

# GUIDE

## RELATIF AUX DOCUMENTS D'ACCEPTATION RECONNUS ÉQUIVALENTS PAR LA DSAÉ

**CIRCUIT D'APPROBATION**

<b>REDACTEURS :</b> LCL BRUN – CNE BORNAREL	<b>VÉRIFICATEUR :</b> CDT COUCHAUX	<b>VÉRIFICATEUR PRINCIPAL :</b> LCL LEPETIT
Code-date : 20-29	Code-date : 20-29	Code-date : 20-29
Visa  <ORIGINAL SIGNE>	Visa  <ORIGINAL SIGNE>	Visa  <ORIGINAL SIGNE>
<b>APPROBATEUR : COL DAUTREY</b>		
Code-date : 20-29	Visa  <ORIGINAL SIGNE>	
Date : 16/07/2020		

**A. IDENTIFICATION**

Titre	GUI-145-004 - Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus équivalents par la DSAÉ
Version	3.0
Code-date	20-29
Classification	NP
Document suivi par	Sous-direction réglementation / Division référentiels et guides
Applicabilité	OGMN et OE
Document abrogé	Version 2.0

**B. ÉVOLUTIONS DU DOCUMENT**

Version	Code-date	Date	Nature du changement	Paragraphes	Rédacteur
1.0	-	01/12/2017	Création	Tous	LCL de Follin
2.0	-	01/06/2019	Refonte EMAR/FR	Tous	LCL de Follin
3.0	20-29	-	Révision	Tous	LCL Brun CNE Bornarel

**C. RÉFÉRENCES**

N°	Titre / Objet document	Identification
1.	Décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 modifié par le décret du 9 mai 2018 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.	NOR DEFD1308335D
2.	Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 modifié par le décret du 9 mai 2017 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308366D
3.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les attributions de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, de l'autorité technique et des autorités d'emploi en matière d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308374A
4.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 portant organisation de la direction de la sécurité aéronautique d'État.	NOR DEFD1308371A
5.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats de type, des certificats de navigabilité et des autorisations de vols des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308381A
6.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les règles d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile	NOR DEFD1308377A
7.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile	NOR DEFD1308378A
8.	Instruction interministérielle n°1693/ARM/DSAÉ du 11 juin 2019 dite « instruction EMAR/FR M,145, 66 et 147 » relative au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État	NOR ARM1954015J
9.	Instruction interministérielle n°500558/DEF/DSAÉ du 18 février 2016 dite « instruction FRA-M,145, 66 et 147 » relative au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relative à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.	NOR DEFM1650237J
10.	Instruction n°2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA-IP/ASA du 31 mai 2011 précisant, pour les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, les événements techniques devant être portés à la connaissance des détenteurs de certificats de type, des détenteurs de certificats de type supplémentaires, des équipementiers et de l'autorité technique.	NOR DEFA1151126J
11.	Acte technique n° 1333-15/DT/ASA/NP du 20 novembre 2015 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PMA/FAA ».	
12.	Acte technique n° 0977-17/DT/ASA/NAV du 07 septembre 2017 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PDA/TCCA » (Canada)	
13.	Acte technique n° 0610-17/DT/ASA/ATM du 02 juin 2017 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PMA/FAA » sur C130.	
14.	Instruction n° 215602/DEF/DGA/DT/ST/DGA_IP/ASA du 8 novembre 2013 définissant les emports et équipements exclus du champ d'application de l'arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, et précisant les conditions associées.	NOR DEFA1352024J
15.	Guide S-CAT - n° 11009 - Guide des agréments de production - édition en vigueur.	
16.	Instruction d'emploi du Formulaire 8 EMAR/FR - Certificat Libérateur Acceptable - édition en vigueur.	

## D. GLOSSAIRE

AED	:	Agence Européenne de Défense
APRS	:	Approbation Pour Remise en Service
CdT	:	Certificat de Type
CdN	:	Certificat de Navigabilité
CLA	:	Certificat Libératoire Acceptable
CMM	:	<i>Component maintenance Manual</i>
CN/AD	:	Consigne de Navigabilité / <i>Airworthiness Directive</i>
CRS	:	Certificat de Remise en Service
CSE	:	Certificat Spécifique Équipement
DC	:	Déclaration de Conformité
DCSE	:	Détenteur de Certificat Supplémentaire Equipement
DCT	:	Détenteur de Certificat de Type
DCTS	:	Détenteur de Certificat de Type Supplémentaire
DR	:	Dirigeant Responsable
DSAÉ	:	Direction de la Sécurité Aérienne d'État
DTC	:	Directive Technique Constructeur
EASA	:	<i>European Aviation Safety Agency</i>
EMAR	:	<i>European Military Airworthiness Requirements</i>
EdN	:	Examen de Navigabilité
FAA	:	<i>Federal Aviation Authority (US)</i>
FME	:	Fiche Matricule d'Équipement
FMS	:	<i>Foreign Military Sales</i>
GMN	:	Gestion du Maintien de la Navigabilité
MCO	:	Maintien en Condition Opérationnelle
MGN	:	Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité
MOE	:	Manuel des spécifications de l'Organisme d'Entretien
NSI	:	Niveau de Soutien Industriel
NSO	:	Niveau de Soutien Opérationnel
OAE	:	Organes, Accessoires, Équipements
OE	:	Organisme d'Entretien
OGMN	:	Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité
OP	:	Organisme de Production
PDA	:	<i>Part Design Approval (TCCA)</i>
PEA	:	Programme d'Entretien Aéronef
P/N	:	<i>Part Number</i>
PMA	:	<i>Parts Manufacturer Approval (FAA)</i>
S/N	:	<i>Serial number</i>
TCCA	:	<i>Transport Canada Civilian Authority</i>
USAF	:	<i>US Air Force</i>

## E. DÉFINITIONS

**Document d'acceptation** (arrêté maintien de référence 7) : c'est une attestation de conformité, un certificat de mise en service, un certificat de remise en service ou une déclaration de conformité.

- 1° L'attestation de conformité est délivrée par l'organisme de production pour garantir la conformité à la définition de type approuvée d'un aéronef ;
- 2° Le **certificat de mise en service** est délivré par l'organisme de production pour garantir la conformité à la définition de type approuvée d'un moteur, d'une hélice, de pièces et d'équipements neufs ;
- 3° Le **certificat de remise en service** est délivré :
  - a) Par l'organisme de production pour garantir, lors de l'entretien d'un aéronef neuf, la bonne réalisation des opérations de maintenance ;
  - b) Par l'organisme d'entretien pour garantir que les travaux commandés ont été réalisés conformément aux données d'entretien applicables disponibles. Le certificat de remise en service décrit, en particulier, les tâches commandées, réalisées ou reportées ;
- 4° La déclaration de conformité est délivrée par le fournisseur pour garantir la conformité de la pièce standard ou de la matière, aux spécifications définies par le détenteur d'un certificat de type, d'un certificat de type supplémentaire ou d'un certificat spécifique d'équipement.

**Produit** (décret de référence 2) : un aéronef, un moteur ou une hélice.

**Élément ou élément d'aéronef** : terme générique désignant tout **moteur, hélice, pièce** ou **équipement** d'un aéronef qui possède un *Part Number* (P/N) défini par le DCT, DCTS, DCSE. Il peut aussi s'agir d'un P/N défini par le titulaire des données de définition de la pièce ou de l'équipement qui est alors reconnu par le DCT, DCST, DCSE. Les éléments ou éléments d'aéronefs doivent être accompagnés d'un certificat de mise en service ou de remise en service, appelé aussi certificat libératoire. *Cela ne couvre pas les pièces et équipements standard, les matières et les consommables.*

**Pièces et équipements** (décret de référence 2) : les instruments, dispositifs, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les équipements de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef. Cela comprend les parties de la cellule, du ou des moteurs ou des hélices. *Cela ne couvre pas les pièces standard, les matières et les consommables.*

**Pièces et équipements standards** : respectent une norme ou un standard qui est spécifié par le DCT, DCTS ou DCSE (*généralement au travers de la diffusion de son tableau de composition illustré des rechanges IPC, TCI*). Ils doivent être identifiés et livrés neufs accompagnés d'une déclaration de conformité à la norme ou au standard spécifié. L'origine du fabricant et du fournisseur doivent être disponibles. Ils peuvent ne pas disposer de P/N. Toutefois, certains peuvent être entretenus et réparés suivant des données définies par le titulaire de leurs données de définition et après accord du DCT, DCTS ou DCSE. Dans ce cas, ils sont référencés, sérialisés, et doivent être libérés avec un certificat libératoire.

Pour une pièce donnée, le statut d'élément d'aéronef ou de pièce standard est normalement indiqué sur l'IPC ou le TCI fourni par le DCT, DCST ou DCSE. A défaut, DGA/AT statue sur demande de l'organisme concerné (OGMN, OE...).

**Matières et consommables** : les matières livrées aux utilisateurs doivent être identifiées et accompagnées d'une déclaration de conformité. L'origine du fabricant et du fournisseur doivent être disponibles, de même que la traçabilité du lot de fabrication.

- Les matières sont des matériaux tels que les métaux, plastiques, bois, composites, qui nécessitent d'être travaillés pour être transformés en pièce utilisable ;

- Les consommables sont les ingrédients tels que les lubrifiants, mastics, enduits, colles, peintures, produits chimiques.

**Certificat libératoire acceptable** : C'est un document ou un ensemble de documents décrivant les travaux commandés, réalisés ou reportés et permettant à l'utilisateur final de déterminer l'état de navigabilité de l'élément d'aéronef reçu ; il est émis par un organisme de maintenance en dehors de la couverture d'un agrément – cf § 4.4 du présent document.

**F. SOMMAIRE**

<b>1. OBJET.....</b>	<b>9</b>
<b>2. DOMAINE D'APPLICATION .....</b>	<b>9</b>
<b>3. GÉNÉRALITES .....</b>	<b>9</b>
3.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX RELATIFS AUX ÉLÉMENTS D'AÉRONEF .....	9
3.2 RAPPELS :.....	10
3.2.1 <i>Un document d'acceptation.....</i>	10
3.2.2 <i>Pour les emports et équipements concernés par l'instruction de référence 13, c'est-à-dire pouvant être exclus du champ d'application de l'arrêté maintien de référence 7 .....</i>	10
3.3 PRINCIPES APPLICABLES AUX PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES .....	10
3.4 PRÉCISIONS RELATIVES À LA NOTION DE STOCKS.....	10
3.5 ARCHIVAGE ET TRAÇABILITÉ DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION.....	11
<b>4. DOCUMENTS ACCEPTABLES POUR L'INSTALLATION D'UN ÉLÉMENT D'AÉRONEF .....</b>	<b>11</b>
4.1 ÉLÉMENT D'AÉRONEF ENTRETENU PAR UN OE OU PRODUIT PAR UN OP AGRÉE PAR LA DSAÉ OU LA DGA .....	11
4.1.1 <i>Cas normal .....</i>	11
4.1.2 <i>Cas particuliers.....</i>	11
4.2 ÉLÉMENT D'AÉRONEF ENTRETENU PAR UN OE OU PRODUIT PAR UN OP NON AGRÉE PAR LA DSAÉ OU LA DGA .....	13
4.2.1 <i>Cas d'un agrément reconnu par la DSAÉ ou la DGA .....</i>	13
4.2.2 <i>Élément entretenu par un organisme en cours d'agrément .....</i>	13
4.2.3 <i>Élément produit neuf par un organisme de production .....</i>	14
4.2.4 <i>Élément d'aéronef issu des stocks de l'État constitués au titre des marchés notifiés avant le 6 mai 2013.....</i>	14
4.2.5 <i>Éléments d'aéronef issus d'un stock industriel .....</i>	15
4.2.6 <i>Élément d'aéronef en provenance de marché FMS .....</i>	15
4.2.7 <i>Pièces de remplacement approuvées (PMA/FAA ou PDA/TCCA) .....</i>	15
4.3 TITULAIRE ET SOUS-TRAITANCE.....	15
4.4 LE CERTIFICAT LIBÉRATOIRE ACCEPTABLE (CLA) .....	16
<b>5. DOCUMENTS D'ACCEPTATION POUR L'INSTALLATION D'UNE PIÈCE STANDARD ET POUR L'UTILISATION DES MATIÈRES ET CONSOMMABLES.....</b>	<b>17</b>
5.1 PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES ENTRÉS DANS LES STOCKS ÉTAT APRES LE 31 DECEMBRE 2017 .....	17
5.2 PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES ENTRÉS DANS LES STOCKS DE L'ÉTAT AVANT LE 31 DECEMBRE 2017 .....	18
5.3 PIÈCES STANDARD ISSUES DES STOCKS INDUSTRIELS.....	18
<b>ANNEXE I - DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS PAR DES ORGANISMES POSSÉDANT UN AGRÉMENT RECONNU PAR LA DSAÉ.....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE II - CONTRÔLES COMMUNS ET APPROFONDIS DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS .....</b>	<b>20</b>
<b>ANNEXE III - SYNOPTIQUE DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION SUIVANT LES CAS.....</b>	<b>21</b>

## 1. OBJET

Ce guide a pour objet de préciser les documents acceptables et les conditions d'acceptation des éléments d'aéronefs, des pièces standard, des matières et des consommables entretenus ou utilisés par un organisme d'entretien, ou produits par un organisme de production (OP), et intervenant au profit de l'aéronautique d'État, pour leur installation/utilisation sur aéronef.

La réglementation en vigueur, notamment l'arrêté de référence 7 et les instructions de références 8 et 9 précisent ce qu'est un document d'acceptation et les conditions dans lesquels ces documents peuvent être acceptés ou émis. Le présent guide ne se substitue pas à la réglementation mais rassemble les éléments relatifs aux documents d'acceptation afin de faciliter la prise en compte des exigences réglementaires par les acteurs concernés.

## 2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide s'adresse principalement aux Organismes de Gestion du Maintien de la Navigabilité (OGMN), Organismes d'Entretien (OE) et aux autres acteurs impliqués dans le maintien de la navigabilité, pour :

- L'acceptation des éléments d'aéronef, pièces standards, matières et consommables nécessaires à l'entretien des aéronefs et des éléments d'aéronef ;
- L'entretien des éléments d'aéronef et pièces standards destinés à être installés sur les aéronefs d'État et les éléments d'aéronef.

Un synoptique listant les documents d'acceptation et résumant le présent guide est présenté en annexe III.

## 3. GÉNÉRALITES

### 3.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX RELATIFS AUX ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

Pour être installé sur aéronef ou sur un autre élément d'aéronef, un élément d'aéronef doit être accompagné :

- D'un document d'acceptation ;
- De la traçabilité du fonctionnement si l'élément est soumis à limite.

Il doit également faire l'objet d'une série de contrôles conformément à l'annexe II.

Le document d'acceptation d'un élément d'aéronef est :

- Réglementairement une FRA Form.1 ou EMAR/FR Form.1 ;
- Ou un document équivalent émis dans le cadre d'un agrément délivré par une autorité de navigabilité militaire ou civile reconnue par la DSAÉ ou la DGA/AT;
- Ou à, défaut, un certificat libératoire acceptable (CLA) tel que défini dans le présent guide. Il est utilisé pour accepter, le cas échéant, dans l'environnement de navigabilité étatique, un élément sans document d'acceptation réglementaire ou équivalent reconnu. Il peut prendre deux formes :
  - soit **un formulaire dédié défini** par la DSAÉ<sup>1</sup> ;
  - soit **un ensemble de documents dont les contenus font clairement apparaître les informations requises pour un CLA**<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Le modèle officiel recommandé par la DSAÉ « FRA / EMAR/FR Form 8 » est disponible en ligne sur les sites intradef et internet de la DSAÉ. D'autres formulaires (certificat de conformité, etc.) peuvent être acceptés par la DSAÉ.

<sup>2</sup> Se reporter aux directives du paragraphe 4.4

## 3.2 RAPPELS :

### 3.2.1 Un document d'acceptation

- Ne vaut pas approbation d'installer l'élément d'aéronef sur un aéronef ou un moteur ou une hélice mais il permet à l'utilisateur final de déterminer son état approuvé de navigabilité. En outre l'utilisateur final doit également s'assurer de l'admissibilité de l'élément d'aéronef (définition approuvée pour l'aéronef concerné, application des consignes de navigabilité, entretien à jour, etc.) et de son bon état/et de l'absence de défaut constaté ;
- Ne sert pas de bon de livraison ;
- Ne peut être délivré en aucun cas pour un élément d'aéronef :
  - o S'il existe un défaut connu portant gravement atteinte à la sécurité des vols<sup>3</sup> ;
  - o Si celui-ci est non-utilisable.

### 3.2.2 Pour les emports et équipements concernés par l'instruction de référence 13, c'est-à-dire pouvant être exclus du champ d'application de l'arrêté maintien de référence 7

- Les emports et équipements neufs sont généralement livrés avec une déclaration de conformité ;
- Aucun formulaire FORM 1 n'est exigé en entretien, mais ces matériels doivent être entretenus conformément aux règles de l'art (données d'entretien en vigueur, personnel formé, locaux et outillages adaptés, opérations de maintenance enregistrées...).

## 3.3 PRINCIPES APPLICABLES AUX PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES

Pour être utilisées lors de l'entretien d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, les pièces standards, les matières et les consommables doivent être accompagnées d'un document d'acceptation.

Ce document d'acceptation respecte les attendus du MAC/FR 145.A.42.a), en particulier :

Une déclaration de conformité établie suivant la norme NFL 00-015 ou la norme européenne adéquate (ou tout autre document établi suivant des spécifications jugées équivalentes par DGA/AT) devrait accompagner le matériel et comporter au moins les informations pertinentes suivantes afin d'identifier clairement les pièces standards et les matières et de s'assurer de leur navigabilité :

- la désignation ;
- le numéro de lot ;
- le nom et l'adresse du déclarant ;
- le nom et l'adresse du client ;
- le numéro de contrat ;
- le numéro de la déclaration de conformité et le nombre de pages ;
- l'attestation de conformité ;
- la date et le lieu de l'émission ;
- le nom, la fonction et la signature de la ou des personnes autorisées agissant au nom du déclarant ;
- toute limite de validité de la déclaration.

## 3.4 PRÉCISIONS RELATIVES À LA NOTION DE STOCKS

Deux types de stocks sont à considérer :

- **Les stocks étatiques** : ensemble d'éléments d'aéronef, pièces standards, matières premières et matières consommables appartenant à l'État et :
  - o Détenus au sein des organismes d'entretien agréés FRA / EMAR/FR 145 du NSO ou dans des entrepôts étatiques ;
  - o Mis en gestion au sein des organismes d'entretien du NSI (également appelés stock État).

<sup>3</sup> CF. point FRA /EMAR /FR 145.A.50, EMAR/FR 145.A.48.c) et MAC associés

- **les stocks industriels** (au sens de ce guide) constitués de pièces qui ne sont plus produites mais qui sont encore nécessaires à l'entretien de matériel d'ancienne génération ; ces stocks appartiennent aux industriels.

Dans les deux cas, les éléments, pièces et matières de ces stocks, lorsqu'ils sont entrés en stock avant la mise en place de la navigabilité, ne disposent pas nécessairement d'un document équivalent à un FRA Form. 1 ou un EMAR/FR Form. 1. Leur utilisation et leurs conditions d'acceptation (entrée en navigabilité) sont précisées dans le présent guide.

### **3.5 ARCHIVAGE ET TRAÇABILITÉ DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION**

Tous les documents d'acceptation doivent répondre aux exigences de traçabilité et d'archivage fixées par les instructions de référence 8 et 9<sup>4</sup>.

Leur archivage doit ainsi permettre de disposer des documents suivants :

- Les déclarations de conformité accompagnant les pièces standards, les matières et les consommables utilisées dans l'entretien des aéronefs ou des éléments d'aéronefs ;
- Les différents types de Form. 1 reconnus par la DSAÉ ;
- Le CLA des éléments d'aéronefs posés sur aéronefs ou sur éléments d'aéronef, ou déposés.

#### Notas :

*En cas de « délotissement », le lien entre la déclaration de conformité et l'ensemble des lots créés doit être garanti et l'archivage doit permettre de retrouver le lot d'origine.*

*L'OE émetteur d'un CLA archive l'ensemble des documents constitutifs ayant permis son édition.*

## **4. DOCUMENTS ACCEPTABLES POUR L'INSTALLATION D'UN ÉLÉMENT D'AÉRONEF**

### **4.1 ÉLÉMENT D'AÉRONEF ENTRETENU PAR UN OE OU PRODUIT PAR UN OP AGRÉÉ PAR LA DSAÉ OU LA DGA**

#### **4.1.1 Cas normal**

La réglementation en vigueur précise qu'un élément d'aéronef doit être entretenu ou produit selon le cas par un organisme agréé FRA ou EMAR/FR 145 ou FRA/EMAR 21 et accompagné d'un document d'acceptation qui est un formulaire FRA Form 1 ou EMAR/FR Form1. L'émission de ce certificat suppose que l'organisme émetteur soit effectivement agréé et que le P/N concerné figure dans sa liste de capacité. Les prestations de maintenance réalisées au profit de l'aéronautique d'État en vertu d'un marché doivent l'être dans le cadre d'un agrément. Les équipements livrés au titre d'un tel marché doivent être accompagnés de documents d'acceptation émis dans le cadre d'un agrément reconnu par la DSAÉ ou la DGA Si tel n'est pas le cas, l'organisme client devrait amender le contrat.

Un document d'acceptation est obligatoirement émis par une personne détenant une habilitation de certification délivrée par l'organisme pour lequel il intervient, dotée de la catégorie correspondant au P/N.

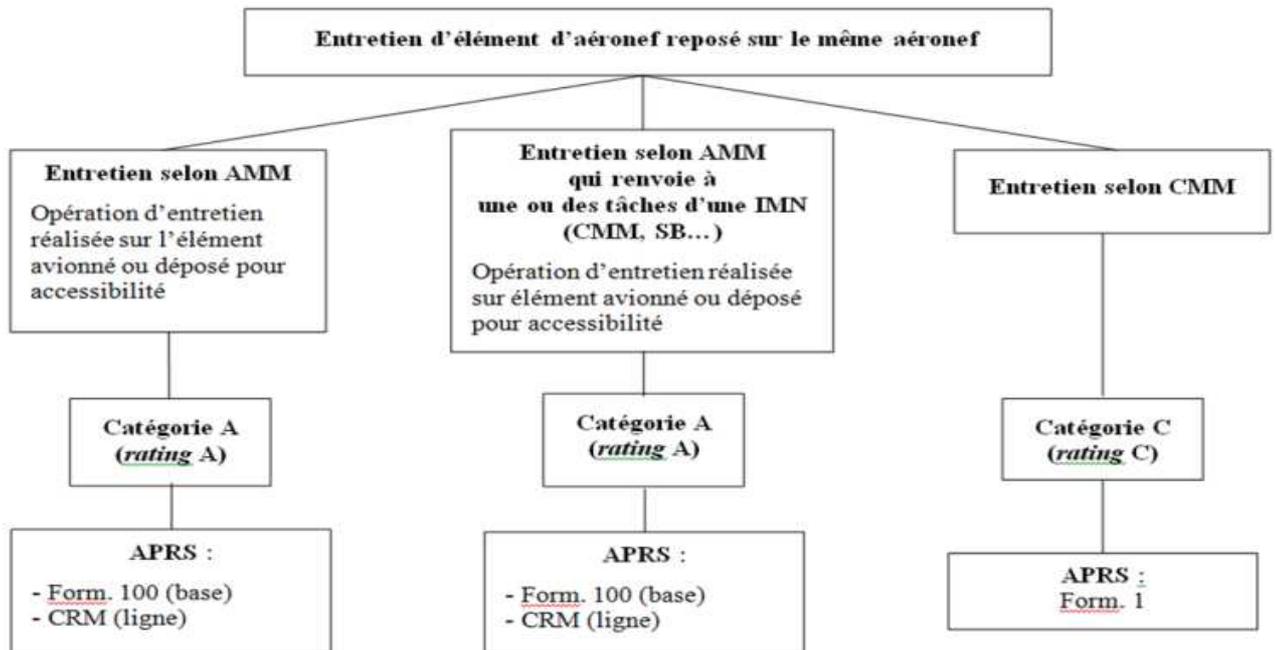
#### **4.1.2 Cas particuliers**

##### ***4.1.2.1 Entretien d'un élément d'aéronef reposé sur le même aéronef***

Le cas est décrit dans GM/FR 145.A.50.d).2) :

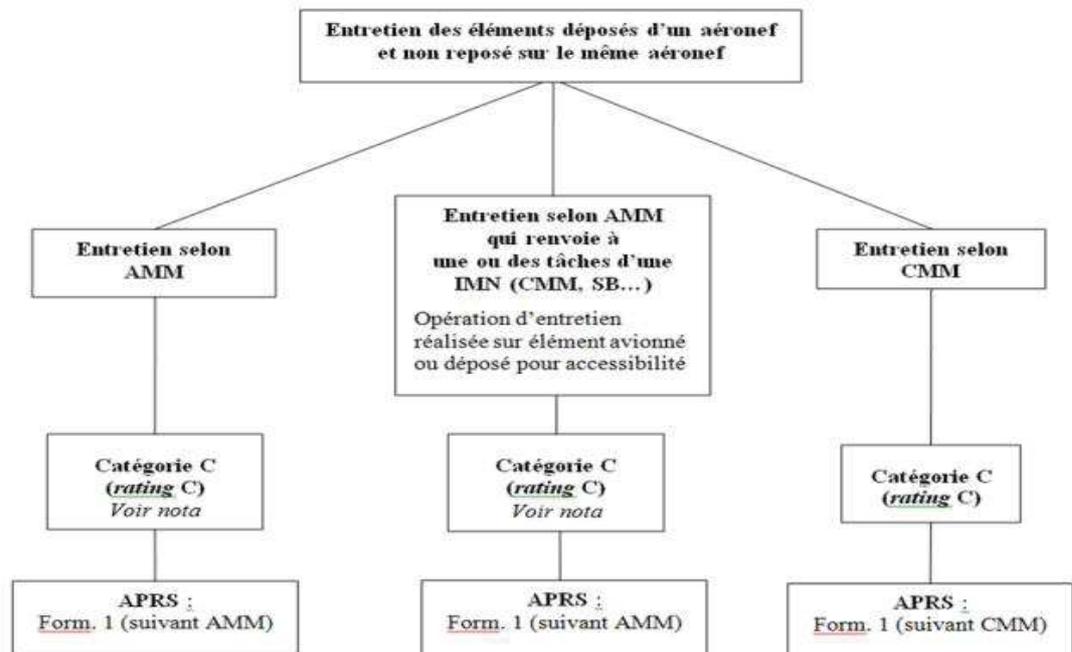
---

<sup>4</sup> FRA / EMAR/FR 145.A.55.



#### 4.1.2.2 Entretien d'un élément déposé d'un aéronef et non reposé sur le même aéronef

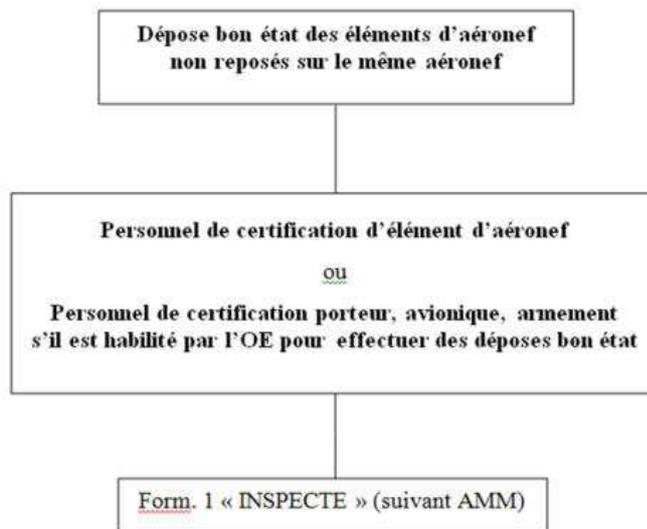
Le cas est décrit dans GM/FR 145.A.50.d.3) :



Nota : ou personnel de certification porteur, avionique, armement.

#### 4.1.2.3 Prélèvement/dépose « bon état »

Un élément d'aéronef « bon état » peut être prélevé sur un aéronef pour être avionné sur un autre aéronef ou stocké. L'élément doit être accompagné d'une Form 1 portant a minima la mention « inspecté ». Le signataire est un personnel de certification d'élément d'aéronef ou un personnel de certification porteur, avionique ou armement. Cf GM/FR 145.A.50.d.3)



#### 4.2 ÉLÉMENT D'AÉRONEF ENTRETENU PAR UN OE OU PRODUIT PAR UN OP NON AGRÉÉ PAR LA DSAÉ OU LA DGA

L'arrêté de référence 7 prévoit la possibilité d'accepter des éléments d'aéronef non libérés avec des FRA/EMAR/FR Form 1. Les cas possibles sont décrits ci-dessous.

##### 4.2.1 Cas d'un agrément reconnu par la DSAÉ ou la DGA

La DSAÉ reconnaît certaines autorités de l'aviation civile ou certaines autorités de navigabilité militaire/étatique étrangères. À ce titre, et suivant le périmètre de reconnaissance, la DSAÉ accepte les documents délivrés par les organismes agréés par ces autorités reconnues.

La reconnaissance des autorités civiles est précisée dans le MAC 145.A.42.a) – le principe directeur est que les certificats libératoires reconnus par ces autorités le sont aussi par la DSAÉ.

Les autorités de navigabilité militaire/étatique reconnues par la DSAÉ, ainsi que le périmètre de ces reconnaissances sont disponibles et mis à jour sur les sites intradef et internet de la DSAÉ.

Ces reconnaissances portant uniquement sur le maintien de navigabilité, elles ne concernent pas la production d'élément neuf ; pour les organismes de production, la DGA peut également reconnaître les agréments délivrés par les autorités de l'aviation civile ou des autorités militaires étrangères, il convient de se référer aux documents émis par la DGA sur ce point. La Form1 21G est reconnue par l'AT 0103-19.

Lorsqu'un OGMN ou OE agréé par la DSAÉ reçoit un élément d'aéronef accompagné d'un document d'acceptation provenant d'un organisme d'entretien agréé par une autorité de navigabilité civile ou militaire reconnue par la DSAÉ, il doit s'assurer que l'entretien a été réalisé selon les IMN approuvées par la DGA/AT.

##### 4.2.2 Élément entretenu par un organisme en cours d'agrément

En application de l'article 8 de l'arrêté de référence 7, un organisme d'entretien peut être autorisé à travailler au profit des aéronefs de l'État et à mettre ou remettre en service des éléments d'aéronef avant d'être agréé, c'est-à-dire pendant la phase d'instruction de sa demande d'agrément par la DSAÉ. C'est le cas :

- Lors de la notification d'un marché (ou d'un avenant à un marché) d'entretien à un organisme industriel (niveau de soutien industriel (NSI)) non agréé ;
- Lors de la notification d'un marché (ou d'un avenant à un marché existant) d'entretien pour l'extension du périmètre agréé d'un organisme industriel ;
- Lors d'une extension d'agrément demandée par un organisme d'entretien étatique ou en cas de création d'un nouvel organisme d'entretien étatique (cas des nouveaux programmes par exemple).

Pour les organismes de maintenance titulaire d'un marché notifié après le 6 mai 2013, les clauses contractuelles déterminent le type de documents de mise ou remise en service requis entre la date de

notification du marché et l'obtention de l'agrément. Par défaut, et par souci d'harmonisation documentaire, l'organisme d'entretien émettra si possible, dans l'attente de l'obtention de son agrément, un CLA. Le CLA Form 8 de la DSAÉ est à privilégier.

Pour les nouveaux organismes de maintenance étatiques en attente d'agrément, ou les organismes de maintenance étatiques postulant à une extension d'agrément, le document de remise en service utilisé jusqu'à l'obtention de l'agrément ou de l'extension d'agrément est le CLA selon une procédure approuvée par la DSAÉ. Le CLA Form 8 de la DSAÉ est à privilégier.

**En conclusion, le document d'acceptation devant accompagner un élément d'aéronef en provenance d'un organisme d'entretien en attente d'agrément est un CLA, sauf mention contraire. Le CLA Form 8 de la DSAÉ est à privilégier.**

L'acceptation de ces fournitures par la DSAÉ est faite de façon tacite via le respect des clauses contractuelles par l'organisme durant la procédure de délivrance d'agrément.

### 4.2.3 Élément produit neuf par un organisme de production

#### 4.2.3.1 Élément produit neuf par un organisme en cours d'agrément

Se référer au Guide des agréments de production de référence 14 - disponible sur le site documentaire de DGA.

#### 4.2.3.2 Élément produit neuf par un organisme non agréé

Ce cas, normalement interdit, fait l'objet d'une autorisation exceptionnelle de DGA/AT, sous la forme d'un Acte Technique. Celui-ci doit être accessible aux OGMN et aux OE étatiques pour l'aéronef concernés afin que ces derniers aient une vision claire de ce qui a été acceptée par l'autorité.

Le document d'acceptation portera la mention suivante : « *les préconisations de l'acte technique (en indiquant son n°...) reconnaissant la définition du CLA ont été respectées* ».

### 4.2.4 Élément d'aéronef issu des stocks de l'État constitués au titre des marchés notifiés avant le 6 mai 2013

L'article 32 de l'arrêté maintien de référence 7 précise que :

- Les organismes d'entretien peuvent délivrer ou mettre en service jusqu'à épuisement des stocks de l'État, constitués au plus tard au terme des contrats notifiés avant l'entrée en vigueur de cet arrêté (6 mai 2013), un élément d'aéronef approvisionné sans document d'acceptation, sous réserve de disposer d'un document équivalent attestant de sa navigabilité, reconnu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.
- sont concernés tous les éléments d'aéronefs (neufs ou entretenus) des contrats notifiés avant le 6 mai 2013 qui n'ont pas de document d'acceptation<sup>5</sup> et qui soit sont déjà présents dans les stocks de l'État, soit seront approvisionnés dans le futur jusqu'au terme de leur contrat<sup>6</sup>.
- Ces éléments d'aéronef peuvent être utilisés par un organisme d'entretien agréé FRA / EMAR/FR 145 sans limitation réglementaire dans le temps (c'est-à-dire jusqu'à épuisement des stocks ainsi constitués) sous réserve qu'ils soient pris en compte correctement dans la gestion du maintien de la navigabilité (entrée en navigabilité) par un document équivalent à un document d'acceptation au travers d'une procédure approuvée par la DSAÉ dans le MOE de l'OE agréé.

L'OE désigne les personnes habilitées à signer le CLA. La signature du CLA n'est pas nécessairement celle d'un personnel de certification. La signature du CLA n'est pas une APRS mais la reconnaissance de la réalisation des vérifications indispensables à la production d'un CLA.

<sup>5</sup> Les éléments d'aéronef des marchés notifiés avant le 6 mai 2013 qui possèdent un document d'acceptation ne sont pas concernés par l'article 32 ; ces documents sont reconnus par la DSAÉ sauf s'il y a des présomptions ou des preuves de non-conformité.

<sup>6</sup> La notion de stock est à considérer au sens large : les éléments d'aéronefs peuvent être montés sur aéronef ou sur élément d'aéronef sans passer physiquement par une période de stockage.

#### 4.2.5 Éléments d'aéronef issus d'un stock industriel

Pour assurer l'entretien des aéronefs ou des éléments d'aéronef qui leurs sont confiés, certains organismes d'entretien du NSI agréés FRA / EMAR/FR 145 ont besoin d'utiliser des éléments d'aéronef issus de leurs propres stocks dit « industriels ».

Les éléments d'aéronef issus de ces stocks peuvent être utilisés selon les conditions suivantes :

- L'organisme d'entretien du NSI agréé FRA / EMAR/FR 145 doit justifier le besoin d'utilisation de ces éléments d'aéronef. À ce titre, il établit une procédure spécifique dans son MOE pour l'utilisation de ces éléments d'aéronef ;
- Les éléments d'aéronef doivent être accompagnés d'un document d'acceptation tel que décrit dans la procédure du MOE.

#### 4.2.6 Éléments d'aéronef en provenance de marché FMS

Concernant les matériels issus des marchés FMS, les documents accompagnant les éléments en provenance d'organismes américains (USAF, US Army, US Navy, industriels, ...) ne remplissent généralement pas les critères exigés par les instructions FRA / EMAR /FR pour l'acceptation et la remise en service des éléments d'aéronef.

**Dans cette situation, il convient de se reporter aux directives de DGA/AT pour l'acceptation de éléments neufs, et aux directives de la DSAÉ pour l'acceptation des éléments entretenus.**

#### 4.2.7 Pièces de remplacement approuvées (PMA/FAA ou PDA/TCCA)

Les réglementations de l'aviation civile américaine (FAA) et de l'aviation civile canadienne (TCCA), permettent l'approbation de pièces de remplacement à la place des pièces d'origine selon la méthode dite PMA - PDA (*Parts Manufacturer Approval*) – *Part Design Approval*). Cette approbation couvre les justifications de conception de la pièce pour autoriser son montage ainsi que ses conditions de production. Schématiquement, les PMA-PDA sont de deux types :

- Pièces de conception identique à celles des pièces d'origine, mais fabriquées par un industriel différent du fabricant d'origine 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 ou de la TCCA.

Pour l'État français, les conditions d'installation des pièces « PMA/FAA » et « PDA/TCCA » sont définies dans les documents de référence 11, 12 et éventuellement des directives particulières de DGA/AT.

Les sous-ensembles d'un élément PMA-PDA peuvent ne pas disposer eux-mêmes du marquage PMA-PDA ni du document libératoire, sauf ceux qui sont produits eux-mêmes sous une référence PMA-PDA.

### 4.3 TITULAIRE ET SOUS-TRAITANCE

Un organisme d'entretien agréé FRA / EMAR/FR 145 peut être amené à confier l'entretien d'éléments d'aéronef à un autre organisme par le biais d'une sous-traitance. Le cas de la sous-traitance relève du 145.A.75.b) de la réglementation concernée (FRA ou EMAR/FR).

Dans ce qui suit, l'expression « agréé » signifie : « est détenteur d'un agrément reconnu par la DSAÉ et dont la liste de capacité comprend la prestation objet de la sous-traitance ».

4 cas sont possibles :

- Titulaire agréé, sous-traitant agréé → Les travaux réalisés sont certifiés par celui qui les réalise en utilisant le document d'acceptation requis ;
- Titulaire non agréé, sous-traitant agréé → le sous-traitant certifie les travaux qu'il a réalisés en utilisant le document d'acceptation requis ;

- Titulaire agréé, sous-traitant non agréé → le titulaire certifie les travaux réalisés par le sous-traitant non agréé en utilisant le document d'acceptation requis ; Le titulaire est en mesure de démontrer que le sous-traitant est soumis à son système qualité ;
- Titulaire non agréé, sous-traitant non agréé → Cette situation est interdite si elle intervient suivant un contrat dont la notification est postérieure au 06 mai 2013. Toutefois dans des circonstances très particulières, sur demande du représentant du pouvoir adjudicateur et après étude par la DSAÉ, des aménagements à la réglementation peuvent être accordés. Pour ce faire, pour des marchés notifiés antérieurement au 18 juillet 2019 :<sup>7</sup>
  - o Une autorisation doit être accordée au cas par cas par le pouvoir adjudicateur suivant les règles définies ci-après.
  - o Les équipements certifiés avec un document d'acceptation émis hors couverture d'une autorité reconnue doivent être listés dans un document accessible à l'OGMN et l'organisme d'entretien étatique afin que ces derniers aient une vision claire de ce qui a été acceptée par l'autorité.
  - o Cette liste est intégrée au MOE par un lien vers le site de la DMAé (Référentiel technique Applicable), à défaut dans un document directement annexé au MOE.
  - o Les procédures à mettre en œuvre et le document d'acceptation associé doivent être décrits et présentés à l'acceptation de la DSAÉ qui en formalisera l'approbation le cas échéant au travers de l'approbation du MOE).
- Pour pouvoir accorder l'autorisation citée plus haut, le pouvoir adjudicateur doit s'assurer des éléments suivants :
  - o Le titulaire déclare formellement qu'il n'a pas été possible d'avoir un sous-traitant agréé pour les prestations concernées ;
  - o P/N par P/N, il liste les prestations concernées ;
  - o Il apporte la démonstration qu'il n'a pas été possible d'avoir un sous-traitant agréé, en détaillant les justifications.
  - o Il apporte la démonstration qu'il assure la surveillance de ses sous-traitants.
- Pour les marchés notifiés à partir du 18 juillet 2019, seuls les aménagements prévus dans l'article 39 de l'arrêté en référence 7 et ayant fait l'objet d'un avis conforme de la DSAÉ et de la DGA/AT sont acceptables.

#### **4.4 LE CERTIFICAT LIBÉRATOIRE ACCEPTABLE (CLA)**

Lorsque l'édition d'un document d'acceptation sous un format officiel n'est pas possible, un document libératoire acceptable doit être envisagé à défaut, le CLA (Certificat Libératoire Acceptable).

Typiquement, un CLA se constitue d'un document ou d'un ensemble de documents permettant à l'organisme d'entretien qui l'émet de certifier la navigabilité du matériel considéré. Il atteste que les travaux commandés ont été réalisés et/ou reporté selon des exigences définies. De plus il permet à l'utilisateur de déterminer l'état approuvé de navigabilité de l'élément d'aéronef reçu. **Contrairement à un certificat libératoire normal, le CLA n'est pas émis sous le couvert d'un agrément. Autrement dit, cet organisme ne fait pas l'objet d'une surveillance de la part d'une autorité de contrôle de la navigabilité.**

Le CLA ainsi constitué doit mentionner les informations suivantes :

- Le numéro du bon de commande ou du contrat, si l'entretien est réalisé par le NSI ;
- La désignation de l'élément d'aéronef ;

---

<sup>7</sup> Cette activité est dans le périmètre de surveillance de l'organisme d'entretien par la DSAÉ mais ne permet pas d'utiliser l'agrément délivré. En conséquence les documents d'acceptation devront faire mention du MOE (Edition, amendement).

- Le *Part Number* (P/N) ;
- Le *Serial Number* (S/N), si l'élément d'aéronef en dispose ;
- Les heures et les cycles de fonctionnement, si l'élément d'aéronef est soumis à limite ;
- Le type du dernier entretien (révision générale, réparation, etc.) et toute la liasse de documents qui permettra à l'OE d'établir avant pose l'état de navigabilité de l'élément d'aéronef ;
- L'état des CN ;
- L'état des modifications ;
- Le nom de l'organisme d'entretien ayant réalisé la dernière opération d'entretien sur l'élément ;
- La date ainsi que les nom, fonction et signature du déclarant.

Une formule d'engagement telle que prévue par le formulaire FRA / EMAR/FR Form 8 devrait en outre être inscrite: « *Le réparateur du matériel atteste que les matériels identifiés ont été réparés ou modifiés conformément au contrat établi entre le réparateur et la société titulaire du marché étatique, sauf réserves ou dérogations énumérées* ».

**La DSAÉ recommande d'utiliser le formulaire FRA / EMAR/FR Form 8**, à utiliser selon l'instruction d'emploi jointe au modèle, disponibles sur les sites intradef et internet de la DSAÉ. Toutefois, le format du CLA peut être déterminé par l'organisme émetteur.

*Nota :*

*Si les données recensées sont insuffisantes/manquantes, des mesures palliatives (passage en RG, contrôle visuel, test banc NTI 2, ...) sont à rechercher en liaison avec la DMAÉ et DGA/AT pour permettre les compléments de vérification requis par les exigences réglementaires de navigabilité (application de CN, etc.).*

*L'annexe II peut servir d'exemple pour déterminer les mesures à entreprendre. Si ces mesures palliatives permettent d'obtenir des garanties de sécurité suffisantes pour faire entrer en navigabilité l'élément d'aéronef, l'élément peut être accepté sous la responsabilité de l'émetteur et les informations issues des mesures palliatives sont à inscrire dans le CLA. Sinon l'élément doit être rebuté. Une procédure doit décrire cette démarche.*

*Si ces mesures palliatives ne sont pas réalisables, il faut effectuer un minimum de vérifications en vue d'obtenir des garanties raisonnables et suffisantes pour s'assurer que le matériel puisse entrer en navigabilité.*

*Attention :*

La notion de CLA n'existe pas pour les éléments d'aéronef neufs. Pour les éventuels cas rencontrés, l'organisme de production se reporte aux consignes de DGA/AT.

## **5. DOCUMENTS D'ACCEPTATION POUR L'INSTALLATION D'UNE PIÈCE STANDARD ET POUR L'UTILISATION DES MATIÈRES ET CONSOMMABLES**

### **5.1 PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES ENTRÉS DANS LES STOCKS ÉTAT APRES LE 31 DECEMBRE 2017**

Les pièces standard, ainsi que les matières premières et matières consommables, **entrées en stocks à partir du 31 décembre 2017** et utilisées lors de l'entretien des aéronefs et des éléments d'aéronef, doivent détenir une déclaration de conformité (DC) telle que décrite dans le MAC/FR 145.A.42.a) (cf § 3.3)

En cas de « délotissement », la traçabilité de cette déclaration doit être assurée.

## 5.2 PIÈCES STANDARD, MATIÈRES ET CONSOMMABLES ENTRÉS DANS LES STOCKS DE L'ÉTAT AVANT LE 31 DÉCEMBRE 2017

En fonction des clauses du marché de ravitaillement, il peut arriver que les pièces standard, ainsi que les matières et les consommables, **entrées en stocks avant le 31 décembre 2017**, ne détiennent pas de déclaration de conformité établie selon la norme NF L00-015 (ou toute autre norme jugée équivalente par DGA/AT).

L'organisme d'entretien agréé FRA / EMAR/FR 145 détenant des pièces standard ou des matières et des consommables doit établir une procédure dans son MOE pour en déterminer leur acceptation.

Cette procédure doit différencier les pièces standard, les matières et les consommables :

- Livrées avec une DC conformément aux dispositions du marché ; la traçabilité de cette DC doit être conforme aux exigences de la réglementation FRA / EMAR/FR 145<sup>8</sup> ;
- Livrées sans document d'acceptation mais identifié par un numéro de nomenclature du Système de codification de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (NNO) ; la traçabilité est assurée par le seul NNO ; le montage peut être effectué en l'état jusqu'à épuisement du stock (stock utilisable même au-delà du 31 décembre 2017) ;
- Livrées sans document d'acceptation et sans numéro de nomenclature<sup>9</sup>. Dans ce cas, la procédure du MOE précise la méthode utilisée par l'OE pour accepter ces matériels (respect des conditions de stockage, respect des données d'entretien, état général, etc.). La traçabilité et le montage sont assurés conformément aux termes de la procédure **approuvée par la DSAÉ**.

*Nota : l'organisme d'entretien doit mettre en place une procédure pour ségréguer les matériels entrés en stock sans document de conformité et les matériels conformes aux exigences de la FRA / EMAR/FR (détention d'une DC).*

## 5.3 PIÈCES STANDARD ISSUES DES STOCKS INDUSTRIELS

Pour certains entretiens, notamment l'entretien des éléments d'aéronef installés sur les aéronefs d'ancienne génération, les OE du NSI peuvent être amenés à utiliser des pièces standard issues de leur propre stock.

Ces pièces peuvent être anciennes et ne pas posséder de DC.

Afin de pallier toute obsolescence, et conformément à l'article 22 de l'arrêté en référence 7, la DSAÉ peut autoriser l'OE à utiliser ces pièces au travers d'une procédure de son MOE. La procédure doit être spécifique et différenciée de celle utilisée pour le stock État (cf. paragraphe 5.2).

Elle précise :

- Les éléments d'aéronef pour lesquels ces pièces sont nécessaires ;
- La méthode utilisée par l'OE pour accepter ces matériels (respect des conditions de stockage, respect des données d'entretien, état général, etc.).
- La traçabilité et le montage sont assurés conformément aux termes de la procédure **approuvée par la DSAÉ**.

---

<sup>7</sup> FRA / EMAR/FR 145.A.42.a).5. matières premières et matières consommables livrées avec un PART/Number.

**ANNEXE I - DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS PAR DES ORGANISMES  
POSSÉDANT UN AGRÉMENT RECONNU PAR LA DSAÉ****1. DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS AU TITRE D'UN AGRÉMENT DÉLIVRÉ  
PAR UNE AUTORITÉ CIVILE**

Le montage d'un élément d'aéronef muni d'un document d'acceptation émis au titre d'un agrément et des prérogatives associées relevant de certaines autorités reconnues par la DSAÉ en lieu et place d'un FRA / EMAR /FR Form 1 est possible (MAC 145.A.42.a))

- Un **EASA Form 1** émis par un organisme d'entretien PART 145 ou par un organisme de production Part 21/G ;
- Un **JAA Form 1** émis par un organisme d'entretien JAR 145 ou par un organisme de production JAR 21/G d'un des pays suivants : Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suisse, Irlande ;
- Un **FAA Form 8130-3** et **TCCA Form 1/Form DOT 24 0078** émis par un organisme d'entretien ou de production agréé par les autorités de l'aviation civile américaines ou canadiennes.

Remarque : la **FAA 8130-3 « rebuilt »** n'est pas acceptée par la DSAÉ car pas acceptée par l'EASA.

*Nota : ces reconnaissances n'excluent cependant pas le contrôle indispensable par l'OGMN quant à la conformité aux données d'entretien émanant de DGA/AT.*

**2. DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS DANS LE CADRE DES  
RECONNAISSANCES ENTRE AUTORITÉS DE NAVIGABILITÉ**

Plusieurs autorités de navigabilité étatique ou militaire, principalement européennes, se sont reconnues mutuellement.

Le périmètre de ces reconnaissances varie en fonction des autorités.

La DSAÉ a reconnu un certain nombre d'autorités étrangères sur certains domaines (M, 145, 66 ou 147), et reconnaît de ce fait (en fonction du domaine reconnu) les documents d'acceptation émis par les organismes étrangers agréés par ces autorités. La liste de ces reconnaissances, leur périmètre, et des exemples de certificats libératoires acceptés dans le cadre de ces reconnaissances sont disponibles sur les sites [Intr@def](mailto:Intr@def) et internet de la DSAÉ.

*Nota : ces reconnaissances n'excluent cependant pas le contrôle indispensable par l'OGMN quant à la conformité aux données d'entretien émanant de DGA/AT.*

	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus équivalents par la DSAÉ</b>	
	GUI-145-004	Version 3.0

## **ANNEXE II - CONTRÔLES COMMUNS ET APPROFONDIS DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS**

### **1. CONTRÔLES COMMUNS**

Les contrôles communs consistent en :

- Inspection de l'état général de la pièce (absence de dommages, corrosion, fuites...). Tous les défauts d'aéronef enregistrés doivent être passés en revue y compris les effets possibles que ceux-ci pourraient avoir sur le fonctionnement normal et les fonctions de secours des éléments déposés ;
- Vérification des limites et des conditions de stockage pour s'assurer de la conformité aux instructions et aux limitations du fabricant pour le stockage et le conditionnement, incluant notamment les exigences relatives :
  - o Aux inhibiteurs de corrosion ;
  - o Aux conditions de température et d'hygrométrie ;
  - o Aux spécificités des conteneurs de stockage ;
  - o À la durée limitée de stockage.

*Nota : tout élément d'aéronef, devant être utilisé ou stocké, soumis à des tests de réception après fabrication ou entretien, doit faire l'objet d'un rapport de contrôle de réception ou d'une déclaration de réception.*

### **2. CONTRÔLES APPROFONDIS**

Lorsque les vérifications documentaires ou physiques en montrent la nécessité, un contrôle approfondi peut s'imposer, incluant :

- 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 lorsqu'aucune preuve satisfaisante sur la vie passée n'est disponible et/ou que les pièces sont dans une condition non satisfaisante.

En outre, s'il n'est pas possible d'établir une conformité satisfaisant toutes les conditions applicables en matière de stockage et de test de réception, l'élément d'aéronef doit :

- Être démonté par un organisme agréé et être soumis à un contrôle de l'application des consignes de navigabilité, des réparations et des modifications ;
- Être inspecté ou évalué conformément aux données d'entretien du détenteur de certificat de type (CdT, CdT supplémentaire et CSE) ou de la documentation d'équipementier (CMM, ...) afin d'établir les conditions de satisfaction ;
- Si besoin, donner lieu au remplacement de tous les joints, lubrifiants et pièces à limite de vie.

**ANNEXE III - SYNOPTIQUE DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION SUIVANT LES CAS**

