

LAISSEZ-PASSER

Laissez-passer délivrés par le GSAC

ATTENTION :

Depuis la diffusion des Bulletins d'Information BI 2007/16 R1 et BI 2007/17 R1, les dispositions du présent fascicule ne sont applicables qu'aux aéronefs relevant de l'Annexe II.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date	Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	1	03/2006	0						
PV/1	1	03/2006	0						
SO/1	1	03/2006	0						
SO/2	1	03/2006	0						
1	1	03/2006	0						
2	1	03/2006	0						
3	1	03/2006	0						
4	1	03/2006	0						
5	1	03/2006	0						
6	1	03/2006	0						
7	1	03/2006	0						
8	1	03/2006	0						
9	1	03/2006	0						
A1/1	1	03/2006	0						
A1/2	1	03/2006	0						
A1/3	1	03/2006	0						
A2/1	1	03/2006	0						
A3/1	1	03/2006	0						
A4/1	1	03/2006	0						
A4/2	1	03/2006	0						
A5/1	1	03/2006	0						



SOMMAIRE

1.	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Responsabilité de mise en œuvre	Page 2
4.	Références	Page 2
	4.1. Textes réglementaires	Page 2
	4.2. Autres textes	Page 2
	4.3. Accord DGAC	Page 2
5.	Abréviations et définitions	Page 3
6.	Généralités et classification des Laissez-passer	Page 3
	6.1. Généralités	Page 3
	6.2. Classification des Laissez-passer	Page 4
7.	Les LP délivrés par le GSAC	Page 4
	7.1. LP pour aéronefs à voilure fixe de moins de 5,7 t, aux hélicoptères et aux ballons, neufs ou usagés, non utilisés dans le cadre du transport public et satisfaisant à toutes les conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque	Page 4
	7.2. LP pour vols de contrôle	Page 4
	7.3. LP pour aéronefs ne possédant pas de titre de navigabilité en état de validité	Page 5
8.	Les LP délivrés par la DGAC	Page 6
	8.1. Aéronefs neufs ou usagés en cours d'importation en France ou immatriculés dans un autre pays	Page 6
	8.2. Aéronefs exportés sans titre de navigabilité en état de validité auxquels un CDN Export a été délivré par la DGAC	Page 6
	8.3. LP pour aéronefs à voilure fixe de plus de 5,7 t, neufs ou usagés, non utilisés dans le cadre du transport public et satisfaisant à toutes les conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque.	Page 7
	8.4. LP pour aéronefs neufs à voilure fixe et hélicoptères neufs sur lesquels des travaux d'aménagement doivent encore être exécutés sur un site différent de celui de production.	Page 7
	8.5. LP pour aéronefs neufs à voilure fixe de plus de 5,7 t pour lesquels il est requis un vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production.	Page 7



SOMMAIRE (suite)

8.6.	LP de convoyage pour aéronefs usagés inscrits au registre français d'immatriculation dont la validité du titre de navigabilité est expirée depuis plus de 3 mois ou dont la configuration de l'aéronef est non navigable si le titre de navigabilité est expiré depuis moins de trois mois, qui nécessite un vol de convoyage en vue de faire réaliser des opérations d'entretien, de faire procéder à un examen de navigabilité ou à un rétablissement de la validité du CDN	Page 7
8.7.	LP pour aéronefs en attente d'entretien ou de réparation.	Page 8
8.8.	LP pour vols expérimentation	Page 8
8.9.	LP pour course	Page 8
9.	La procédure de demande	Page 8
9.1.	LP délivrés par le GSAC	Page 8
9.2.	LP délivrés par la DGAC	Page 9
10.	Facturation	Page 9
Annexe I :	Cas de délivrance des LP	
Annexe II :	AC 107	
Annexe III :	AC 118	
Annexe IV :	AC 106	
Annexe V :	Annexe au dossier CNRA	



1. **OBJET**

Ce fascicule a pour objet de diffuser les éléments nécessaires pour l'établissement des autorisations de vol ou laissez-passer (appelées LP dans la suite du texte) de la compétence du GSAC.

Bien évidemment, la DGAC (DCS/NO/AGR) peut délivrer tout type de LP, y compris ceux que le GSAC est autorisé à délivrer. Ce fascicule décrit :

- les autres types de LP délivrés seulement par la DGAC et les éventuelles actions pouvant être demandées dans ce cadre,
- la procédure de demande pour un LP.

Le mode de facturation relatif à l'établissement et la délivrance des LP est décrit en paragraphe 10 du présent fascicule.

Le présent fascicule remplace le fascicule P-23-15 relatif aux convoyages d'aéronefs, et annule et remplace la lettre 03-405/GSAC/T/OG/mcb du 11 juin 2003.

2. **DOMAINE D'APPLICATION**

Les présentes dispositions s'appliquent :

- aux aéronefs à voilure fixe de moins de 5,7 t, aux hélicoptères et aux ballons, neufs ou usagés et non utilisés dans le cadre du transport public, satisfaisant à toutes les conditions techniques de délivrance d'un CDN dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque,
- aux aéronefs pour lesquels est requis un vol de contrôle :
 - nécessaire à l'obtention ou au rétablissement de la validité d'un CDN français ou d'un certificat d'examen de navigabilité (CEN), notamment en vue de la remise en situation « V » du CDN individuel d'un aéronef mis « hors service¹ » par le GSAC,
 - nécessaire à la vérification de la navigabilité d'un aéronef, dont la validité du CDN ou du CEN est échue, en vue de la délivrance d'un CDN export,
- aux aéronefs ne possédant pas de titre de navigabilité en état de validité :
 - aéronefs usagés inscrits au registre français d'immatriculation dont la validité du titre de navigabilité est expirée et nécessitant un vol de convoyage en vue de faire réaliser des opérations d'entretien, de faire procéder à un examen de navigabilité ou à un renouvellement de validité du CDN,

¹ La "mise hors service" d'un aéronef est effectuée par le GSAC lorsque la validité du certificat de navigabilité (CDN) est suspendue pour un des motifs suivants :

- accident,
- CDN périmé depuis plus de 6 ans,
- mise en situation "R" pour une des raisons suivantes :
 - l'aéronef est employé dans des conditions non conformes à celles définies par son CDN et ses documents associés,
 - un des éléments intéressant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave,
 - l'aéronef a subi une modification non approuvée ou n'a pas subi une modification obligatoire,
 - l'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux textes réglementaires fixant ses conditions techniques d'emploi.

Cette mise « hors service » ne doit pas être confondue avec la radiation officielle que seule la DGAC, bureau des immatriculations, est en droit de prononcer et qui impose, si l'aéronef doit renaître sur le registre français, que de nouvelles marques d'immatriculation lui soient attribuées.



- aux aéronefs neufs à voilure fixe de moins de 5,7 t et aux hélicoptères neufs pour lesquels il est requis un vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production,
- aux aéronefs pour lesquels il est requis un vol d'endurance et des épreuves en vol pour l'obtention d'un CDN restreint.

3. RESPONSABILITE DE MISE EN ŒUVRE

Les dispositions de ce fascicule sont mises en œuvre :

- au niveau local, par les inspecteurs chargés des classifications et de l'instruction des dossiers de CDN export et par les responsables de surveillance,
- au niveau central, par les superviseurs "aéronefs" GSAC/NA ou GSAC/AG concernés et par le personnel, responsable de l'établissement des documents de bord.

4. REFERENCES

4.1. Textes réglementaires

- Règlement (CE) n° 1592/2002 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne.
- Règlement (CE) n° 1702/2003 de la commission du 24 septembre 2003 établissant les règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.
- Règlement (CE) n° 2042/2003 de la commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.
- Arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils.
- Arrêté du 6 mars 1987 relatif à l'inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs munis de laissez-passer.

4.2. Autres textes

- Fascicule P-22-10 relatif à la classification des aéronefs importés.
- Fascicule P-22-11 relatif à la délivrance des documents de navigabilité individuels des aéronefs, moteurs et hélices neufs fabriqués en France.
- Lettre 941958 SFACT/N du 14 juin 1994.

4.3. Accord DGAC

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC par la lettre n° 2006-0385/DCS/NO/AGR du 02 février 2006.

5. **ABREVIATIONS ET DEFINITIONS**

AESA :	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
APRS :	Approbation pour Remise en Service
CA :	Certificat Acoustique
CDN :	Certificat de navigabilité
CI :	Certificat d'immatriculation
CEN :	Certificat d'examen de navigabilité (ARC - Airworthiness Review Certificate)
DCS/NO :	Division "Aéronefs" de la Sous-Direction Navigabilité et Opérations de la Direction du Contrôle et de la Sécurité de la DGAC (DCS/NO). (ex-SFACT/N)
EM :	Etat Membre de l'UE
EnM :	Etat non Membre de l'UE
LP :	Laissez-passer
LSA :	Licence Station Aéronef
MOP :	Manuel d'Organisme de Production
NC/NA :	Département "NAVigabilité - certification" du niveau central
NC/AG :	Département "Aviation Générale" du niveau central
NC :	Niveau central du GSAC
NL :	Niveau local du GSAC
R-CDN :	Certificat de navigabilité restreint ("restricted")
RS :	Responsable de Surveillance
UE :	Union Européenne

6. **GENERALITES ET CLASSIFICATION DES LAISSEZ-PASSER**

6.1. **Généralités**

Un laissez-passer (LP) est un document provisoire permettant la circulation aérienne d'un aéronef dans les conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le LP.

Un LP peut être délivré pour un aéronef qui ne satisfait pas, ou pour lequel il a été démontré qu'il ne satisfaisait pas, aux spécifications de certification applicables mais qui est capable d'assurer la sécurité des vols selon des conditions définies.

C'est l'autorité du pays d'immatriculation qui délivre le LP. En conséquence, les LP des aéronefs inscrits au registre français sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile.

En vertu de l'article 2 du règlement CE 1702/2003, jusqu'au 28 mars 2007, il appartient à l'Etat membre (EM) de l'Union Européenne d'apporter la preuve que l'aéronef et les restrictions appropriées correspondantes, mentionnées sur le LP, qui compensent les écarts par rapport aux exigences essentielles permettent à l'aéronef d'effectuer un vol de base en toute sécurité. Dans pareil cas, le LP mentionne une limite d'utilisation dans l'espace aérien français. Les vols en dehors de cet espace aérien requièrent une autorisation de l'autorité compétente de l'État (des Etats) survolé(s).

Jusqu'au 28 mars 2007, un aéronef ayant un LP délivré par l'Autorité française avant le 28 septembre 2003, mais n'ayant pas de CDN, peut rester sous la responsabilité de la France et reste soumis à la réglementation nationale en vigueur. Un tel aéronef ne peut voler que dans l'espace aérien français. Les vols en dehors de cet espace aérien requièrent une autorisation de l'autorité compétente de l'État (des Etats) survolé(s).

Les LP, pour les vols effectués dans le cadre de l'obtention d'un CDN ou du rétablissement de sa validité restent sous la responsabilité de la France et sont soumis à la réglementation nationale en vigueur.



6.2. Classification des LP

Le tableau figurant en annexe I récapitule les cas de délivrance des LP et définit les responsabilités de la DGAC et du GSAC en la matière.

7. LES LP DELIVRES PAR LE GSAC

Le principe retenu est le suivant :

Le GSAC peut délivrer des LP pour des aéronefs réputés navigables et qui font ou vont faire l'objet d'un processus visant à l'obtention ou au rétablissement d'un CDN (ou CEN) ou à l'obtention d'un CDN export.

Ainsi, le GSAC ne peut pas délivrer de LP si l'aéronef n'est pas conforme à une définition certifiée (évolution de conception non approuvée, par exemple) et/ou s'il n'est pas en état de fonctionner en toute sécurité.

7.1. LP pour aéronefs à voilure fixe de moins de 5,7 t, aux hélicoptères et aux ballons, neufs ou usagés, non utilisés dans le cadre du transport public et satisfaisant à toutes les conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque

Sur demande formelle du postulant et sous réserve de l'accord préalable du bureau des immatriculations de la DGAC, un LP peut être délivré par le GSAC central à la place d'un CDN individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions techniques de délivrance.

Ce LP vaut également CLN ou CA et LSA.

Il doit être validé par les autorités des pays survolés si l'aéronef doit être utilisé en dehors du territoire français.

Il a une durée de validité d'un mois et n'est pas renouvelable.

Ce LP est immédiatement envoyé au postulant, ou à la personne désignée par le postulant, par fax ou par courriel, et par courrier postal.

Préalablement à l'émission de ce LP, le GSAC s'assure auprès du Bureau des Immatriculations de la DGAC que toutes les conditions nécessaires à la délivrance du Certificat d'immatriculation sont remplies. Néanmoins, l'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que l'obtention de ce LP ne le dispense, en aucune manière, d'obtenir rapidement le Certificat d'immatriculation.

Le modèle de LP utilisé est l'AC 107 dont un spécimen figure en annexe II.

Nota : Ce cas ne concerne les aéronefs neufs que de manière exceptionnelle, les constructeurs ayant normalement le temps nécessaire pour effectuer leur demande de CDN dans les délais impartis.

7.2. LP pour vols de contrôle

Les vols de contrôle considérés sont requis en vue :

- de l'obtention d'un CDN ou au rétablissement de sa validité ou de la validité du CEN, notamment en vue de la remise en situation « V » du CDN individuel d'un aéronef mis « hors service » par le GSAC,
- de la vérification de la navigabilité d'un aéronef, dont la validité du CDN ou du CEN est échue, en vue de la délivrance d'un CDN export.



Le formulaire utilisé est l'AC 118 (carnet à souches) dont un modèle est présenté en annexe III.

Le LP peut être établi par le GSAC local, si avant le vol, l'aéronef est réputé navigable et que le vol sert à confirmer cette navigabilité. Une APRS pour vol de contrôle doit donc être établie avant le vol.

Le LP doit être validé, le cas échéant, par les autorités du ou des pays survolés.

7.3. LP pour aéronefs ne possédant pas de titre de navigabilité en état de validité

7.3.1. Aéronefs usagés inscrits au registre français d'immatriculation dont la validité du titre de navigabilité est expirée et depuis 3 mois ou moins et la configuration de l'aéronef est réputée navigable par le postulant, qui nécessite un vol de convoyage en vue de faire réaliser des opérations d'entretien, de faire procéder à un examen de navigabilité ou à un rétablissement de la validité du CDN ou du CEN

A la suite d'un accident, incident ou événement technique touchant l'état de navigabilité, ou simplement si la date de validité du CDN ou du CEN est échue, la délivrance d'un document de navigabilité peut être nécessaire pour permettre le convoyage vers une base où sera effectué(e) l'examen de navigabilité ou la réparation.

L'aéronef peut être convoyé vers un atelier d'entretien (sous réserve de travaux provisoires, adaptés au convoyage, éventuellement) sous LP.

Le postulant au convoyage établit sa demande à l'aide de l'imprimé AC 106² (spécimen en annexe IV).

Le postulant au convoyage remplira les cases ad hoc du recto de l'AC 106 (à l'exception du cadre réservé au GSAC) et en renseignera complètement le verso.

Cet imprimé sera transmis à l'inspecteur local du GSAC qui procédera alors, si toutes les conditions sont remplies, à la signature d'accord pour le convoyage sur le recto de l'imprimé AC 106 dans le cadre prévu à cet effet.

Ce document deviendra une pièce annexe au CDN pour la durée prévue de convoyage.

L'obtention de ce LP n'est pas de droit et le GSAC peut refuser de l'accorder s'il a des doutes sur la navigabilité de l'aéronef. De plus, le GSAC peut imposer toutes mesures qu'il jugerait nécessaires pour s'assurer de la sécurité de l'aéronef, et notamment exiger que certains travaux jugés indispensables soient effectués avant le convoyage.

La validité de ce LP pour un vol de convoyage est limitée :

- à un mois pour les aéronefs stationnés sur le territoire national,
- à deux mois pour les aéronefs stationnés en dehors du territoire national.

7.3.2. Aéronefs neufs à voilure fixe de moins de 5,7 t et aux hélicoptères neufs pour lesquels il est requis un vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production

Le constructeur, s'il n'a pas fait par ailleurs de demande de LP DGAC pour des besoins particuliers, a au moins besoin d'un LP pour assurer les vols d'essais et de réception. Ces LP seront mis à disposition du constructeur suivant une procédure définie avec le RS et intégrée dans le MOP.

² L'AC 106 au dernier indice est disponible sur le site internet du GSAC.



Le LP est signé par un inspecteur du GSAC. Il renseigne aussi au minimum, les type et numéro de série de l'aéronef concerné et le type de vol acceptable. Les autres données pourront être renseignées par une personne habilitée du constructeur, mais une copie du LP complètement renseignée devra être systématiquement transmise au RS.

Le modèle de LP utilisé est l'AC 118 dont un modèle est présenté en annexe III.

7.3.3. Aéronefs pour lesquels il est requis un vol d'endurance et des épreuves en vol pour l'obtention d'un CDN restreint non OACI

Le document utilisé est l'annexe au dossier CNRA de référence J.C. 301677 dont un spécimen figure en annexe V.

L'autorisation provisoire de vol est accordée par le GSAC central. Une copie de cette autorisation est envoyée au GSAC local.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) dont relève le postulant, autorité chargée du contrôle des épreuves en vol, vise l'annexe avant le premier décollage, après avoir effectivement constaté l'exécution des conditions préalables.

8. Les LP DELIVRES PAR LA DGAC

La DGAC peut délivrer tout type de LP, y compris ceux que le GSAC est autorisé à délivrer. Les différents types de LP ci-après ne sont développés que lorsque le GSAC est ou pourrait être concerné par le processus de délivrance du LP.

8.1. Aéronefs neufs ou usagés en cours d'importation en France ou immatriculés dans un autre pays

8.1.1. Aéronef en cours d'importation

Dans le cas de l'importation en France d'un aéronef neuf ou usagé, titulaire d'un CDN export délivré par l'autorité du pays exportateur, et possédant déjà des marques d'immatriculation françaises réservées³, un LP de convoyage, valable pour le survol du territoire français pourra être délivré par DGAC/DCS/N sur demande du propriétaire.

Ce LP devra être validé par l'autorité des pays survolés.

8.1.2. Aéronef immatriculé dans un autre pays

L'aéronef, neuf ou usagé, est titulaire d'un CDN export, mais est toujours inscrit au registre de l'Etat exportateur.

C'est l'autorité du pays d'immatriculation qui doit délivrer le LP de convoyage, la validation pour le survol du territoire français sera à demander à DGAC/DCS/N.

8.2. Aéronefs exportés sans titre de navigabilité en état de validité auxquels un CDN Export a été délivré par la DGAC

8.2.1. Si l'aéronef possède des marques d'immatriculation françaises, c'est-à-dire qu'il n'a pas encore été radié du registre français, le CDN Export n'étant pas un titre de navigabilité, la DGAC/DCS/N délivrera un LP valable pour le survol du territoire français, ce LP devra être validé par l'autorité des autres pays survolés.

8.2.2. Si l'aéronef possède des marques d'immatriculation de son pays de destination, c'est l'autorité de ce pays qui devra délivrer le LP, à faire valider par la DGAC pour le survol du territoire français.

³ L'aéronef est radié du registre de l'Etat exportateur mais n'est pas encore inscrit au registre français. Il dispose seulement de marques réservées auprès du Bureau des immatriculations.



8.3. LP pour aéronefs à voilure fixe de plus de 5,7 t, neufs ou usagés, non utilisés dans le cadre du transport public et satisfaisant à toutes les conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque

Ce cas est complémentaire de celui traité dans le paragraphe 7.1.

8.4. LP pour aéronefs neufs à voilure fixe et hélicoptères neufs sur lesquels des travaux d'aménagement doivent encore être exécutés sur un site différent de celui de production

Ce LP permet les convoyages, par le personnel du constructeur, d'un aéronef de série dont l'état de définition autorise la navigabilité, mais sur lequel des travaux d'aménagement doivent encore être exécutés, avant la classification, dans des établissements différents de l'usine de fabrication.

Le, ou les, aérodromes devant être utilisés seront tous précisés sur le LP.

Cette procédure suppose que les contrôles au sol et le(s) vol(s) de réception ont pu s'effectuer normalement et préalablement.

8.5. LP pour aéronefs neufs à voilure fixe de plus de 5,7 t pour lesquels il est requis un vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production

Ce cas est complémentaire de celui traité dans le paragraphe 7.3.2.

8.6. LP de convoyage pour aéronefs usagés inscrits au registre français d'immatriculation dont la validité du titre de navigabilité est expirée et depuis plus de 3 mois ou dont la configuration de l'aéronef est non navigable si le titre de navigabilité est expiré depuis moins de trois mois, qui nécessite un vol de convoyage en vue de faire réaliser des opérations d'entretien, de faire procéder à un examen de navigabilité ou à un rétablissement de la validité du CDN

Ce cas est complémentaire de celui traité dans le paragraphe 7.3.1.

Lorsque la validité du CDN est échu depuis plus de 3 mois ou la configuration de l'aéronef n'est pas navigable s'il est échu depuis moins de 3 mois :

Le postulant au convoyage remplit le recto de l'imprimé AC 106 (à l'exception du cadre réservé au GSAC) et en renseigne complètement le verso comme au paragraphe ci-dessus.

Cet imprimé est transmis à l'inspecteur local du GSAC qui, dans le cadre prévu à cet effet, note son avis et ses observations éventuelles avant de transmettre la demande à :

DGAC/DCS/NO,
50 rue Henri FARMAN
75720 Paris Cedex 15
Fax :(33) 01 41 09 43 19

qui pourra procéder à la délivrance d'un LP de convoyage.



8.7. LP pour aéronefs en attente d'entretien ou de réparation

LP de convoyage pour exécution d'un entretien ou d'une réparation sur un site adapté. L'avis du constructeur, de l'autorité primaire et, éventuellement, du GSAC peuvent être requis.

8.8. LP pour vols d'expérimentation

8.9. LP pour course

9. LA PROCEDURE DE DEMANDE

Nul ne peut demander un LP pour un aéronef s'il n'en est pas le propriétaire, à moins qu'il n'ait passé un accord adéquat avec le propriétaire lui permettant l'utilisation proposée. Donc, le postulant au LP doit indiquer, dans sa demande, s'il est le propriétaire ou s'il a un accord avec celui-ci. Dans ce dernier cas, il doit soit joindre une copie de cet accord, soit en résumer les points principaux.

9.1. Pour un LP délivré par le GSAC

Type de LP	Demande/support	Conditions	Documents exigibles
LP valant CDN : AC 107	Par le postulant/ Non formalisé, par fax ou courriel adressé au GSAC local ou central	Revue de navigabilité effectuée	SO
LP pour vols de contrôle : AC 118	Par le postulant/ Non formalisé, par fax ou courriel adressé au GSAC local	Revue de navigabilité effectuée	APRS avant vol de contrôle
LP convoyage : AC 106	Par le postulant/ AC 106	AC 106 renseigné de manière exhaustive	Toutes pièces supplémentaires justificatives de l'état de navigabilité demandées par le GSAC
Vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production : AC 118	Par le constructeur/ Selon MOP	Selon procédures intégrées dans le MOP	
Vol d'endurance et des épreuves en vol pour l'obtention d'un CDN restreint non OACI :	Par le postulant/ Annexe dossier CNRA J.C. 301677	Etablissement dossier CNRA	Dossier CNRA



9.2. Pour un LP délivré par la DGAC

La demande, pour un LP délivré par la DGAC, est à adresser à la DCS/NO/AGR. Elle doit comprendre tous les renseignements nécessaires pour remplir le LP, et doit inclure conformément à l'article 21A.174 du règlement CE 1702/2003 :

- l'objet du/des vol(s) ;
- les itinéraires et/ou l'espace aérien utilisé pour le vol ;
- l'équipage minimum et sa qualification nécessaire pour exploiter l'aéronef ;
- les restrictions pour le transport à bord de personnes autres que les membres de l'équipage;
- les raisons pour lesquelles l'aéronef n'est pas conforme aux spécifications de navigabilité applicables (CN, évolutions de conception, vies limites des équipements, statut de l'entretien) ;
- toute restriction considérée comme nécessaire pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité ;
- toute autre information considérée comme nécessaire aux fins des limitations d'exploitation prescrites.

La demande doit être accompagnée d'une déclaration indiquant que le postulant estime, quant à lui, que l'appareil est dans un état de navigabilité suffisant pour effectuer en sécurité l'utilisation demandée.

10. FACTURATION

Type de LP	Facturation
LP valant CDN : AC 107	Sans objet
LP pour vols de contrôle : AC 118	Sans objet
LP convoyage : AC 106	Sur la base du temps passé
Vol d'essais et de réception en sortie de chaîne de production : AC 118	Sans objet
Vol d'endurance et des épreuves en vol pour l'obtention d'un CDN restreint non OACI : annexe dossier CNRA J.C. 301677	Sans objet



ANNEXE I : Cas de délivrance des LP/Répartition des compétences

Cas de délivrance	Aéronefs concernés	Conditions de délivrance	Délivré par		Formulaires utilisés/		Observations
			DGAC	GSAC	Demande	LP	
Dans les limites d'un mois non renouvelable, en attente de l'édition du titre de navigabilité définitif	Aéronefs à voilure fixe de moins de 5,7 t, hélicoptères et ballons, non prévus d'être utilisés dans le cadre du transport public	Production		X	Constructeur, non formalisée	AC 107	1 mois non renouvelable
		Classification		X	Postulant, non formalisée	AC 107	
	Autres aéronefs	Production	X				
		Classification	X				
Vols de contrôle	Tous	Pour les vols de contrôle nécessaires à l'obtention ou au maintien de la validité d'un CDN ou d'un CEN		X	Postulant AC 118	AC 118	
	Tous	En vue de la remise en situation V d'un aéronef mis « hors service » par le GSAC		X	Postulant AC 118	AC 118	
	Tous	Pour les vols de contrôle nécessaires à la vérification de l'état de navigabilité en vue de la délivrance d'un CDN export		X	Postulant AC 118	AC 118	
Vols de convoyage Vols de convoyage (suite)	Aéronefs dont la validité du CDN ou du CEN est expirée depuis moins de trois mois et dont la configuration est réputée navigable par le postulant	En vue de faire réaliser des opérations d'entretien, de faire procéder à un examen de navigabilité ou à un renouvellement de CDN ou de CEN		X	Propriétaire, utilisateur ou mandataire, AC 106	AC 106	Autorisation pour un vol de convoyage à effectuer dans un délai de un mois (ou 2 mois maximum si l'aéronef est stationné en dehors du territoire national)



Cas de délivrance	Aéronefs concernés	Conditions de délivrance	Délivré par		Formulaires utilisés/		Observations
			DGAC	GSAC	Demande	LP	
	Aéronefs dont la validité du CDN ou du CEN est expirée depuis plus de trois mois ou, dans le cas où la validité est expirée depuis moins de trois mois, si toutes les conditions ne sont pas remplies		X		Propriétaire, utilisateur ou mandataire, AC 106	AC 106	Avis GSAC local éventuellement requis.
	Aéronefs neufs ou usagés auxquels un CDN export a été délivré par la DGAC	S'ils possèdent des marques d'immatriculation françaises	X				
	Aéronefs neufs ou usagés en cours d'importation ou non immatriculés en France	S'ils possèdent un CDN export délivré par le pays exportateur, S'ils possèdent des marques d'immatriculation françaises réservées,	X				
	Aéronefs français en cours de production	Aéronefs à compléter ou à terminer sur un site différent de celui de production	X				
	Aéronef en attente d'entretien ou de réparation	Convoyage pour exécution entretien ou réparation sur site adapté	X				Avis obligatoires du constructeur et de l'autorité primaire (P-13-25) Avis du GSAC éventuellement requis
Vols d'essais et de réception en sortie de chaîne de production	Aéronefs à voilure fixe de moins de 5,7 t et hélicoptères			X*	Constructeur AC 118	AC 118	Sous réserve que ces vols s'effectuent en conformité avec l'arrêté du 1er juin 1999 portant création d'un manuel d'opérations pour l'exercice des activités aériennes d'essais et de réceptions. *Conditions d'établissement du LP définies dans agrément de production (MOP)
	Autres aéronefs		X*				



Cas de délivrance	Aéronefs concernés	Conditions de délivrance	Délivré par		Formulaires utilisés/		Observations
			DGAC	GSAC	Demande	LP	
Vols d'endurance et les épreuves en vol exigés pour l'obtention d'un CDN restreint	Aéronefs listés dans l'annexe 2 du règlement CE 1592/2002			X			Signature DAC dont dépend le postulant avant le premier vol
Vols d'expérimentation	Tous		X				
Course	Tous		X				
Aéronefs en attente de fin de certification			X ou EASA				



ANNEXE II : AC 107



REPUBLIQUE FRANÇAISE DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Laissez-Passer N° 1247 / #N/A

Le présent Laissez-Passer est délivré à l'aéronef

Type : #N/A Numéro de série : #N/A
Marques distinctives : #N/A

Propriétaire ou utilisateur : #N/A
#N/A
#N/A
#N/A
#N/A

#N/A

Etabli conformément aux textes réglementaires en vigueur relatifs aux conditions de navigabilité des aéronefs civils, le présent Laissez-Passer tient lieu de Certificat de Navigabilité, ainsi que de Certificat de Limitation de Nuisances et de Licence de Station d'Aéronef lorsque ces documents sont exigibles.

Il ne dispense pas des formalités obligatoires d'immatriculation de l'appareil. Néanmoins, préalablement à la délivrance de ce laissez-passer, il a été établi que toutes les conditions nécessaires à l'établissement du Certificat d'Immatriculation étaient satisfaites.

Il permet la même exploitation que le Certificat de Navigabilité qu'il remplace.

Il est valable pour le survol du territoire français et permet le survol des territoires étrangers sous réserve de sa validation par les autorités compétentes intéressées.

L'appareil doit être utilisé dans le cadre du manuel de vol approuvé pour ce type d'aéronef.

Ce Laissez-Passer est valable pour une durée maximale d'un mois. Il n'est pas renouvelable et perd sa validité le jour de la réception du Certificat de Navigabilité correspondant.

Fait par le Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile
par accord avec la Direction Générale de l'Aviation Civile.

A #N/A le #N/A

AC 107b



ANNEXE III : AC 118

LAISSEZ-PASSER EXCEPTIONNEL N° 4964

Établi pour l'aéronef type :

N° de série : _____ immatriculé : _____

Utilisé par :

pour (*) { remise en situation «V», classification
ou
classification aéronef de série neuf

(*) Rayer la mention inutile.

Validité du : _____ au : _____

Aérodrome : _____

Délivré par : _____ le : _____

Retourné le : _____

Le L.P. ci-contre a été délivré le :

à M. (*)

qui s'engage à n'utiliser le présent L.P. que lorsque l'ensemble des contrôles prévus au sol sur l'appareil désigné ci-dessus auront bien été effectués d'une manière satisfaisante.

A _____ Signature :

(*) Cas où l'expert du GSAC ne peut s'assurer lui-même, avant remise du L.P., que l'ensemble des contrôles au sol ont été effectués (cf. note DGAC 858 du 4.2.1986)

DIRECTION GÉNÉRALE
DE
L'AVIATION CIVILE

LAISSEZ-PASSER EXCEPTIONNEL N° 4964

Valable uniquement
pour vol de contrôle au-dessus du territoire français

L'aéronef type _____ n° de série _____ immatriculé _____

Utilisé par _____

est autorisé à voler dans les conditions prévues par les textes réglementaires en vigueur, relatifs aux conditions de navigabilité des aéronefs civils

- Validité de l'autorisation du : _____ au : _____

- Aérodrome utilisé _____

- Interdiction de transporter des passagers autres que le personnel navigant ou technicien du constructeur ou de l'utilisateur strictement nécessaire pour l'exécution du programme du vol de contrôle et les représentants des Services Officiels ou des Autorités compétentes.

Le présent laissez-passer ne saurait en aucun cas engager la responsabilité des Services Officiels ou des Autorités compétentes.

Fait à _____ le _____
Le Directeur Général de l'Aviation Civile
par délégation, l' _____ du GSAC

AC 118



ANNEXE IV : AC 106

DEMANDE DE CONVOYAGE (référence : fascicule P-22-14)

Je soussigné : NOM : PRENOM :
RAISON SOCIALE :

agissant en qualité de (*) : propriétaire, utilisateur, mandataire de :
adresse :

demande une autorisation pour effectuer le vol de convoyage

de : à :
(aérodrome de départ) (aérodrome d'arrivée)

(*) - en vue d'un renouvellement de CDN
- en vue de rejoindre l'atelier :

concernant l'appareil,

marque : type : n° de série :
IMMATRICULE : F-

Port d'attache :

période prévue du convoyage :

Le vol sera effectué sous la responsabilité de :

Pour informations complémentaires N° TEL : N° FAX :

CADRE RESERVE AU GSAC

J'atteste de l'exactitude des renseignements concernant l'état de navigabilité portés au verso de la présente et engage ma responsabilité sur les travaux effectués en vue de la mise en état de l'aéronef pour le vol de convoyage. Le propriétaire est tenu informé de cette demande et de l'aptitude au vol de son appareil.

Fait à le
signature,

Avis et observations éventuelles ou décision de l'inspecteur du GSAC *

fait à, le

transmis à la DGAC pour suite à donner, le

* Rayer la mention inutile

ANNEXE V : Autorisation de vol pour CDN restreint

ANNEXE AU DOSSIER C. N. R. A. N°																			
Aéronef :	Type : N° :																		
Propriétaire :	Adresse :																		
Pilote chargé des essais (1) :	Immatriculation : F. W																		
Brevets et licences (1) :																			
CONDITIONS PREALABLES (cf. arrêté du 23 octobre 1962)																			
1° Compagnie d'assurance (article 5) : Adresse :																			
Police n° Date d'échéance :																			
2° Plaquette apposée (article 10).																			
3° Pesées effectuées et reportées au tableau ci-dessous.																			
AUTORISATION PROVISOIRE DE VOL																			
Valable :																			
1° Du au																			
dans un rayon de 20 km autour du port d'attache :																			
pour l'exécution des épreuves demandées ci-contre.																			
Le ministre chargé de l'aviation civile																			
Date :																			
(Visa et cachet)																			
2° Après satisfaction des épreuves demandées au 1° ci-dessus, pour des vols dans un rayon de 20 km autour du même port d'attache, durant une période de deux mois à compter de la date du visa de l'autorité attestant l'exécution des épreuves en vol exigées, et sous réserve de son accord (3).																			
Cette autorisation peut être retirée à tout moment par les services officiels.																			
<p style="text-align: center;">Pesée de l'aéronef en ordre de vol (1)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">Poids à vide</th> <th style="width: 35%;">A pleine charge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sur :</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Roue gauche</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>Roue droite</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>Roulette AV-AR (2) ..</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </tbody> </table>		Poids à vide	A pleine charge	Sur :			Roue gauche	Roue droite	Roulette AV-AR (2)	Total	<p style="text-align: center;">Visa avant premier décollage, à délivrer par l'autorité chargée du contrôle des épreuves en vol, après constatation de l'exécution des conditions préalables.</p> <p style="text-align: right; padding-right: 20px;">Date :</p> <p style="text-align: right; padding-right: 20px;">Lieu :</p> <p style="text-align: center; padding: 5px;">(Visa et cachet)</p>
	Poids à vide	A pleine charge																	
Sur :																			
Roue gauche																	
Roue droite																	
Roulette AV-AR (2)																	
Total																	

J.C. 301677. - 63 2701 0 01 002 1

NOTA. - Après exécution des épreuves, l'exemplaire adressé au postulant est à retourner au : G.S.A.C. - Dé

