

AVIONS ORPHELINS : CDNS VERSUS CDNR

I) INTRODUCTION

La notion d'avions orphelins, ou plutôt, pour utiliser la terminologie officielle, « aéronefs de conception française pour lesquels il n'existe plus de responsable de navigabilité de type en aviation générale » est née dans les années 2002 à la suite de l'entrée en vigueur du règlement européen N° 1592/2002.

La problématique qui sous-tend cette idée est à rechercher dans l'évolution de nos modes de vie vers une judiciarisation tout azimut de nos sociétés. Lorsqu'un état délivre un CDN, il garantit que l'avion titulaire de ce CDN répond à un ensemble de règles définies au niveau international (OACI). En particulier, il existe un détenteur du CDN de type (TC pour Type Certificate, à partir duquel sont délivrés les CDN individuels de chaque avion), en général le constructeur ou le concepteur.

Ce détenteur du certificat de type (TC) dispose de droits (ex : percevoir des droits de licence), mais est également soumis à des devoirs, et en particulier celui d'assurer le suivi de la navigabilité. Cela consiste à surveiller la vie de sa machine et à édicter en concertation avec les autorités les consignes de navigabilités qui permettent d'assurer à l'avion un niveau de sécurité satisfaisant tout au long de son existence.

C'est en particulier, la prise de conscience par les autorités de l'absence de ce suivi de la navigabilité qui a déclenché la remise en cause du maintien en vol de toutes ces machines anciennes dont le détenteur du TC avait disparu.

Tout ceci se complique par la simultanéité du transfert des compétences des DGAC nationales à l'autorité européenne nouvellement créée, l'EASA.

II) LA SOLUTION DE LA DGAC FRANCAISE : LE « CDNS » ET LE « CDNR ».

La DGAC française a, pour répondre à cette problématique, créé deux nouveaux types de CDN : le « CDNS » et le « CDNR », qui se rajoutent à ceux existant déjà, à savoir le CDN normal, appelé « CDN », de niveau international, et les CDN propres à la France que sont, par ordre d'apparition historique, le « CNRA », le « CNRAC », le « CNSK », en oubliant les planeurs et avions agricoles (cf annexe 1 : Arrêté portant classification des certificats de navigabilité).

La DGAC, pour pouvoir délivrer ces nouveaux types de CDN, les « CDNS » et les « CDNR », a dû conserver ces aéronefs sous son autorité et n'a donc pas transféré ces machines à l'EASA. Ils ne sont donc pas soumis à la réglementation européenne, et restent soumis à la réglementation française. Elle a établie une liste d'avions éligibles à la délivrance de ces nouveaux CDN. Ils sont listés « au cas 2a.i du bulletin BI/N.AG-AnxII ».

Il faut noter que ces CDN dit « orphelins » (les « CDNS » et « CDNR »), sont totalement différents des « CNRAC » dit « avions de collection », bien que dans le cas des orphelins, la notion d'intérêt historique a aussi été mise en avant par la DGAC pour justifier la création de ces nouveaux CDN.

III) QUEL CDN PEUT OBTENIR MON AVION : LE «CDNS»OU LE«CDNR »?

Le bulletin d'information GSAC BI 2006/07 explicite de façon claire cette question (cf. Annexe 2 : BI 2006/07).

Reprenons en donc les termes mot pour mot :

« b) Aéronef du domaine de compétence de la DCAC :

La DGAC a reconnu l'intérêt historique manifeste du type d'aéronef et ne l'a pas transféré à l'EASA car il répond aux critères précisés dans l'annexe II, paragraphe a), du règlement n° 1592/2002 du 15 juillet 2002.

Les aéronefs en question ne sont donc pas soumis à la réglementation européenne et restent soumis à la réglementation nationale.

Dans ce cas, la DGAC a prévu la possibilité de délivrer un certificat de navigabilité *spécial* (CDNS) de niveau OACI ou, si les conditions de délivrance d'un certificat de niveau OACI ne sont pas satisfaites, un certificat de navigabilité *restreint* d'aéronef sans responsable de suivi de navigabilité de type (CDNR).

NOTA : Le critère d'intérêt historique manifeste ne répond pas forcément aux exigences de délivrance d'un certificat de navigabilité restreint pour avion de collection (CNRAC) qui a pour but la préservation du patrimoine aéronautique. »(fin de citation).

Il apparaît donc que le sort normal d'un avion orphelin c'est-à-dire inscrit « au cas 2a.i du bulletin BI/N.AG-AnxII », est de se voir délivrer un « CDNS » de niveau OACI, et donc sans restriction aucune. Pour cela, le propriétaire demandeur doit démontrer que jusque là, sa machine répondait aux critères de maintien du CDN normal, ce qui est le cas de tout les avions maintenus en état de vol jusqu'à la demande (cf. Annexe 2 : BI 2006/07 § 3.1).

Dans le cas où cette démonstration n'est pas possible, le propriétaire pourra demander la délivrance d'un « CDNR » (cf. Annexe 2 : BI 2006/07 § 3.2)., qui lui, n'est pas de niveau OACI et est donc restreint à la France, comme les autres CDN restreints, « CNRA », « CNRAC », « CNSK » .

IV) CDNS VERSUS CDNR : QUELLES DIFFERENCES ?

Le CDNS étant de niveau OACI, il ne subit de ce fait aucune restriction, mais réclame, en principe, toutes les exigences d'un CDN normal (voir cependant Annexe 2 : BI 2006/07 § 3.1 qui introduit pour les pièces de rechange une certaine souplesse).

A contrario, le CDNR subit des restrictions d'utilisation, mais permet, en principe plus de souplesse dans le maintien de sa navigabilité (cf annexe 3 Arrêté du 12 septembre 2003, et Annexe 4 : instruction du 12 septembre 2003).

Le tableau ci-après tente d'établir une comparaison entre les deux systèmes.

Avantage/Inconvénient	CDNS	CDNR
Changement de CDN	CDNS vers CDNR : possible sans difficultés.	CDNR vers CDNS : Impossible ou très difficile.
Restrictions d'utilisation	Aucune	--Survol de la France exclusivement, sauf si accords internationaux ou demande expresse. --Pas de baptême de l'air officiel, ni utilisation à but lucratif. --Pas d'école sauf si entretien par organisme agréé. -- apposition d'une plaquette dans le cockpit (avion restreint)
Exigences d'entretien	Celles du CDN normal, mais avec une porte ouverte sur les pièces de rechange.	Le propriétaire accepte les pièces de rechange sous sa responsabilité, définit les potentiels (moteur, etc.), établit son programme d'entretien.

V) CONCLUSIONS :

Dans le cas de nos machines d'origine WASSMER, il semble clair que la solution logique consiste à demander un CDNS. Il sera toujours temps, si le besoin s'en fait sentir de demander et obtenir sans problème un CDNR.

Ceci pourrait être envisageable dans le cas où l'acceptation des pièces de rechange deviendrait problématique, et /ou le GESAC local interpréterait de manière trop restrictive les dispositions du § 3.1 du BI 2006/07 qui ouvrent une certaine souplesse (cf annexe 2).

L'arrivée en fin de potentiel du moteur pourrait aussi inciter à basculer en CDNR, mais il ne faut pas perdre de vue la sécurité, et une bonne dose de circonspection et de bon sens devrait accompagner ces choix. Il est bien certain que si une baisse de la fiabilité de nos machines orphelines était mise en évidence, la DGAC pourrait remettre en cause ce régime somme toute bien commode.

VI) DOCUMENTS JOINT :

-  --Annexe 1 : Arrêté portant classification des certificats de navigabilité.
-  -- Annexe 2 : BI 2006/07 : Aéronefs de conception française pour lesquels il n'existe plus de responsable de navigabilité de type en aviation générale.
-  --Annexe 3 : Arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR).
-  --Annexe 4 : Instruction du 12 septembre 2003 relative au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR).
-  --Annexe 5 : GESAC RP 22-30 Délivrance d'un certificat de navigabilité à un aéronef sans responsable de navigabilité de type.
-  --Annexe 6 : GESAC RP 41-10 Maintient de la validité du certificat de navigabilité et du certificat d'examen de navigabilité.
-  --Annexe 7 : GESAC RP 42-50 Validité et renouvellement du certificat de navigabilité des aéronefs en CNRA-CNRAC-CNSK-CDNR.