

CONTENT

SECTION 1: Aircraft Design Definition

See attached Bureau Veritas Fiche de Navigabilité No 155, issue 2 dated April 1979

Note: Some aircraft on the French register had been considered as Annex II aircraft for several years by DGAC France but are now confirmed as EASA types. Because DGAC-F has used the technical content of the SAS as the basis for their approval and because DGAC-F is accredited to perform these certification activities under the control of the Agency, the Agency has extended the applicable SAS to cover all changes and repairs approved by DGAC France up to 28th September 2009.

SECTION 2: Airworthiness Directives

The following attached ADs are listed:

- F-1981-146-IMP -(A-) : rotules d'attache de voilure
- F-1983-079 -(A-) : douille de guidage axe de verrou verrière
- F-1983-128 -(A-) : fourche et tenon d'assemblage des ailes

SECTION 3: Flight authorisation

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness in accordance with 21A.173(b)(2) under the following conditions:

- a) The holder of a Restricted Certificate of Airworthiness based on this Specific Airworthiness Specification shall report to the State of Registry all information related to occurrences associated with the operation of the aircraft which affects or could affect the safety of operation¹.
- b) Such reports shall be despatched within 72 hours of the time when the occurrence was identified unless exceptional circumstances prevent this.
- c) The State of Registry shall forward the information received under (a) to the Agency when it relates to failures, malfunctions, defects or other occurrences which cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft.
- d) The aircraft owner must comply with the applicable airworthiness rules (and especially Part M if applicable).

¹ AMC 20-8 contains guidance describing the occurrences which are to be reported. This document can be found on the EASA website under Regulations>Certification Specifications:
http://www.easa.europa.eu/doc/Agency_Mesures/AMC_GM/decision_ED_2003_12_RM.pdf

SECTION 4: Other Limitations

This aircraft is limited to non-commercial operations.

SECTION 5: Miscellaneous

The aircraft listed below qualify for EASA Permit to Fly with grandfathered Flight Conditions associated to French DGAC restricted certificate of airworthiness (CDNR). See LPEASACDNR Issue 1 dated 9 September 2009:

model	Serial number
JP 15-36 A	9
JP 15-36 AR	29

SECTION 6: Change Record

Issue 1: Initial issue dated 8 January 2009

Issue 2: 28 September 2009. Note added to address design changes approved by DGAC-F prior to 28 September 2009.

DONNEES

SECTION 1: Définition de type

Voir la Fiche de Navigabilité No 155 jointe, révision 2 d'avril 1979 du Bureau Veritas

Certains de ces aéronefs inscrits sur le registre français ont été considérés comme des aéronefs annexe II pendant plusieurs années par la DGAC française mais il est désormais confirmé qu'ils correspondent à des types dépendant de l'agence européenne. Considérant que la DGAC française s'est appuyée sur les données techniques contenues dans la présente SAS pour prononcer l'approbation et considérant que la DGAC française est autorisée à ce type d'activités de certification sous le contrôle de l'agence européenne, l'AESA a modifié la SAS applicable pour couvrir toutes les modifications et réparations approuvées par la DGAC jusqu'au 28 septembre 2009.

SECTION 2: Consignes de navigabilité

Les consignes de navigabilité DGAC jointes sont applicables:

- F-1981-146-IMP -(A-) : rotules d'attache de voilure
- F-1983-079 -(A-) : douille de guidage axe de verrou arrière
- F-1983-128 -(A-) : fourche et tenon d'assemblage des ailes

SECTION 3: Titre de navigabilité

Cette spécification de certification peut être utilisée pour la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint de niveau OACI en cas de respect des conditions suivantes :

- a) Le propriétaire de l'appareil doit rapporter à l'Etat d'immatriculation les informations relatives aux problèmes en service pouvant conduire à affecter la sécurité².
- b) Cela doit être fait dans les 72 heures sauf circonstances exceptionnelles l'empêchant.
- c) L'Etat d'immatriculation doit communiquer les informations reçues selon le (a) à l'AESA quand elles sont relatives à des ruptures, défauts, pannes ou autre si elles sont de nature à affecter la navigabilité de l'appareil.
- d) Le propriétaire de l'appareil doit se conformer aux règles en vigueur (en particulier Part M si applicable)

² L' AMC 20-8 est un guide décrivant les événements en service qui doivent être rapportés. Ce document peut être trouvé sur le site web de l' AESA sous "Regulations>Certification Specifications": http://www.easa.europa.eu/doc/Agency_Mesures/AMC_GM/decision_ED_2003_12_RM.pdf

SECTION 4: Limitations additionnelles

L'utilisation de ce planeur est limitée aux opérations non commerciales.

SECTION 5: Divers

Les planeurs qui se trouvent dans la liste ci-dessous sont qualifiés pour recevoir un laissez-passer AESA avec reconnaissance des conditions de vol associées au Certificat de Navigabilité Restreint (CDNR) émis par la DGAC française. Voir document : LPEASACDNR Edition 1 datée du 9 septembre 2009:

modèle	Numéro de série
JP 15-36 A	9
JP 15-36 AR	29

SECTION 6: Liste des changements au document

Issue 1: Edition originale datée du 8 janvier 2009

Issue 2: 28 septembre 2009. Note ajoutée pour prendre en compte les modifications de conception approuvées par DGAC-F avant le 28 septembre 2009.