

CONTENT

SECTION 1: Aircraft Design Definition

See Bureau Veritas Fiche de Navigabilité DGAC numéro 137 Edition 2 August 1976.

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

DGAC-F GSAC Airworthiness Directives published on the GSAC Website (http://www.gsac.fr/php/P_ConsignesNav.php) are applicable:

F-2006-044(A)	- Réducteur de commande des volets de courbure ??
F-1989-051(A)	- Cylindre de freins
F-1988-133(A) R1	- Bâti - moteurs
F-1988-063(A)	- Pivot dérive supérieure
F-1986-120(A)	- Sélecteur réservoir carburant
F-1980-187(A)	- Longeron empennage horizontal mobile
F-1979-240(A)	- Support articulation atterrisseurs ppx
F-1979-202(A)	- Longeron empennage horizontal
F-1979-140(A)	- Volet commande de vol
F-1978-183(A)	- Volant de pilotage
F-1978-134(A)	- Equilibrage gouvernes profondeur direction
F-1976-037(A)	- Commande robinet carburant
F-1975-131(A)	- Déflecteurs étanchéité

Copies of Service Bulletins may be obtained from Issoire Aviation.

SECTION 3: Flight authorisation

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness of an ICOA Level 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).

SECTION 4: Additional Limitations

This aircraft is limited to non-commercial operation

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:

CERVA CE 43	460
CERVA CE 43	474
CERVA CE 43	445

The aircraft listed below is ex-military and was converted to ambulance configuration. It has been declared as Annex II (paragraph d) by DGAC:

CERVA CE 43	449
-------------	-----

SECTION 5: Change Record

Issue 1: Initial issue dated 1 October 2008

Issue 2: Dated 9 January 2009 Addition of s/n 449.

Issue 3: 28 September 2009. Note added to address design changes approved by DGAC-F prior to 28 September 2009.

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:

Courtesy Translation

Agence Européenne de Sécurité Aérienne

AESA

Spécifications de Navigabilité Particulières

pour

CERVA CE 43 Guépard

Comme défini en Section I

Ces spécifications de navigabilité particulières sont émises conformément au règlement (EC) 216/2008 Article 5. Il n'existe pas de certificat de type valide pour ce type d'aéronef. Le détenteur du certificat de type était **Issoire Aviation**, Z.A La Béchade, Aérodrome Issoire/Le Broc, 63500 Issoire, FRANCE. Website <http://www.issoire-aviation.fr> Tel +33 (0)4 73 89 01 54 Fax +33 (0)4 73 89 54 59

Données

SECTION 1: Définition de type

Voir la Fiche de Navigabilité DGAC numéro 137 Edition 2 de août 1976.

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 publiées sur le site Internet du GSAC (http://www.gsac.fr/php/P_ConsignesNav.php) suivantes sont applicables:

F-2006-044(A)	- Réducteur de commande des volets de courbure ??
F-1989-051(A)	- Cylindre de freins
F-1988-133(A) R1	- Bâti - moteurs
F-1988-063(A)	- Pivot dérive supérieure
F-1986-120(A)	- Sélecteur réservoir carburant
F-1980-187(A)	- Longeron empennage horizontal mobile
F-1979-240(A)	- Support articulation atterrisseurs ppx
F-1979-202(A)	- Longeron empennage horizontal
F-1979-140(A)	- Volet commande de vol
F-1978-183(A)	- Volant de pilotage
F-1978-134(A)	- Equilibrage gouvernes profondeur direction
F-1976-037(A)	- Commande robinet carburant
F-1975-131(A)	- Déflecteurs étanchéité

Des copies des Bulletins de Service peuvent être obtenues auprès d'Issoire Aviation.

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 :

- Le propriétaire de l'appareil doit rapporter à l'Etat d'immatriculation les informations relatives aux problèmes en service pouvant conduire à affecter la sécurité¹.
- 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)

SECTION 4 : Limitations Additionnelles

L'utilisation de cet avion est limitée aux opérations non-commerciales.

Les avions 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 :

CERVA CE 43	460
CERVA CE 43	474
CERVA CE 43	445

L'aéronef listé ci-dessous a été modifié spécialement en évacuation sanitaire pour des fins militaires et doit être considéré comme relevant de l'annexe II (paragraphe d).

CERVA CE 43	449
-------------	-----

SECTION 5: Liste des changements au document

Issue 1: Edition originale datée du 1 Octobre 2008

Issue 2 : 6 janvier 2009 ; Addition de s/n 449 CDNR

Issue 3: 28 septembre 2009. Note ajoutée pour prendre en compte les modifications de conception approuvées par DGAC-F avant le 28 septembre 2009

¹ 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