

De Antoine Alias - Envoyé : vendredi 15 mars 2013 23:33 à : Terence - SARL SEGA

La réponse à votre question est dans l'arrêté CDNR 12/09/2003 art.10 (en pièce jointe), qui stipule que les avions dit "orphelins" munis d'un CDNR (délivrés par la DGAC française) ne peuvent faire de l'école que s'ils sont entretenus dans un organisme d'entretien agréé (ils doivent rester en "environnement contrôlé").

Par contre, si cet avion dit "orphelin" est muni d'un CDNS (délivré par la DGAC française), son CDNS est de niveau OACI et en conséquence n'est soumis à aucune restriction (ils peuvent donc faire de l'école). Par contre il est soumis à toutes les exigences des certificats de navigabilité normaux (CDN), et en particulier l'entretien dans un atelier agréé.

L'autre problème est de savoir si le Wassmer considéré est sous l'autorité de la DGAC française (cas des Wassmer plastique WA 50, 80), ou s'il est sous l'autorité de l'EASA (cas des Wassmer 40, 41, 421 Guépard CE 43). Voir le document LPEASACDNR du 09/09/2009 § 3 en pièce jointe.

C'est donc légèrement compliqué pour savoir de quoi l'on parle, et il convient d'être rigoureux dans la terminologie utilisée pour parler du certificat de navigabilité de l'avion considéré.

Pour essayer de faire synthétique :

Wassmer en matériaux composites WA 50, 51, et 80: demeurent sous l'autorité de la DGAC française et sont munis soit:

1°) d'un CDNS DGAC, qui est de niveau OACI, et ne subissent aucune restriction. Sont soumis à toutes les contraintes d'un certificat de navigabilité normal (en particulier entretien dans un organisme agréé.

2°) d'un CDNR DGAC, qui n'est pas de niveau OACI, pas d'obligation d'entretien dans un atelier agréé, mais soumis à restrictions. En particulier, pas d'école, sauf si entretien en atelier agréé.

Wassmer WA 40,41,421,et CE 43 Guépard, sont tombés sous l'autorité de l'EASA depuis septembre 2009. Ils sont munis soit:

3°) d'un CDNR EASA, qui est de niveau OACI (à ne pas confondre avec le CDNR DGAC, qui lui, n'est pas de niveau OACI. Ils ne nous ont pas facilité la vie en adoptant cette terminologie malheureuse qui prête à confusion, mais bon, c'est ainsi...): aucune restriction d'utilisation (contrairement au R de "restricted" de son appellation, bonjour la simplicité!!), mais soumis à toute les contraintes d'un certificat de navigabilité normal.

4°) d'un "Laisser passer EASA " (Permit to fly EASA en langue "européenne "), qui n'est pas un certificat de navigabilité, mais un laisser passer permanent. Il n'est évidemment pas de niveau OACI, et est soumis à restrictions. En particulier, pas d'école, sauf si entretien en atelier agréé.

Voilà, j'espère avoir été clair. Il n'y a pas de démarche particulière de prévue dans les textes. Il est très facile de savoir où est fait l'entretien.

Remarque de Benoit Sanguin

L'Arrêté du 02 Septembre 2003 - modifié le 01 Juillet 2008 stipule entre autre :

Titre V - Utilisation "..... Les aéronefs titulaires d'un CDNR (DGAC) ne peuvent effectuer :

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'expérience appropriés....."

Déjà l'élève pilote qui est titulaire du BB, peut effectuer de la formation sur un aéronef titulaire d'un CDNR (DGAC) (par ex. continuer son PPL.) - l'élève dispose bien d'un titre aéronautique.

Quand à l'entretien : je suis ou j'ai une personne autorisée (je suis titulaire d'une LMA par ex.) je suis autorisé à faire l'entretien si, pour peu que j'ai fait une demande de U.CDNR en plus. Dans ce cas, qui n'a rien d'exceptionnel, l'aéronef peut effectuer de la formation (initiale).

Je rappelle que dans le cas du CDNR (DGAC), le propriétaire est responsable et de l'entretien et du suivi de navigabilité. - l'organisme d'entretien agréé - réglementairement - devra appliquer le programme entretien défini par le propriétaire et adapté à son aéronef.

Tout cet ensemble est également valable pour les aéronefs titulaires d'un LPEASACDNR.

Par contre ces aéronefs ne peuvent pas effectuer de " baptêmes de l'air " (Art. D.510-7 du code de l'aviation civile)

Qui peut me donner les références (textes etc) concernant le CDNR EASA ??? Merci.