

L'article 14 en détail

Contenu de l'article 14



Explications

I. – Aéronefs concernés.

Les tests objets du présent article concernent :

a) les aéronefs exclus du champ de compétence de l'Agence de l'Union européenne de la sécurité aérienne conformément au point 3(a) et 3(d) de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil **et qui ne sont pas des ballons** ;

b) les aéronefs sans équipage à bord qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité émis conformément au règlement (UE) 748/2012 susvisé.

II. – Tests de la station d'aéronef.

La station d'un **aéronef qui ne possède pas un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale** utilisé en vol IFR ou utilisé en transport public en vol VFR, fait l'objet d'un test de bon fonctionnement à la suite de toute première installation ou de toute modification de la station d'aéronef selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Toutefois, **cette disposition ne s'applique pas dans le cas d'une station installée à bord d'un aéronef exempté de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 ou d'un aéronef sans équipage à bord.**

Ce premier point permet de rendre applicable la réalisation des tests des points II. et III. de l'article 14, uniquement :

- Aux aéronefs exclus de la réglementation européenne via l'annexe I du règlement de base, **et qui ne sont pas des ballons** ; et
- aux aéronefs qui réalisent des missions d'Etat (activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité de l'Etat français) ; et
- aux aéronefs sans équipage à bord (drones) qui ne sont pas certifiés au niveau européen.

Ce deuxième point correspond à la ligne 2 du tableau 2 de la note et **impose la réalisation d'un test de bon fonctionnement pour les aéronefs concernés conformément au point I. et qui ne sont pas de niveau OACI.**

Les ULM et les drones ne sont pas concernés par ce test.

L'article 14 en détail

Contenu de l'article 14



Explications

III. – Tests de l'équipement de surveillance.

1° Un aéronef comprenant un équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne fait l'objet :

a) D'un test complet visant à s'assurer du bon fonctionnement de la chaîne altimétrique, du capteur d'altitude à la transmission de l'altitude par l'équipement de surveillance, tous les cinq ans, selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Toutefois, cette durée est portée à six ans dans le cas d'un équipement de surveillance installé à bord d'un aéronef exempté de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 ou d'un aéronef sans équipage à bord ;

b) D'un test intermédiaire visant à s'assurer que l'équipement de surveillance transmet correctement les informations prévues, entre la deuxième et la troisième année qui suit la réalisation du test complet, selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Toutefois, cette disposition ne s'applique pas dans le cas d'un équipement de surveillance installé à bord d'un aéronef exempté de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 ou d'un aéronef sans équipage à bord.

2° Un aéronef qui ne possède pas un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale, comprenant un équipement de surveillance conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par les services de la circulation aérienne, fait également l'objet du test complet défini au a) du 1° du III du présent article, à la suite de toute première installation ou de toute modification de la chaîne altimétrique de l'aéronef, selon des modalités définies ou acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ce troisième point correspond à la ligne 3 du tableau 2 de la note et impose la réalisation :

1° a) - D'un test complet de bon fonctionnement du transpondeur :

- Tous les 5 ans pour les aéronefs concernés conformément au point I. (y compris les aéronefs qui réalisent des missions d'Etat). Les **ULM** les **aéronefs sans équipage à bord** ne sont pas concernés.
- Tous les 6 ans **pour les ULM** et **pour les aéronefs sans équipage à bord** concernés conformément au point I.

1° b) - D'un test intermédiaire du transpondeur pour les aéronefs concernés conformément au point I. (y compris les aéronefs qui réalisent des missions d'Etat). Les **ULM** les **aéronefs sans équipage à bord** ne sont pas concernés.

2° - D'un test complet à la suite de toute première installation ou de toute modification de la chaîne altimétrique **pour les aéronefs concernés conformément au point I. et qui ne sont pas de niveau OACI**.