

ARRÊTÉ du 23 octobre 1962 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A)

modifié par l'arrêté du 23 novembre 1982

modifié par l'arrêté du 16 septembre 1983

modifié par l'arrêté du 8 juillet 1992

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS ET LE MINISTRE DES ARMÉES

Vu le code de l'aviation civile

Vu l'arrêté du 9 août 1951

Vu l'arrêté du 8 novembre 1955 relatif au certificat de navigabilité restreint d'avion

Vu l'arrêté du 21 mars 1962 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils

ARRÊTENT

Domaine D'APPLICATION

ARTICLE PREMIER : les dispositions ci-après s'appliquent aux demandes de C.N.R.A, qui seront présentées à partir de la date de publication du présent arrêté.

Elles s'appliquent également aux demandes antérieures concernant les aéronefs français actuellement en cours de construction ou de mise au point. Toutefois, les articles 12 à 17 sont applicables à tous les aéronefs français titulaires du C.N.R.A.

Elles ne s'appliquent pas aux aéronefs reproduits ou réalisés de façon industrielle ou artisanale en vue d'un but lucratif (vente, location, travail aérien).

CONDITIONS DE FABRICATION ET D'UTILISATION

ART 2

a) Avions monoplaces. La puissance motrice doit être inférieure à 50 kW ou la cylindrée à 3,5 dm³. Si la propulsion est à réaction, la poussée doit être inférieure à 150 daN.

b) Avions biplaces, triplaces ou quadriplaces La puissance motrice doit être inférieure à 100 kW ou la cylindrée à 7 dm³.

c) Planeurs de sport Sauf dérogations spéciales accordées par le ministre chargé de l'aviation civile, ils ne doivent comporter qu'une seule place et leur allongement est limité à 15.

d) Aéronefs spéciaux et aéronefs anciens dont la définition originale ne peut plus être connue.

Dans la limitation des dispositions précédentes, le C.N.R.A. peut leur être attribué. '

Chaque cas sera apprécié par les services officiels.

DEMANDE DE C.N.R.A.

ART. 3

Le postulant propriétaire d'un aéronef désirant obtenir un C.N.R.A- doit adresser une demande au ministre des travaux publics et des transports (secrétariat général à l'aviation civile, direction des transports aériens).

Cette demande doit être accompagnée des documents suivants :

1°- Un dossier technique de l'aéronef comprenant:

a) Un ensemble trois vues donnant les principales cotes et les indications suivantes :

- surfaces sustentatrices et stabilisatrices ;

- références des incidences et calages ;

- cotes de réglage ;

- débattement des commandes ; et, s'il y a lieu, les caractéristiques des dispositifs de compensation, d'équilibrage ou spéciaux.

b) Un devis succinct des poids faisant ressortir :

- le poids à vide ;
- le poids du combustible, du lubrifiant et du lest liquide, s'il y a lieu; le poids des charges mobiles ou variables ;
- le poids total maximal ;
- les centrages extrêmes avant et arrière prévus en utilisation.

c) La liste des instruments de bord.

d) Pour les aéronefs à moteur :

- le type et le nom de constructeur du moteur ;
- ses caractéristiques essentielles :
- puissance nominale en kilowatts ou équivalent de puissance ; '
- vitesse de rotation maximale autorisée ;
- cylindrée en décimètres cubes ; .

et, s'il y a lieu, toutes caractéristiques de limitation d'emploi (pressions d'huile, d'admission, température, etc.).

Dans le cas où le moteur ne serait pas d'un type homologué ou entretenu suivant les normes en vigueur, une fiche supplémentaire sera jointe. Il y sera mentionné les cotes essentielles qui permettent de juger de l'état d'usure du moteur et l'aspect des pièces constitutives.

Cette fiche pourra être rédigée par le propriétaire de l'aéronef et sous sa responsabilité sans l'intervention obligatoire d'un organisme de contrôle.

e) Pour les aéronefs à hélice :

- le type et le nom du constructeur de l'hélice ;
- le diamètre et caractéristiques principales.

Les informations fournies et portées sur ce dossier technique seront certifiées exactes par le postulant, qui datera et signera. ., Éventuellement, le ministre chargé de l'aviation civile se réserve le droit de demander tout complément d'information qu'il jugerait nécessaire avant de procéder à la visite technique prévue à l'article 4 ci-après.

f) Le postulant fournira une attestation de la réception des matériaux utilisés, en particulier pour les bois.

Le dossier technique ci-dessus défini, complété par l'indication des poids de l'aéronef terminé (poids sur chaque roue, avion vide et en charge), constituera le document associé au C.N.R.A. pouvant tenir lieu de fiche de navigabilité.

2°- Une proposition de deux dates pour la visite technique prévue à l'article 4 ci-après.

3°- Une proposition pour le choix du ou des aérodromes sur lesquels devront avoir lieu les épreuves en vol prévues à l'article 6 ci-après. .

4°-Une proposition nominative concernant le ou les pilotes désignés pour effectuer ces épreuves en val. Ils devront être titulaires d'une licence en état de validité. Cette licence sera au moins celle de " pilote privé " pour les avions, planeurs et giravions.

Pour les aéronefs dont les commandes d'évolutions sont inhabituelles ou spéciales, des dérogations pourront être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

VISITE TECHNIQUE

ART. 4

1°) Avant la pose du revêtement, il est procédé à un examen technique de la structure de l'aéronef par le soin du ministre chargé de l'aviation civile, qui peut habiliter à cet effet un service ou un organisme agréé.

2° - L'aéronef est présenté complètement monté, instruments et accessoires en place.

3° Si le mode de construction employé ne permet pas un examen complet de la structure, le constructeur devra soit avoir soumis avant montage les sous-ensembles au contrôle, soit pratiquer tous démontages, ouvertures, portes de visite qui lui seront demandés par

l'organisme chargé du contrôle pour lui permettre de se faire une opinion exacte sur la valeur de la réalisation.

4° . Une ou plusieurs visites supplémentaires pourront être exigées avant la délivrance de l'autorisation de vol.

5° . Tout aéronef doit être équipé au minimum :

- d'une ceinture de sécurité par place ;
- des instruments de contrôle suivants : un anémomètre, un niveau transversal, un altimètre, avec en plus :
 - . pour les aérodynes, un tachymètre et appareils permettant de contrôler le fonctionnement du moteur ;
 - . pour les planeurs, un variomètre.

D'une façon générale, les instruments nécessaires à la connaissance des paramètres indispensables.

AUTORISATION PROVISOIRE DE VOL

ART.5

Lorsque l'examen technique prévu à l'article 4 s'est déroulé de façon satisfaisante, le ministre chargé de l'aviation civile ou l'organisme délégué délivre, en vue des épreuves en vol, une autorisation provisoire de vol. Cette autorisation, qui couvre les vols prévus aux articles 7 et 8 suivants, n'est valable qu'avec la condition suivante:

Le propriétaire de l'aéronef doit contracter pour la durée de ces vols une assurance couvrant sa responsabilité civile tant envers les tiers à la surface qu'envers les personnes éventuellement transportées.

La valeur minimale de la garantie couvrant l'ensemble de ces deux risques est fixée à trois fois le montant maximum de la responsabilité d'un transporteur aérien envers un voyageur, montant déterminé par l'article 22 de la convention de Varsovie ou toute convention la modifiant et applicable en France, conformément à l'article 2 de la loi n° 57-25g du 2 mars 1957.

Avant le premier vol, l'autorisation de décollage sera demandée à l'autorité responsable de l'aérodrome.

REFUS D'AUTORISATION DES ÉPREUVES EN VOL

ART. 6

Cette autorisation peut être refusée par le ministre chargé de l'aviation civile pour les motifs suivants :

- un avis défavorable de l'organisme qui a effectué l'examen technique ;
- toutes causes susceptibles de compromettre la sécurité, et en particulier :
 - . l'insuffisance de protection de l'équipage contre l'écrasement en cas de capotage ;
 - . un champ de vision insuffisant pour le pilote dans les attitudes normales d'utilisation de l'aéronef ;
 - . une installation présentant des risques d'incendie tant au sol qu'en vol ;
 - . toutes causes empêchant l'évacuation rapide de l'aéronef dans toutes les circonstances.

ÉPREUVES EN VOL- GÉNÉRALITES

ART. 7

Après sa mise au point, l'aéronef effectuera les épreuves en vol ci-après dans un rayon de 20 km autour du ou des terrains choisis pour ces vols. Les règles de la circulation aérienne en vigueur seront respectées. De plus, le survol de toutes agglomérations et la participation à toute manifestation publique sont interdits.

PROGRAMMES DESVOLS

ART. 8

a)- Pour les avions :

1° - Après sa mise au point, l'avion doit effectuer un minimum de quinze heures de vol d'endurance avec cinquante atterrissages.

Ces vols d'endurance comprennent, en particulier, un vol continu correspondant à l'autonomie de l'appareil moins une demi-heure de sécurité. Ces vols doivent se dérouler sans incident et ne donner lieu à aucune intervention autre que les opérations nécessitées par l'entretien courant..

2° - Pendant ces épreuves d'endurance, il est procédé sur terrain gazonné, par vent debout inférieur à 2 mètres/seconde, avion pleine charge, à la mesure des distances ci-après:

Distance de décollage définie par la distance horizontale parcourue depuis le point de départ jusqu'au franchissement d'un obstacle de 15 mètres;

Distance d'atterrissage définie par la distance horizontale parcourue depuis le franchissement d'un obstacle de 15 mètres jusqu'à l'arrêt. * Ces distances ne doivent pas excéder 600 mètres.

b)Pour les planeurs:

1° - Le processus des premiers vols devra être porté à la connaissance des services du ministre chargé de l'aviation civile.

[autorisation de vol prévue par l'article 5 est subordonnée à cette formalité.

2° - Après mise au point du planeur, celui-ci devra effectuer un minimum de cinq heures de vol et de vingt atterrissages.

Ces essais comprendront un vol remorqué à une altitude minimum de 1000 mètres suivi d'évolutions constituées par une spirale à droite et une spirale à gauche de cinq tours chacune. La cadence du virage sera de 360° dans le temps maximum de vingt secondes. Un barographe d'échelles appropriées enregistrera ce vol. -

3° - Il sera effectué au moins un lancer au treuil si le planeur considéré est équipé d'un crochet de treuillage.

cl Pour les aéronefs autres que les avions et planeurs ainsi que pour les avionset planeurs d'un type non classique, le ministre chargé de l'aviation civile se réserve le droit de définir un programme d'épreuves au sol et en vol adapté aux caractéristiques de l'aéronef.

ÉPREUVES SUPPLÉMENTAIRES

ART. 9

Le ministre chargé de l'aviation civile se réserve le droit d'exiger en plus des épreuves définies à l'article précédent toutes épreuves en vol ou au sol ou toutes justifications supplémentaires qui lui paraîtraient nécessaires pour prouver la sécurité de l'aéronef. En particulier, si au cours des essais prévus à l'article 8 il est constaté que des variations importantes de centrage peuvent se produire, deux vols de contrôle seront effectués, l'un au centrage d'utilisation le plus avant, l'autre au centrage d'utilisation le plus arrière.

CONTRÔLE DES ÉPREUVES

ART. 10 - Les essais prévus aux articles.8 et 9 précédents sont contrôlés par le service ou l'organisme prévu au paragraphe 1 de l'article 4 ou tout autre organisme spécialement accrédité par le ministre chargé de l'aviation civile. Les conclusions de ce contrôle sont adressées à ce dernier.

DÉLIVRANCE DU C.N.R.A.

ART. 11

Si les conclusions sont favorables, le ministre chargé de l'aviation civile délivre au propriétaire de l'avion un certificat de navigabilité restreint d'aéronef.

VALIDITÉ ET RENOUELEMENT DU CNRA

ART.12 - (Remplacé par l'arrêté du 8 juillet 1992.)

Le propriétaire d'un aéronef pour lequel a été délivré le certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A.) est responsable du maintien de l'aptitude au vol de cet aéronef.

a) La validité du C.N.R.A. est limitée à la date de péremption portée sur ce certificat. Pour le renouvellement du C.N.R.A., l'aéronef doit être présenté aux services compétents, muni de ses documents de bord.

Toutefois, lorsque les services compétents ont une connaissance suffisante de l'aéronef et de son état de navigabilité, le ministre chargé de l'aviation civile peut dispenser de la présentation de l'aéronef aux services compétents; les documents de bord doivent néanmoins être présentés.

Si l'aéronef et ses documents de bord ont été présentés dans les deux mois pour les cas visés à l'alinéa d), ou dans les trois mois pour les cas visés aux alinéas b) et c) précédant la date de péremption du certificat de navigabilité et si aucune cause justifiant sa suspension ou son retrait n'a été constatée, le certificat de navigabilité est renouvelé pour la durée prévue, à compter de la date de péremption. '

Si la présentation est effectuée en dehors des période précisées à l'alinéa précédent, la validité du certificat est reconduite pour la durée prévue, à compter de la date de présentation.

b) Dans le cas où l'aéronef est utilisé et entretenu sous la responsabilité du constructeur amateur ayant obtenu la délivrance du C.N.R.A., le cycle de renouvellement du C.N.R.A. est de trois ans. Pour les aéronefs pour lesquels le cycle existant antérieurement à cet arrêté est de deux ans, le propriétaire demande aux services compétents le bénéfice de ce cycle de trois ans.

c) Dans le cas où l'aéronef est continuellement entretenu suivant un programme approuvé et par des personnes physiques ou morales agréées à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile. pour les opérations d'entretien, la durée du cycle de renouvellement du C.N.R.A. est portée à trois ans sur demande justifiée du propriétaire.

d) Dans tous les autres cas, notamment à la suite d'une mutation de propriété, la durée du cycle de renouvellement du C.N.R.A. est fixée à un an. Le point de départ de ce nouveau cycle est la date de départ de la période de validité entamée (dernier renouvellement ou délivrance du C.N.R.A) et non celle du transfert de propriété.

e) Lorsque le propriétaire d'un aéronef vend son appareil, il doit en faire la déclaration auprès des autorités ayant délivré le C.N.R.A. Il doit en outre présenter à ces autorités le C.N.R.A. de l'appareil. La validité du C.N.R.A. est alors redéfinie conformément aux dispositions des alinéas b), c) et d).

ART.13

Un aéronef titulaire du C.N.R.A. ne peut être utilisé que si le propriétaire a contracté une assurance dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 5.

MODIFICATIONS APPORTÉES À UN AÉRONEF TITULAIRE DU CNRA

ART14

Aucune modification susceptible d'affecter les résultats des épreuves du C.N.R.A., en particulier en ce qui concerne les qualités aérodynamiques, le centrage, les performances et la structure, ne sera entreprise sans l'accord du service ou organisme désigné à l'article 4 (§ 1).

Ce service ou cet organisme peut à tout moment inspecter un aéronef titulaire du C.N.R.A.

Toute modification de cette nature apportée sans l'accord de ses représentants entraîne la suspension de la validité du certificat de l'aéronef en cause. Le renouvellement du C.N.R.A. ainsi suspendu peut être subordonné à l'exécution de toutes modifications, transformations ou remise en état jugées utiles.

La répétition totale ou partielle des épreuves prescrites par le présent arrêté peut également être exigée. Les modifications et transformations visées ci-dessus ainsi que la répétition totale ou partielle d'épreuves sont à la charge du propriétaire de l'aéronef.

REPRODUCTION D'AÉRONEFS EN C.D.N. DU C.N.R.A.

ART. 15

1° - Les aéronefs construits par reproduction d'un prototype ayant fait l'objet de la diffusion d'une liasse de plans après obtention par ledit prototype du certificat de navigabilité normal et construit par des amateurs verront leurs épreuves en vol ramenées à cinq heures de vol d'endurance avec quinze atterrissages.

2° - Les aéronefs reproduits d'après le plan d'un prototype ayant obtenu le C.N.R.A. sont soumis à la totalité des examens et des épreuves prévus au présent arrêté

3° - Les consignes de navigabilité sont applicables aux aéronefs en C.N.R.A., sauf stipulation contraire figurant au texte de la consigne.

RESTRICTIONS D'EMPLOI

ART.16

1° - Les aéronefs titulaires du C.N.R.A. doivent se conformer aux règles de la circulation et sont soumis aux restrictions suivantes :

a) Seuls sont autorisés les vols au-dessus des territoires de la République française ou ressortissant de la législation française, ou ayant contracté avec la France des accords particuliers, sauf autorisation particulière accordée par un autre État..

b) Les vols acrobatiques ne sont autorisés qu'en fonction des indications figurant sur le document associé au C.N.R.A.

2° L'utilisation de ces aéronefs dans un but lucratif est interdite.

Une plaquette résistant au feu devra être apposée ponant l'inscription suivante qui devra être parfaitement lisible pour le pilote et les passagers : " cet aéronef vole sous le régime du certificat de navigabilité restreint. Il ne répond pas nécessairement aux conditions de délivrance du certificat de navigabilité normal. Son utilisation dans un but lucratif est interdite ".

IMMATRICULATION

ART17

Pour l'application du décret sur l'immatriculation des aéronefs, le groupe de lettres d'immatriculation pour les aéronefs en C.N.R.A., à l'exception des planeurs commence par le groupe de lettres " F - P ".

l'immatriculation des planeurs en C.N.R.A., commence par les groupes de lettres " F- CR " ou " F - CS ".

ART. 18 . Sont abrogées les dispositions des arrêtés du 9 août 1951 et du 8 novembre 1955 relatifs au certificat de navigabilité restreint d'avion et au certificat de navigabilité restreint de planeur.

ART19 Le secrétaire de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 23 octobre 1962.

Le ministre des armées, Pour le ministre et par délégation:

Le secrétaire général pour l'administration du ministre des armées, BERNARD TRICOT.

Le ministre des travaux publics et des transports, Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet, JEAN RAVANEL