

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 laissez passer :

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'AEASA 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'AEASA 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.

Flight conditions applicable to an orphan aircraft Linked to the EASA permit to fly

Document referenced LPEASACDNR edition 1 dated 9 September 2009

The present flight conditions apply to an orphan aircraft for which a French CDNR (Certificat de Navigabilité Restreint d'aéonef sans responsable de navigabilité de type) was issued when considered as in conformity with annex II to European Regulation No. 1592/2002 and then No. 216/2008 and finally are considered as under EASA responsibility. A permit to fly has finally been granted to this aircraft. The present conditions are the grandfathered Flight Conditions associated to French DGAC restricted certificate of airworthiness (CDNR).

1. Permit to fly validity

In addition to the conditions described in §4, the permit to fly is valid provided the aircraft is airworthy, which means in this specific case:

- a) The aircraft shall conform to the configuration in which it was when the permit to fly was issued;
- b) No non approved significant change or repair shall be installed on the aircraft;
- c) The aircraft shall be maintained according to the requirements detailed in paragraph 2. Aircraft continuing airworthiness;
- d) Further to a maintenance operation, an aircraft certificate of release to service shall be issued according to the requirements detailed in paragraph 2. Aircraft continuing airworthiness;
- e) Further to an incident or an accident, the aircraft has been repaired according to the requirements detailed in paragraph 2. Aircraft continuing airworthiness.

The permit to fly validity is normally limited to 1 year. This period can be extended to three years, when requested by the aircraft owner, provided the aircraft is continually maintained by an approved organisation or by one or several authorised persons who give proof of adequate means and experience.

French DGAC shall suspend the permit to fly in one of the following cases:

- a) serious risks or dangers that were not foreseen when issuing the permit to fly have arisen
- b) The aircraft owner is not able to provide the documents stating the maintenance programme follow-up or the installation of changes or repairs necessary to maintain the aircraft airworthiness;
- c) The aircraft owner does not show the aircraft when requested by French DGAC;
- d) The aircraft owner does not conform to the applicable reporting requirements.

The permit to fly renewal depends on an authority inspection based on:

- Applicable ADs' implementation;
- Significant changes or repairs approval;
- Maintenance programme implementation;
- Aircraft general condition evaluation, in particular as regards:
 - Flight controls
 - Powerplant,
 - Fabric or surface condition,
 - Tyres and brakes condition.

2. Aircraft continuing airworthiness (ADs, changes, repairs, maintenance)

The aircraft owner must obtain the ADs related to the aircraft type or approved aircraft parts used for the aircraft construction or related to its equipment. He shall decide whether to implement them or not. Nevertheless, the aircraft owner shall implement specific EASA ADs when required explicitly in the AD applicability.

All significant changes or repairs on such aircraft must be approved by EASA. The substantiation file must show that the modified or repaired aircraft still complies with the original airworthiness conditions.

In the present flight conditions, a significant change or repair means a change or repair related to :

- aerodynamic characteristics;
- balance;
- performance;
- primary structure;
- flight controls;
- flight manual;
- a critical part definition significantly modified from the original part definition (material, shape, size, or technology). A critical part is a part whose failure compromises flight safety.

The approval application must include a substantiation file showing conformity to the aircraft type certification basis or an equivalent level of safety.

As concerns maintenance, requirements described in “Chapître VII de l’arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d’utilisation des aéronefs civils en aviation générale » apply excepted :

- The aircraft owner is responsible for accepting spare parts; a spare part is either:
 - a part built by the aircraft manufacturer;
 - a part built according to the designer definition;
 - a part built according to the original part or showing equivalent characteristics or use, through the owner liability.
- The aircraft owner defines through his liability all parts limit life values.
- The aircraft owner defines the applicable maintenance programme.

3. Operation conditions

Aircraft with such a permit to fly are not allowed to be operated for :

- a) commercial flying activity
- b) local flights as defined in French civil aviation law (article D. 510-7 du code de l’aviation civile)
- c) training flights for ab initio pilots, unless the aircraft is maintained in an approved organisation or by one or several authorised persons who give proof of adequate means and experience.