

FASCICULE

DSAC/NO

Fascicule disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Ed 1 Rév. 0
24 mai 2011

Renouvellement des Laissez-Passer EASA « ex-CDNR »

P-23-30

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat, Développement durable
Prévention des risques, Infrastructures, transports et Riser

**Présent
pour
l'avenir**



DSAC

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date	Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	1	05/2011	0						
PV/1	1	05/2011	0						
SO/1	1	05/2011	0						
1	1	05/2011	0						
2	1	05/2011	0						
3	1	05/2011	0						
A1/1	1	05/2011	0						
A1/2	1	05/2011	0						

SOMMAIRE

1.	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Références	Page 1
4.	Définitions	Page 1
5.	Généralités	Page 1
6.	Procédure de renouvellement	Page 2
7.	Modification du LP	Page 3
Annexe	Conditions de vol des LP EASA CDNR	Page A1/1

1. **OBJET**

Le présent fascicule a pour objet de définir les modalités de renouvellement des laissez-passer « EASA » des aéronefs précédemment détenteurs d'un CDNR.

Ce fascicule annule et remplace le BI 2010/17.

2. **DOMAINE D'APPLICATION**

Le présent fascicule s'applique aux aéronefs immatriculés en France, précédemment détenteurs d'un CDNR, et qui ont depuis reçu de la DGAC un Laissez-Passer (LP) EASA.

3. **REFERENCES**

- Règlement (CE) n° 216/2008
- Règlement (CE) 1702/2003, Partie 21, §21A.701(a)15
- Document référencé LPEASACDNR (édition 1 du 9 septembre 2009 annexée)
- Fascicule OSAC RP-42-50

Nota : Les règlements communautaires sont consultables sur le site de l'EASA à l'adresse [http:// www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

Ce fascicule a reçu l'approbation de la DGAC par courrier référence 11-0156 DSAC/NO/AGR du 24 mai 2011.

4. **DEFINITIONS**

Annexe II : Annexe du règlement (CE) 216/2008 définissant les catégories d'aéronefs exclus du champ d'application de la réglementation communautaire

CDNR : Certificat De Navigabilité Restreint délivré conformément à l'arrêté du 12 septembre 2003 à un aéronef « orphelin » de conception française

CDNS : Certificat De Navigabilité Spécial (CDN niveau OACI mais délivré à un aéronef non conforme à une définition certifiée)

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

EASA : Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne

LP EASA : Laissez-passer délivré conformément au règlement communautaire Partie 21

OSAC : Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile

Partie 21 : Annexe au règlement communautaire (CE) 1702/2003

5. **GENERALITES**

Plusieurs types d'appareils "orphelins" (i.e. dont le détenteur du certificat de type n'existe plus ou a renoncé au certificat de type) ont initialement été considérés par la DGAC comme relevant de l'Annexe II. A ce titre, leur CDN a été remplacé :

- soit par un CDNS
- soit par un CDNR, lorsque l'appareil était éligible

Or l'EASA a déterminé que, pour un certain nombre d'entre eux, les critères de l'Annexe II n'étaient pas satisfaits et a donc exigé que ces aéronefs fassent l'objet d'un document de navigabilité conforme à la réglementation communautaire.

Les discussions entre la DGAC et l'EASA ont abouti à la création de SAS (Specific Airworthiness Specifications) pour ces aéronefs exclus de l'Annexe II et « rendus » à la réglementation communautaire.

Ces SAS définissent :

- les conditions applicables pour l'obtention d'un Restricted Certificate of Airworthiness (RCOA), pour les aéronefs précédemment détenteurs d'un CDNS,
- la liste des numéros de série (s/n) des aéronefs précédemment détenteurs d'un CDNR et éligibles à la délivrance d'un laissez-passer au titre du § 21A701(a)(15) de la Partie 21.

Ces SAS sont disponibles sur le site de l'agence à l'adresse suivante :

http://www.easa.europa.eu/ws_prod/c/c_sas_aircraft.php

La DGAC a rendu caducs les CDNR dont le modèle et le s/n ont été repris dans les SAS. Des LP EASA « ex-CDNR » ont été adressés par la DGAC aux propriétaires de ces aéronefs avec la reprise des dates de validité qui figuraient sur le CDNR initialement attribué.

Le LP EASA « ex-CDNR » est associé à des conditions de vol approuvées, décrites dans le document référencé LPEASACDNR publié par la DGAC et dont le niveau de révision est identifié sur le LP.

Une copie de l'édition actuelle (édition 1 du 9 septembre 2009) est jointe en annexe.

Note : en pratique, le document de navigabilité de l'appareil change (le CDNR est remplacé par un LP spécifique et ses conditions de vol associées) mais les règles qui s'appliquent à ces aéronefs et qui sont décrites dans les conditions de vol restent inchangées.

6. PROCEDURE DE RENOUELEMENT

- Demande de renouvellement effectuée à l'aide du formulaire AC 105 disponible sur le site www.osac.aero et adressée au bureau OSAC local en charge des opérations de renouvellement.
- A la demande doit être jointe une attestation de paiement de la redevance de 50 euros due à la DGAC pour l'établissement du LP (voir modalités de paiement sur le formulaire AC 105 ; il est recommandé de privilégier le paiement sur le site de redevances de la DGAC).
- A réception de la demande, le bureau OSAC local s'assure de sa recevabilité. En particulier :
 - si le signataire n'est pas le demandeur identifié sur la même demande (qui doit être le titulaire du LP), un mandat doit être fourni ;
 - si une durée de 3 ans est demandée : existence d'une déclaration d'entretien confiant l'entretien à un organisme agréé ou une personne reconnue compétente.
- A réception de la demande transmise par OSAC, le LP EASA « ex-CDNR » est émis par la DGAC, signé mais non daté, et transmis au bureau OSAC local chargé de la visite de renouvellement, dont les coordonnées ont été fournies sur le formulaire AC 105.
- OSAC réalise une visite d'inspection de même nature que celle prévue dans le cadre du renouvellement d'un CDNR (voir fascicule RP-42-50).
- Lorsque la visite de l'aéronef a été jugée satisfaisante, le LP est daté par le bureau OSAC local et remis au propriétaire (une copie est adressée à la DGAC/DSAC/NO-NAV, une autre est archivée par le bureau OSAC local dans le dossier aéronef).

7. MODIFICATION DU LP

Un nouveau LP doit être émis :

- en cas de mutation de propriété (joindre à la demande une copie du nouveau Certificat d'Immatriculation),
- en cas de passage à un régime d'entretien hors cadre agréé ou reconnu, dans le cas d'un LP à 3 ans (la durée de validité du LP doit alors être réduite),
- si une information figurant sur le LP est incorrecte.

La procédure de demande suit alors le même processus que lors d'une demande de renouvellement telle que décrit au §6 (sauf en ce qui concerne le niveau de contrôle de l'autorité, notamment la visite d'inspection, qui sera défini au cas par cas).

ANNEXE

Conditions de vol applicables à un aéronef sans responsable de navigabilité de type associées au Laissez-Passer EASA

Document référencé LPEASACDNR, édition 1 du 9 septembre 2009

Les présentes conditions de vol s'appliquent à un aéronef sans responsable de navigabilité de type auquel la DGAC avait établi un CDNR selon la réglementation nationale en le considérant conforme à l'annexe II du règlement européen 1592/2002 et ensuite 216/2008 et qui finalement dépend de l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Un laissez passer EASA est désormais attribué à cet aéronef. Les présentes conditions reprennent au titre du « droit du grand-père » les conditions applicables de la réglementation CDNR.

1. Validité et maintien en état de validité du LP :

Sans préjudice des conditions d'utilisation définies ci-dessous, le laissez passer n'est valide que si l'aéronef est apte au vol, à savoir :

- a) L'aéronef est conforme à l'état dans lequel il était lors de la délivrance du laissez passer;
- b) L'aéronef n'a pas subi de réparations ou de modifications significatives non approuvées;
- c) L'aéronef est entretenu conformément aux dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef;
- d) À la suite d'une opération d'entretien l'aéronef a été approuvé pour remise en service suivant les dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef ;
- e) À la suite d'un incident ou d'un accident, l'aéronef a été remis en état conformément aux dispositions décrites dans le 2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef.

La durée de validité du laissez passer, normalement limitée à un an, peut être fixée à trois ans sur demande du propriétaire si l'aéronef est entretenu continuellement dans un organisme agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés.

Le ministre chargé de l'aviation civile suspend la validité du laissez passer dans l'un des cas suivants :

- a) L'expérience montre que l'aéronef présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors de la délivrance d'un tel laissez passer, ou
- b) Le propriétaire ne peut fournir les documents exigibles attestant du respect du programme d'entretien ou de l'application des modifications ou de réparations nécessaires au maintien de l'aptitude au vol, ou
- c) Le propriétaire ne présente pas l'aéronef à la requête du ministre chargé de l'aviation civile, ou
- d) Le propriétaire ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

Le renouvellement du laissez passer est soumis à la réalisation d'une visite d'inspection par l'autorité qui porte sur l'ensemble des éléments suivants :

- l'application des consignes de navigabilité en vigueur ;
- l'approbation des modifications et réparations significatives installées sur l'aéronef ;
- le respect du programme d'entretien,
- l'évaluation du bon état général de l'aéronef, sur la base des pratiques habituelles, portant notamment sur :
 - o les commandes de vol ;
 - o l'installation motrice ;
 - o l'état de l'entoilage ou surface de l'aéronef ;
 - o l'état des pneus et freins.

2. Gestion de la navigabilité de l'aéronef (consignes de navigabilité, modifications, réparations, entretien)

Le propriétaire a la charge de se procurer les consignes de navigabilité qui concernent le type d'aéronef ou d'élément d'aéronef certifié ayant servi de référence à la construction de son aéronef et les équipements installés. Il décide de leur application. Toutefois, le propriétaire applique les consignes de navigabilité que l'AESA impose spécifiquement à son aéronef ou à ses équipements.

Toute modification ou réparation significative d'un aéronef titulaire d'un tel laissez passer doit être soumise pour approbation à l'AESA avec la démonstration que l'aéronef modifié ou réparé continue à répondre aux conditions de navigabilité d'origine.

Une réparation ou une modification susceptible d'affecter significativement la navigabilité de l'aéronef est une intervention touchant :

- les qualités aérodynamiques ;
- le centrage ;
- les performances ;
- la structure primaire ;
- les commandes de vol ;
- le manuel de vol ;
- la définition d'une pièce critique différant significativement de la pièce d'origine (matériau, forme, dimension ou technologie). Une pièce critique est une pièce dont la défaillance remet en cause la sécurité du vol.

La demande d'approbation doit être accompagnée d'un dossier de justification de conformité ou d'équivalence aux conditions techniques ayant servi de base de certification ou d'homologation du type d'aéronef considéré.

Pour ce qui concerne l'entretien, le chapitre VII de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale s'applique aux aéronefs détenant un tel laissez passer sous réserve des dispositions suivantes :

- le propriétaire accepte les pièces de rechange sous sa responsabilité; une pièce de rechange est soit :
 - une pièce provenant d'un lot du constructeur ;
 - une pièce fabriquée conformément à une définition du concepteur ;
 - une pièce fabriquée conformément à la pièce d'origine ou présentant des caractéristiques ou fonctionnalités équivalentes, sous la responsabilité du propriétaire.
- le propriétaire définit les potentiels, les durées d'utilisation et les durées de vie des éléments de l'aéronef sous sa propre responsabilité;
- le propriétaire définit un «programme d'entretien» adapté à son aéronef.

3. Conditions d'utilisation

Les aéronefs titulaires d'un tel laissez passer ne peuvent effectuer :

- a) Des vols à titre onéreux; seules les activités non commerciales sont autorisées.
- b) Des vols locaux tels que prévus par l'article D. 510-7 du code de l'aviation civile ;
- c) La formation d'élèves pilotes ne disposant d'aucun titre aéronautique, sauf si l'aéronef est entretenu dans un organisme d'entretien agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés.