

# REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

NOR : [EQUA9801296A](#)

## Arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement :

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 133-1, R. 133-2 et R. 133-3 ;

Vu l'arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 28 août 1978 modifié relatif à la classification des certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 14 octobre 1980 relatif aux conditions et procédures d'identification des aéronefs et de leurs éléments constitutifs ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale,

Arrête :

### Titre I<sup>er</sup>. - Généralités

**Article 1.<sup>er</sup>** - Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance et de maintien de la validité du certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (C.N.S.K.) prévu au e) du 2° du B de l'Art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 28 août 1978 modifié relatif à la classification des certificats de navigabilité.

**Art. 2.** - Le C.N.S.K. de classe 1 (ci-après appelé C.N.S.K. 1) peut être délivré aux aéronefs construits à partir des éléments d'un aéronef certifié de type, répondant à l'une des définitions suivantes :

Classe 1A - avion monomoteur de moins de cinq places, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1400 kg, de puissance maximale continue inférieure ou égale à 190 kW et dont les distances de décollage et d'atterrissage à la masse maximale sont inférieures à 600 m ;

Classe 1B - planeur de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 750 kg ;

Classe 1C - planeur motorisé de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 850 kg et dont le rapport de la masse au carré de l'envergure est inférieur à 3 Kg/m<sup>2</sup>;

Classe 1D - aérostat de moins de cinq places et de charge utile inférieure ou égale à 450 kg ;

Classe 1E - giravion de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 700 kg.

Le C.N.S.K. de classe 2 (ci-après appelé C.N.S.K. 2) peut être délivré aux aéronefs construits à partir des éléments d'un aéronef de référence, répondant à l'une des définitions suivantes :

Classe 2A - avion monomoteur de moins de cinq places, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1000 kg, de puissance maximale continue inférieure ou égale à 150 kW et dont les distances de décollage et d'atterrissage à la masse maximale sont inférieures à 600 m ;

Classe 2B - planeur de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 750 kg ;

Classe 2C - planeur motorisé de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 850 kg et dont le rapport de la masse au carré de l'envergure est inférieur à 3 Kg/m<sup>2</sup>;

Classe 2D - aérostat de moins de cinq places et de charge utile inférieure ou égale à 450 kg ;

Classe 2E - giravion de moins de trois places et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 700 kg.

**Art. 3.** - Au sens du présent arrêté, le fournisseur du kit est la personne physique ou morale qui présente la demande d'éligibilité pour le kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande. Dans le cas du C.N.S.K. 1, il doit être le détenteur du certificat de type.

Le monteur du kit est la personne physique ou morale, propriétaire du kit, qui postule au premier certificat pour l'aéronef en kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande.

La réalisation n'a pas pour finalité un acte commercial de vente de l'aéronef, elle est effectuée dans un but éducatif ou de loisir.

**Art. 4.** - Le kit comprend :

- a) les éléments matériels constitutifs de l'aéronef (lot) ;
- b) les plans ou les références des éléments non fournis ;
- c) le manuel de montage ;
- d) un programme de vérification en vol et au sol ;
- e) les documents associés à l'aéronef, qui comprennent la documentation relative:
  - à l'utilisation de l'aéronef ;
  - au maintien de la navigabilité.

## **Titre II. - Eligibilité**

**Art. 5.** - Le fournisseur peut présenter une demande d'éligibilité pour un kit lorsque :

- a) l'aéronef de référence répond à la définition prévue à l'article 2 du présent arrêté ;
- b) le fournisseur du kit a établi, à l'intention du monteur :
  - un manuel de montage ;

- les documents associés à l'aéronef ;
- le programme de vérification en vol et au sol.

Dans le cas du C.N.S.K. 2, le manuel de montage doit préciser la part de montage laissée au monteur, qui ne doit pas être inférieure à un minimum fixé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le programme de vérification en vol et au sol, établi par le fournisseur, à l'intention du monteur, doit permettre au monteur de vérifier que les caractéristiques techniques essentielles de l'aéronef sont conformes à celles de l'aéronef de référence, avec les marges prévues par le fournisseur.

En outre, la déclaration d'éligibilité d'un aéronef de référence qui n'est pas certifié de type suppose que :

- le fournisseur du kit a vérifié que l'aéronef répond aux conditions de navigabilité notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- le fournisseur du kit a déposé auprès du ministre chargé de l'aviation une fiche descriptive de l'aéronef ;
- le fournisseur du kit a mis en oeuvre une procédure assurant la conformité des éléments constitutifs du kit livré au monteur avec les éléments à monter décrits dans le manuel de montage, une procédure prévoyant la délivrance d'une déclaration de conformité, et une procédure permettant le suivi des kits. Le fournisseur doit archiver l'ensemble des justifications ayant permis d'établir la conformité de l'aéronef aux conditions de navigabilité notifiées.

Ces justifications doivent être tenues à la disposition des personnes ou organismes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des conditions additionnelles de navigabilité prenant en compte des caractéristiques ou des utilisations particulières de l'aéronef.

**Art. 6.** - Dans le cas des C.N.S.K. 1, les éléments d'aéronefs certifiés de type doivent être produits dans un cadre conforme aux dispositions relatives aux procédures françaises de certification des aéronefs produits et des pièces d'aéronefs. ou, dans le cas d'aéronefs étrangers, être déclarés conformes par l'autorité du pays d'exportation, suivant des procédures acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Art. 7.** - Le ministre chargé de l'aviation civile déclare le kit éligible lorsque :

- le fournisseur a déclaré qu'il a rempli l'ensemble des obligations fixées à l'article 5 ;
- dans le cas des C.N.S.K. 2, le fournisseur a démontré qu'il a mis en place les arrangements appropriés avec l'ensemble des partenaires impliqués dans la conception et la production des éléments du kit pour être en mesure de répondre à l'ensemble des conditions prescrites à l'article 5.

**Art. 8.** - Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'éligibilité d'un kit lorsqu'il constate que les conditions ayant présidé à la déclaration d'éligibilité ne sont pas remplies.

### **Titre III. - Délivrance du C.N.S.K.**

**Art. 9.** - Le monteur peut postuler à la délivrance d'un C.N.S.K. lorsque:

- le kit a été déclaré éligible ;
- le monteur a réalisé le montage conformément aux instructions du fournisseur, ou a justifié les écarts à ces instructions ;
- le monteur a effectué, avec des résultats satisfaisants le programme de vérification en vol et au sol;
- le monteur dispose des documents associés à l'aéronef ;

e) les vols d'endurance ont été effectués.

Le monteur doit archiver les résultats du programme de vérification.

**Art. 10.** - Après les vols de vérification des vols d'endurance doivent être effectués.

Ces vols comprennent :

- a) 5 heures de vol d'endurance et 15 atterrissages, pour les aéronefs devant se voir délivrer un C.N.S.K. 1 ;
- b) 15 heures de vol de vol d'endurance et 50 atterrissages, pour les aéronefs devant se voir délivrer un C.N.S.K. 2.

Ces vols doivent se dérouler sans incident et ne donner lieu à aucune intervention autre que les opérations nécessitées par l'entretien courant.

Tout incident mettant en cause la navigabilité doit être noté sur le compte rendu des épreuves en vol et au sol. Si cet incident met en cause la sécurité et la conception de l'aéronef, il doit être notifié dans les quinze jours par le monteur au fournisseur et au ministre chargé de l'aviation civile

**Art. 11.** - Le ministre chargé de l'aviation civile délivre le C.N.S.K. lorsque le monteur a fourni une attestation de conformité à un kit éligible délivrée par le fournisseur du kit, et a déclaré qu'il a rempli l'ensemble des obligations fixées à l'article 9.

Le ministre annote le C.N.S.K. pour indiquer des restrictions d'emploi de l'aéronef, ou pour indiquer que l'aéronef répond à des conditions additionnelles exigées pour un emploi particulier notamment pour la formation.

Lorsqu'un aéronef a été déclaré éligible, le ministre chargé de l'aviation civile peut délivrer, à la demande du propriétaire, un C.N.S.K. aux aéronefs prototypes qui ont été utilisés pour les démonstrations nécessaires à la déclaration d'éligibilité. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux variantes d'aéronefs.

Les résultats du programme de vérification ainsi que l'aéronef en kit doivent être tenus à la disposition des personnes ou organismes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile à effectuer les vérifications et la surveillance nécessaires pour la détermination de l'aptitude au vol de l'aéronef.

#### **Titre IV. - Vérifications en vol et vols d'endurance**

**Art. 12.** - Le ministre chargé de l'aviation civile délivre au postulant au C.N.S.K., un laissez-passer afin de lui permettre de procéder aux épreuves en vol et aux vols d'endurance, sous réserve que :

- a) les services en charge du contrôle technique aient effectué un contrôle technique jugé satisfaisant ;
- b) le postulant ait obtenu de l'autorité responsable de l'aérodrome l'autorisation d'effectuer ou de faire effectuer les épreuves en vol et les vols d'endurance.

Le contrôle technique doit permettre au ministre chargé de l'aviation civile de s'assurer que l'aéronef a été réalisé dans les règles de l'art, et que le postulant dispose :

- des documents associés à l'aéronef ;
- du manuel de montage ;
- du programme d'épreuves en vol.

Les épreuves en vol et les vols d'endurance doivent être effectués par un pilote seul à bord dont le nom figure sur le laissez-passer.

Les vols d'endurance doivent se dérouler sans incident et ne donner lieu à aucune intervention autre que les opérations nécessitées par l'entretien courant.

La validité du laissez-passer, qui est toujours limitée dans le temps, est précisée dans le texte du laissez-passer.

Le laissez-passer n'autorise en aucun cas le survol d'une agglomération ni la participation à une manifestation aérienne.

## **Titre V. - Validité et renouvellement du C.N.S.K.**

**Art. 13.** - Sauf accord du pays survolé, le C.N.S.K n'est valable que dans les limites du territoire de l'Etat français au sens de l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

**Art. 14.** - Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre la validité du C.N.S.K. :

- a) si l'aéronef n'est plus apte au vol ;
- b) lorsque le propriétaire ou l'utilisateur ne peut fournir les documents exigibles attestant du respect du programme d'inspection ou d'entretien ou de l'application des consignes de navigabilité ;
- c) lorsque le propriétaire ou l'utilisateur ne présente pas l'aéronef et ses documents associés à la requête du ministre chargé de l'aviation civile ;
- d) lorsque le propriétaire ou l'utilisateur ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'utilisation de l'aéronef exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

Le ministre chargé de l'aviation civile notifie la suspension du C.N.S.K. soit par apposition du symbole "R" sur le certificat de navigabilité, soit par écrit.

La suspension cesse lorsque le ministre chargé de l'aviation civile constate que l'irrégularité a cessé, qu'elle n'a pu compromettre de façon permanente la navigabilité de l'aéronef ou que des dispositions suffisantes ont été prises. La validité est rétablie par apposition du symbole "V" sur le certificat de navigabilité ou par notification écrite au titulaire de C.N.S.K..

Si la navigabilité de l'aéronef est compromise de façon permanente, le ministre chargé de l'aviation civile retire le C.N.S.K. après que le propriétaire ou l'utilisateur ait été mis à même de présenter ses observations.

**Art. 15.** - La fréquence des présentations dépend de la définition de l'aéronef, des conditions dans lesquelles il est entretenu et des autres méthodes de surveillance que le ministre chargé de l'aviation civile peut mettre en oeuvre.

Lorsque l'aéronef est entretenu dans un cadre agréé la durée du cycle de renouvellement du C.N.S.K. est de trois ans. Lorsque ces conditions ne sont plus remplies, la durée du cycle de renouvellement du C.N.S.K. passe immédiatement à un an. Le point de départ de ce nouveau cycle est la date de départ de la période de validité entamée.

Dans les autres cas, la durée du cycle de renouvellement est d'un an.

**Art. 16.** - Le propriétaire est tenu d'informer le fournisseur de tout événement causé par une déficience de la conception ou de la fabrication du kit ayant affecté, ou pouvant affecter, de façon significative la navigabilité de l'aéronef.

## **Titre VI. - Utilisation**

**Art. 17.** - Les aéronefs titulaires d'un C.N.S.K. sont soumis aux restrictions suivantes :

- a) seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR), de jour ;
- b) l'utilisation de ces aéronefs contre rémunération est interdite ;
- c) dans l'aéronef, il doit être apposé une plaquette marquée de façon permanente portant l'inscription suivante parfaitement lisible par le pilote et les passagers :

“ Attention. Cet aéronef ne répond pas aux conditions de délivrance du certificat de navigabilité normal et n’a pas été réalisé dans un cadre industriel agréé par le ministre chargé de l’aviation civile. Son utilisation contre rémunération est interdite. ”

- d) les activités particulières, telles qu'elles sont définies dans l'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, sont interdites aux aéronefs titulaires d'un C.N.S.K. 2 ;
- e) seuls peuvent être autorisés pour la formation et le remorquage de planeur, les aéronefs :
  - entretenus par un organisme agréé ;
  - qui satisfont aux dispositions concernant la protection de l'environnement du volume 1 de l'annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

## **Titre VII. - Modification de l'aéronef**

**Art. 18.** - Toute modification d'un aéronef titulaire d'un C.N.S.K. 1, ou de l'aéronef ayant servi de référence pour l'éligibilité, doit être soumise pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile avec la démonstration que l'aéronef modifié continue de répondre aux conditions de navigabilité notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque le kit a été déclaré éligible.

Toute modification d'un aéronef titulaire d'un C.N.S.K. 2, ou de l'aéronef ayant servi de référence pour l'éligibilité, doit être soumise pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile, avec la déclaration du propriétaire ou du fournisseur que l'aéronef modifié continue de répondre aux conditions de navigabilité notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque le kit a été déclaré éligible. Le propriétaire de l'aéronef modifié titulaire d'un C.N.S.K. 2 doit démontrer qu'il a établi les liens appropriés avec le fournisseur pour être en mesure de faire cette déclaration et d'en prendre la responsabilité.

Suite à ces modifications, le ministre peut annoter le C.N.S.K. pour indiquer des restrictions d'emploi de l'aéronef.

## **Titre VIII. - Cession**

**Art. 19.** - Lorsque le propriétaire d'un aéronef cède son appareil, il en fait la déclaration auprès des autorités ayant délivré le C.N.S.K. Il présente en outre à ces autorités le C.N.S.K. de l'appareil. La validité du C.N.S.K. est alors redéfinie selon les modalités de l'article 15 du présent arrêté. Le vendeur transmet à l'acheteur l'ensemble des documents associés à l'aéronef.

## **Titre IX. - Application et exécution**

**Art. 20.** - Les modalités d'application du présent arrêté sont précisées par instruction du directeur général de l'aviation civile.

**Art. 21.** - Si la sécurité l'exige, le ministre chargé de l'aviation civile impose sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité des vérifications, des modifications ou des limitations d'utilisation.

**Art. 22.** - Le laissez-passer pour expérimentation prolongée délivré aux aéronefs en kit, obtenu au titre des dispositions antérieures, permet l'obtention d'un C.N.S.K. 2.

Les aéronefs en kit ayant obtenu au titre des dispositions antérieures un laissez-passer pour expérimentation initiale conservent ce titre, qui peut être renouvelé. Le laissez-passer pour expérimentation initiale permet l'obtention d'un C.N.S.K. 2, dans les conditions initialement prévues pour permettre l'obtention d'un laissez-passer pour expérimentation prolongée.

Des laissez-passer pour expérimentation initiale peuvent être délivrés dans les conditions antérieures lorsque la demande est effectuée avant l'entrée en vigueur du présent arrêté. De plus pendant un an

après cette entrée en vigueur, les demandes de laissez-passer pour expérimentation initiale relatives à des aéronefs identiques à un aéronef ayant obtenu un laissez-passer seront acceptées.

**Art. 23.** - L'alinéa a de l'article 3 de arrêté du 19 février 1987 relatif aux catégories d'aéronefs soumis à l'obligation des certificats de limitation de nuisances est modifié comme suit :

“ a. Les avions conçus pour l'acrobatie ou utilisés en travail agricole et pour la lutte contre les incendies ainsi que les avions munis d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A.), d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (C.N.R.A.C.) ou d'un certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (C.N.S.K.), ne sont pas soumis à l'obligation de posséder un certificat de limitation de nuisances, un certificat spécial ou un laissez-passer. ”

**Art. 24.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera applicable trois mois après sa publication au *Journal officiel* de la République Française.

Fait à Paris le, 22 septembre 1998.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur général de l'aviation civile,*

P.GRAFF