'INSTALLATION *D'UN ELEMENT D'AERONEF*

6.1 *Généralités*

6.1.1 *Applicabilité*

Cette partie précise les critères d'acceptation des documents libératoires couvrant des éléments d'aéronefs, des pièces standards ou des matériaux en vue de leur installation sur un ensemble de niveau supérieur ou sur aéronef.

Note :
L'existence d'un certificat libératoire n'est pas la seule condition pour autoriser le montage. L'installateur doit également s'assurer de l'éligibilité de l'élément (définition approuvée pour l'aéronef concerné, consignes de navigabilité, entretien à jour etc.) et de son bon état.

6.1.2 *Principe général*

Un élément ne peut être installé sur aéronef (ou sur un élément de niveau supérieur) s'il ne possède un certificat libératoire autorisé.

Exceptions :

- Voir le cas particulier des pièces standards et des matériaux au § 6.2.2.
- Eléments simples fabriqués sous agrément de maintenance (voir procédures approuvées de l'organisme).
- Elément déposé « serviceable » et réinstallé immédiatement sur un autre aéronef, sans période de stockage intermédiaire. L'identification de l'aéronef dont la pièce a été déposée, et toutes autres explications nécessaires pour établir l'historique technique de la pièce doivent être consignées dans le dossier technique de l'aéronef qui reçoit la pièce.
- Repose d'un élément temporairement déposé pour maintenance par le même organisme chargé de la dépose et repose.

Notes :

- Lorsqu'un élément d'aéronef a subi plusieurs interventions de maintenance depuis neuf ou depuis sa dernière RG, plusieurs certificats libératoires, couvrant chacune de ces interventions, peuvent être nécessaires.
- Lorsqu'un élément ne possède pas de certificat libératoire acceptable, il peut être possible d'obtenir une recertification par un organisme agréé, dans les conditions du § 5.2 du présent guide.
- Lorsqu'un certificat libératoire couvre plusieurs pièces, chaque pièce au moment de son montage doit être accompagnée d'une photocopie du certificat portant la mention suivante :

  "Photocopie effectuée au titre d'un délotissement par M. (nom de la personne) de la société xxxxx", suivie de la signature de la personne, de la date et d'une marque d'identification de la société.

6.1.3 *Archivage du certificat libératoire et traçabilité*

Pour garantir le respect des exigences liées à l'acceptabilité des documents libératoires, un exemplaire des certificats libératoires de l'ensemble des éléments montés lors d'une opération d'entretien doit être joint au dossier de travail correspondant.

Il est néanmoins accepté, pour ne pas alourdir inutilement les dossiers, que pour les éléments non sérialisés ou standards, on se contente de porter, en regard de la liste des éléments remplacés, la référence à un numéro interne de traçabilité unique, renvoyant au document libératoire d'origine.

Pour les éléments montés lors d'opérations d'entretien en dépannage, un exemplaire du certificat libératoire devra être joint au carnet de route.

6.2 *Pièces neuves*

6.2.1 *Eléments d'aéronefs*

Un certificat libératoire est requis. Ce peut être :

- Une DGAC Form 1 émise par l'autorité française ou un organisme de production français agréé conformément à l'annexe (Partie 21) à l'arrêté du 22 novembre 2002 modifié.
- Une JAA Form 1 émise par un organisme de production JAR 21/G (ou JAR 21/F si validé par l'autorité de l'organisme) d'un des pays suivants : Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suisse, Irlande (contacter OSAC central pour avis dans le cas des autres pays).
- Une EASA Form 1 émise par un organisme de production Part 21/G ou Part 21/F si validé par l'autorité de l'organisme (cas de la conception approuvée à la fois sur un aéronef EASA et un aéronef annexe I OACI).
- Une JAA Form 1 de recertification émise conformément au § 5.2.4.1 de la présente procédure.
- Un certificat libératoire émis par un organisme dans le cadre d'un accord bilatéral (ou arrangement équivalent) entre la DGAC et l'autorité de l'organisme :
  - FAA Form 8130-3 pour les Etats-Unis
    - Pour les moteurs et hélices, un CDN export de la FAA est requis en complément de la FAA Form 8130-3
    - Les Form 8130-3 «Rebuilt» sont acceptables pour les moteurs lorsqu'elles portent les mentions "engine rebuilt by OEM"
    - Voir en Annexe 3 le cas des pièces PMA
  - Form DOT 24-0078 en vigueur jusqu'au 30 décembre 2009 et TCCA Form 1 en vigueur à compter du 30 décembre 2009 pour le Canada

Cas des certificats libératoires émis selon réglementation nationale d'Etats membres

- Conditions d'acceptation des équipements Annexes II produits selon règlementations nationales des Etats membres pas encore définies : dans l'attente, contacter OSAC pour avis.

6.2.2 *Pièces standards, matériaux, consommables*

Certains composants ne nécessitent pas de JAA Form 1 ou équivalent.
Une attestation de conformité à la norme ou aux spécifications appropriées est suffisante. L'attestation doit en outre identifier le fabricant et le fournisseur.
Il s'agit des :

- **Pièces standards**

Une pièce standard est une pièce désignée comme telle par le constructeur du produit complet ou une pièce fabriquée selon les normes nationales ou internationales qui ne sont pas spécifiques à l'aviation (normes AN, ISO, MIL, MS, NAS, AECMA, AFNOR…).

Note :
Certains "standards" sont référencés avec un P/N par le détenteur du certificat de type. Afin d'éviter des stocks doubles ou triples (ex. P/N Cessna et P/N Piper) chez les réparateurs, si ces derniers peuvent faire la preuve que les pièces sont identiques (même fabricant d'origine, Parts catalog du détenteur du certificat de type faisant référence à une norme nationale ou internationale non spécifique à l'aviation, etc ...), ces pièces pourront être utilisées sous la responsabilité de l'atelier comme des "standards".

L'organisme d'entretien devra détenir une liste à jour de tous les éléments d'aéronefs dans ce cas et conserver pour chacun d'entre eux le dossier d'évaluation technique ayant permis de justifier l'utilisation en tant que pièces standards. L'Autorité reste in fine juge de la pertinence du contenu de cette liste.
Néanmoins, ces cas sont limités et ne concernent que des éléments telle que petite visserie etc...

- **Matière première**

Il s'agit de tout ce qui nécessite d'être travaillé pour être transformé en pièce utilisable pour l'élément d'aéronef tels que : métaux, plastiques, bois, composites, etc....

- **Produits consommables**

Ce sont tous les produits qui ne s'utilisent qu'une seule fois tels que : lubrifiants, colles, peintures, produits chimiques, ...

6.3 Pièces usagées

Les certificats libératoires acceptables sont :

- Une JAA Form 1 émise par un organisme de maintenance agréé par la DGAC, conformément au § 5 de cette procédure)
- Une JAA Form 1 émise par un organisme de maintenance JAR 145 d'un des pays suivants : Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suisse, Irlande (contacter OSAC central pour avis dans le cas des autres pays)
- Une EASA Form 1
- Un certificat libératoire émis par un organisme non communautaire mais détenteur d'un agrément EASA Partie 145 :
  - FAA Form 8130-3 « dual release » pour les Etats-Unis
  - Form DOT 24-0078 (jusqu'au 30 décembre 2009) ou TCCA Form 1 (depuis le du 30 décembre 2009) « dual release » pour le Canada

Cas des certificats libératoires émis selon réglementation nationale d'Etats membres

Conditions d'acceptation des équipements Annexes II produits selon règlementations nationales des Etats membres pas encore définies : dans l'attente, contacter OSAC pour avis.

ANNEXE 1

Modèle de formulaire JAA Form 1

JAA Form 1

Note : Un exemplaire bilingue de la JAA Form 1 à la dernière édition en vigueur est disponible sur le site OSAC http://www.osac.aero, rubrique " Documentation Technique" Téléchargements / Formulaires.

1. DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE 1 France	2. **JAA FORM ONE** AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE *Certificat libératoire autorisé*	3. Form Tracking Number. Numéro d'identification du certificat

4. Approved Organization Name and address : Nom et adresse de l'organisation approuvée :	5. Work Order/Contract/Invoice *Bon de commande/Contrat/facture*

6. Item	7. Description	8. Part No	9. Eligibility*/*Destination*	10. Qty/*Qté*	11. Serial/Batch No *N° série/Lot*	12. Status/Work *Etat/Travaux*

13. Remarks
Remarques

Limited life parts must normally be accompanied by maintenance history including life used. *Les pièces à durée de vie limitée doivent être normalement accompagnées de leur historique d'entretien précisant la durée de vie*
.

14. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to :
Il est certifié que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués en conformité avec :

☐ Approved design data and are in condition for safe operation.
Des données approuvées et sont en état de fonctionner en sécurité.

☐ Non-approved design data specified in block 13.
Des données non approuvées identifiées en case 13.

19. ☐ JAR-145.50 Release to Service
Approbation pour remise en service Selon JAR-145.50

☐ Other regulation specified in block 13
Autre règlementation précisée en case 13

Certifies that unless otherwise specified in block 13 the work identified in block 12 and described in block 13 was accomplished in accordance with JAR-145 and in respect to that work, the items are considered ready for release to service.
Il est certifié que, sauf si autrement spécifié en case 13, les travaux identifiés en case 12 et décrits en case 13, ont été exécutés conformément au règlement JAR-145 et qu'en regard de ces travaux les pièces sont considérées prêtes à la remise en service.

15. Authorized Signature Signature autorisée	16. Approval / Authorization Number *Numéro d'agrément / d'autorisation*	20. Authorized Signature Signature autorisée	21. Certificate / Approval Ref. Number *Numéro de Certificat / d'Agrément*
17. Name/*Nom*	18. Date (d/m/y)/*(j/m/a)*	22. Name/*Nom*	23. Date (d/m/y)/*(j/m/a)*

JAA Form One - Issue 4/*Edition4*

* Installer must cross-check eligibility with applicable technical data.
* *L'installateur doit vérifier la destination précise au moyen des données techniques pertinentes.*

AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE. JAA FORM ONE
Certificat libératoire autorisé

USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES
Note à l'attention de l'utilisateur/installateur

Note : 1. It is important to understand that the existence of the document alone does not automatically constitute authority to install the part/component/assembly.
Il est important de comprendre que l'existence de ce seul document ne suffit pas pour permettre automatiquement l'installation de la pièce/du composant/de l'ensemble.

2. Where the user/installer works in accordance with the national 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 parts/components/assemblies from the Airworthiness Authority specified in block 1.
Quand l'utilisateur/installateur travaille selon la réglementation nationale 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 pièces/composants/ensembles libérés par l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1.

3. Statements 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases the aircraft maintenance record must contain an installation certification issued in accordance with the national regulation by the user/installer before the aircraft may be flown.

Les mentions figurant dans les cases 14 et 19 ne constituent pas des certifications de l'installation des pièces. Dans tous les cas les documents d'entretien de l'aéronef doivent contenir une certification de l'installation des pièces par l'utilisateur/installateur selon sa réglementation nationale avant que l'aéronef ne soit remis en vol.

ANNEXE 2

Renseignement d'une JAA Form 1

Il est permis d'adapter la taille de certaines cases au contenu des informations qui doivent y être portées, néanmoins la règle incontournable à respecter sera que le document devra rester lisible et identifiable en tant que JAA Form 1 au premier coup d'oeil. Le document final retenu par l'atelier agréé sera reproduit dans son Manuel des spécifications d'agrément.

Le document préformaté sera en Français et en Anglais. Si le certificat accompagne une pièce destinée à être montée sur un aéronef exploité hors de France, l'Anglais sera utilisé pour remplir le document, le Français le sera à chaque fois que la pièce sera utilisée uniquement dans le cadre national. Seuls seront employés les termes autorisés. Sauf indication contraire, chaque case doit être renseignée de façon claire et très lisible en réduisant au minimum l'utilisation des abréviations afin que le certificat soit considéré comme valable.

Les déclarations de responsabilité de l'utilisateur figurent au verso du certificat. Ces déclarations peuvent être portées au recto du certificat en-dessous de la ligne du bas par réduction de la hauteur de la JAA Form 1.

Case 1 Pays d'origine de l'autorité nationale NAA indiquée dans la case 1. Le nom peut être pré-imprimé.

Case 2 **JAA FORM ONE,** AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE**,** *Certificat libératoire autorisé*

Case 3 Un numéro individuel/unique doit être pré-imprimé dans cette case pour le contrôle et la traçabilité du certificat sauf dans le cas d'une émission informatisée pour lequel il n'est pas nécessaire que le numéro soit pré-imprimé si le programme est prévu pour le générer.
L'objectif du numéro pré-imprimé est de garantir que deux JAA Form One différentes ne peuvent pas être émises portant la même référence. Il devrait également permettre d'identifier les "trous" dans l'archivage des JAA Form One émises.
Un système limité à l'inscription manuelle dans la case 3 d'un numéro séquentiel n'est donc pas acceptable.

Case 4 Inscrire l'adresse et le nom complet de l'organisme émettant la pièce couverte par le certificat. Cette case peut être pré-imprimée. Les logos, etc..., peuvent être autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

Case 5 Elle est prévue pour indiquer la référence du bon de commande/contrat/facture ou de toute autre procédure interne de l'organisme pour permettre d'établir un système de traçabilité rapide.

Case 6 Cette case est mise à la disposition de l'organisme émettant le certificat pour permettre une référence croisée facile avec la case 13 " Remarques " au moyen de numéros de repère. Elle n'est pas obligatoirement remplie.

Au cas où de nombreux articles doivent être libérés avec un seul document, il est permis de se servir d'une liste séparée avec des renvois mutuels entre celle-ci et le document.

Case 7 Le nom ou la description de la pièce doit être indiqué. Il est souhaitable d'utiliser les indications données par l'illustrated Parts catalogue (IPC).

Case 8 Indiquer la référence de la pièce ou P/N - il est souhaitable d'utiliser la référence figurant dans l'IPC.

Case 9 Utilisée pour indiquer le produit certifié de type sur lequel les pièces libérées peuvent être installées. Le renseignement de cette case est facultatif mais si tel est le cas, les indications suivantes sont autorisées :

a) Un modèle ou une famille d'aéronefs, par exemple "Piper J3", de moteurs ou d'hélices, ou la référence à un catalogue ou à un manuel facilement disponible qui contient de telles informations.

b) "divers" si on sait que l'installation est possible sur plus d'un modèle ou produit d'un type approuvé à moins que l'émetteur ne souhaite restreindre son installation à un modèle particulier qu'il doit indiquer.

c) "inconnue" si l'éligibilité/destination n'est pas connue, cette possibilité est principalement réservée aux organismes d'entretien.

Note : Toute information indiquée en case 9 ne fait pas autorité pour installer une pièce sur un aéronef, un moteur ou une hélice particulière. L'utilisateur/installateur doit confirmer au travers de documents tels que le Part catalogue, les Bulletins Service, etc ....que la pièce peut être montée sur une installation donnée.

Case 10 Indiquer le nombre de pièces couvertes par le certificat.

Case 11 Indiquer le numéro de série de la pièce ou le numéro du lot s'il y a lieu, sinon indiquer N/A (Non Applicable).

Case 12 Les mots suivants entre guillemets, avec leur définition indiquent la position de la pièce libérée. Un mot ou une combinaison de ces mots doit être indiqué dans cette case.

"Fabriqué"/"Manufactured" (réservé à la "JAA Form 1 neuve")
La fabrication d'une nouvelle pièce/élément d'aéronef ensemble conformément à une norme approuvée (*).

"Révision générale / remise à neuf"/"Overhauled / Newly Overhauled"
La remise en état de pièces/d'éléments d'aéronef/d'ensemble usagé par visite, contrôle et remplacement conformément à une norme approuvée (*) pour augmenter la durée de vie en exploitation.

"Visite / Contrôle"/"Inspected / Tested"
L'examen d'une pièce/élément d'aéronef/ensemble pour établir la conformité à une norme approuvée (*).

"Modifié"/"Modified"
La modification d'une pièce/élément d'aéronef/ensemble conformément à une norme approuvée (*).

"Réparé"/"Repaired"
Réparation d'une pièce/élément d'aéronef/ensemble pour une remise en bon état de fonctionnement conformément à une norme approuvée (*).

"Rechapage"/"Retreaded"
La réparation d'un pneu d'occasion conformément à une norme approuvée (*).

"Réassemblé"/"Reassembled"
Le réassemblage d'éléments d'un ensemble conformément à une norme approuvée (*). Exemple : Une hélice après son transport.

NOTE : Cette possibilité ne doit être utilisée que pour des ensembles qui ont été à l'origine entièrement assemblés par le fabricant conformément aux exigences de fabrication telles que, mais non limitées au JAR 21.

(*) Une norme approuvée signifie une norme de fabrication / conception / entretien / qualité approuvée par l'autorité.

Approuvée par l'autorité signifie approuvée par l'autorité ou conformément à une procédure approuvée par l'autorité (dans le cas où l'utilisateur est connu il s'agit de l'autorité de ce dernier).

Les mentions ci-dessus doivent être conformes au référentiel de données / manuel / spécifications approuvé. Ces informations devront être portées en case 12 ou 13.

Bien entendu, les travaux indiqués doivent rester dans les limites du domaine d'agrément de l'organisme d'entretien.

Case 13 Il est obligatoire d'inscrire dans cette case toutes les informations qui sont nécessaires à l'utilisateur / installateur pour en déterminer "in fine" la navigabilité, soit directement, soit en faisant référence à un document annexe qui précise les données particulières ou limitations liées aux pièces à libérer. Les informations doivent être claires, complètes et indiquées sous une forme et d'une manière adaptée à une telle prise de décision.
Chaque mention doit clairement indiquer à quel article elle se rapporte. Il devra être précisé la référence de l'agrément JAR 145, AEA ou UEA de l'organisme émetteur.

Voici quelques exemples d'informations à donner :

- Restriction d'utilisation pour éléments réparés,
- Standard de modification,
- Fourniture de pièces de rechange équivalentes approuvées,
- Autorisations exceptionnelles applicables,
- Détail des travaux de réparation effectués ou renvoi au document l'indiquant,
- Application ou non de CN ou de Bulletin Service. (La non application de CN est un cas d'inaptitude au vol : cf. § 6.1.1),
- Informations sur les pièces à durée de vie limitée,
- Etat des pièces ou référence à un document détaillant ces informations :
- Date de fabrication, date de péremption,
- Données de stockage,
- Quantités manquantes
- Temps d'utilisation depuis neuf (TSN) temps d'utilisation depuis révision (TSO), etc....
- Exceptions aux exigences spéciales notifiées par le pays importateur,
- Déviations par rapport au bon de commande client.

Cases 14, 15, 16, 17 et 18 Ne doivent en aucun cas être utilisées par des organismes d'entretien agréés JAR 145, AEA, UEA pour des tâches d'entretien. Elles sont réservées pour la libération de pièces neuves. Il est conseillé de retenir un spécimen de JAA Form One où ces cases sont préalablement barrées.

Case 19 Contient la déclaration d'approbation pour remise en service exigée dans le JAR 145-50 (a) pour toute opération d'entretien effectuée par un organisme JAR 145. En cas de remise en service après une opération d'entretien effectuée **Hors JAR 145,** on cochera en case 19 «Autre réglementation spécifiée en case 13», la case 13 devra alors spécifier le règlement national correspondant (AEA, UEA). Dans tous les cas, la case appropriée doit être cochée pour valider la remise en service.

Case 20 Utilisée pour la signature de la personne habilitée par l'organisme d'entretien agréé à délivrer l'APRS. Cette signature peut être imprimée de manière informatique à condition que l'autorité soit convaincue que le signataire actionne directement l'ordinateur et qu'il n'est pas possible d'obtenir des signatures pré-imprimées sur des documents vierges générés par l'ordinateur.

Case 21 Il sera mentionné le numéro d'agrément correspondant : JAR 145, Axxx, Uxxx) donné par l'autorité nationale.

Case 22 Cette case doit contenir sous forme lisible le nom, si applicable, la référence de l'habilitation de la personne signataire de l'APRS en case 20.

Case 23 Date de la signature de l'APRS de la case 19.

ANNEXE 3

Cas spécifique des pièces FAA/PMA

Acceptation sur les aéronefs immatriculés en France du montage de pièces de remplacement approuvées aux USA sous le système FAA/PMA (PARTS MANUFACTURER APPROVAL).

1 PREAMBULE

1.1 Introduction

Le système réglementaire de la FAA américaine permet l'approbation de pièces de remplacement des pièces d'origine selon la méthode dite PMA (Parts Manufacturer Approval). Cette approbation couvre les justifications de conception de la pièce pour autoriser son montage ainsi que ses conditions de production. Schématiquement, les PMA sont de deux types :

- pièces de conception identique à celles des pièces d'origine, mais fabriquées par un autre industriel dans le cadre d'un accord de licence avec le détenteur de la certification de type d'origine du produit concerné (aéronef, moteur, hélice),
- pièces différentes des pièces d'origine mais dont la conception a été approuvée en tant que telle par la FAA.

Le document d'approbation des pièces PMA délivrées par la FAA au détenteur de l'autorisation PMA précise le mode d'obtention de la PMA.

Le montage, sur des aéronefs immatriculés en France, de pièces qui n'ont pas été produites sous licence suppose la validation par l'EASA, tacite ou explicite, de l'approbation de conception donnée aux USA par la FAA (STC compris).

La règle d'acceptation des PMAs décrite au § 2 ci-dessous est basée sur la décision 2007/003/C du 17 juillet 2007 de l'EASA.

1.2 Applicabilité et pièces concernées

Dans tous les cas, cette procédure ne concerne que des pièces fabriquées aux USA dans le cadre d'une autorisation PMA délivrée par l'autorité américaine FAA.

Les "PMA" d'autre origine ou des PMA américaines modifiées dans quelque système réglementaire que ce soit ne sont pas concernées par la présente note. Leur montage reste soumis à une approbation explicite de l'EASA (comme autorité de conception si les équipements sont certifiés à la fois sur aéronefs EASA et Annexes II) ou de la DGAC (comme autorité d'immatriculation).

2 ACCEPTATION EN FRANCE DES PMA

2.1 Acceptation directe par validation tacite

2.1.1 Pièces non critiques ou pièces critiques fabriquées sous licence

Pour les pièces non critiques ou pour les pièces critiques certifiées aux USA dans le cadre d'un accord de licence avec le détenteur de la certification de type d'origine du produit complet sur lequel les pièces sont susceptibles d'être installées, la validation de la DGAC est tacite.

Ces pièces peuvent être montées sur aéronefs immatriculés en France sous réserve que le document d'accompagnement attestant leur conformité au titre de la production, FAA Form 8130-3 (Airworthiness approval tag) porte l'une des mentions suivantes en case 12 :

- soit « This PMA is not a critical component »,
- soit « Produced under licensing agreement from the OEM ».

Si ces mentions ne sont pas présentes en case 12, se reporter au § 2.2 de la présente annexe.

Pour information, les pièces suivantes sont considérées comme « critiques » pour le classement des PMA (liste de critères non exhaustive) :

<u>Moteurs à turbine</u>

Pièces à haute énergie
Pièces à vie limite

<u>Moteurs à pistons (similaire au FAA PMA order 8110.42B)</u>

Crankshafts
Connecting Rod Assemblies
Pistons
Wrist Pins
Cylinders
Cylinder Heads
Engine Mounts
Crankcase
Crankshaft Bearings
Valve Train (valves, valve springs, rocker shaft assembly, pushrods, camshafts)
Fuel Delivery Systems (carburettors, injectors, fuel pumps)
Propeller drive gears

2.2 Validation explicite préalable de la PMA avant installation

Pour tout autre cas de pièces PMA, leur montage sur un aéronef immatriculé en France est interdit, sauf accord au cas par cas de la DGAC.

En l'absence de toute information sur les pièces proposées pour installation sur un aéronef en France ou s'il apparaît que la PMA porte sur une pièce critique, prendre contact directement avec la DGAC.

Cependant, lorsque le document d'accompagnement des PMA attestant leur conformité au titre de la production, FAA Form 8130-3, ne porte aucune des mentions définies en 2.1.1 ci-dessus, mais que des documents annexes permettent d'attester de manière fiable que la pièce fait partie des cas 2.1.1, OSAC central est habilité à confirmer l'autorisation de montage des PMA sans action technique.

Les documents annexes peuvent être, par exemple, le document d'approbation de la PMA par la FAA faisant état d'une fabrication dans le cadre d'un accord de licence du détenteur du certificat de type.

Si une confirmation explicite est souhaitée par le postulant, OSAC (central ou local) s'en acquitte par lettre ou fax portant une référence chrono.

3 VALIDATION DES PMA PAR LA DGAC

Les pièces qui doivent obtenir une validation par la DGAC entrent dans le cadre de la procédure STC de la DGAC. Le détenteur de l'approbation PMA doit en faire la demande à la DGAC.

4 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Recommandation à l'usage des acheteurs de pièces :
Il arrive également que des pièces marquées PMA soient livrées à la place des pièces d'origine commandées. L'attention de ces acheteurs "involontaires" de pièces PMA est attirée sur les procédures relevant de la présente annexe.