

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Instruction du 21 juillet 2010 relative au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit

NOR : DEVA1006944J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : en application de l'arrêté du 22 septembre 1998 modifié relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK), cette instruction a pour objet de préciser la procédure de certification des aéronefs en kit et les conditions applicables auxquelles doivent répondre ces aéronefs pour obtenir une autorisation pour la formation ou le remorquage de planeur.

La direction générale de l'aviation civile met à disposition sur Internet les formulaires cités dans la présente instruction.

Catégorie : instruction aux directions interrégionales de la sécurité de l'aviation civile.

Domaine : transports aériens.

Mots clés liste fermée : transports – activités maritimes – ports – navigation intérieure.

Mots clés libres : aéronefs en kit – CNSK.

Références :

Code de l'aviation civile ;

Arrêté du 22 septembre 1998 modifié relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK).

Circulaire abrogée : instruction du 22 septembre 1998 relative au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit.

Date de mise en application : immédiate.

Publication : BO, site circulaires.gouv.fr.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, à la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSCA [pour exécution des dispositions de l'arrêté du 22 septembre 1998 modifié]).

DÉFINITION PRÉLIMINAIRE

Dans cette instruction, le terme « organisme » désigne un organisme technique habilité par le ministre chargé de l'aviation civile en application des articles L. 133-4 et R. 133-5 du code de l'aviation civile à exercer des contrôles et des vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

La DSAC peut confier certaines des tâches à l'organisme.

1. Procédure d'éligibilité

Un kit est éligible si l'aéronef de référence de ce kit est inscrit sur une liste d'éligibilité.

Cette liste d'éligibilité est tenue à jour par la DSAC.

Le fournisseur du kit dépose auprès de la DSAC un dossier de demande d'inscription sur la liste d'éligibilité.

1.1. Dossier de demande d'éligibilité

1.1.1. Demande initiale d'éligibilité

Pour les aéronefs de référence qui ne sont pas certifiés de type, un formulaire de demande initiale d'inscription sur la liste d'éligibilité est adressé par le fournisseur à la DSAC.

Doit être jointe à cette demande une fiche descriptive de l'aéronef conforme au paragraphe 1.3 de la présente instruction.

Suite à cette demande initiale, la DSAC notifie au fournisseur les conditions techniques de navigabilité de l'aéronef. Cette notification est complétée d'un formulaire de demande d'éligibilité que le fournisseur, lorsqu'il aura vérifié que l'aéronef satisfait aux conditions notifiées, renseignera et adressera à la DSAC.

Il est recommandé que le fournisseur adresse sa demande initiale d'éligibilité trois mois avant sa demande d'éligibilité, de manière à permettre au service technique de préciser à l'intention du fournisseur, préalablement à la mise en œuvre du programme de démonstration, les conditions techniques qui lui seront notifiées.

1.1.2. Conditions techniques notifiées pour l'éligibilité

Des conditions techniques, relatives à la sécurité, sont notifiées au fournisseur par la DSAC.

Le fournisseur peut proposer à la DSAC, dans sa demande initiale, des conditions techniques, françaises ou étrangères, servant ou ayant servi de base à la certification d'aéronef de la catégorie et de la définition correspondante, et adaptées aux caractéristiques de l'aéronef présenté.

La DSAC peut compléter les conditions générales mentionnées dans l'un ou l'autre des deux alinéas précédents et imposer des conditions additionnelles de navigabilité prenant en compte des caractéristiques ou des utilisations particulières de l'aéronef.

1.1.3. Vérification de conformité

La vérification de la conformité s'effectue par rapport aux conditions techniques notifiées au postulant par la DSAC.

Si ces conditions sont basées sur un code technique de navigabilité connu, le fournisseur peut utiliser pour sa démonstration les moyens acceptables de conformité définis dans les textes interprétatifs associés à ce code. (ex. : Advisory Circulars publiées par la *Federal Aviation Administration* [FAA], *Acceptable Means of Compliance* publiés par l'Agence européenne de la sécurité aérienne [AESA]...)

La DSAC peut également définir des moyens de conformité spécifiques associés aux éventuelles conditions additionnelles de navigabilité prenant en compte des caractéristiques ou des utilisations particulières de l'aéronef.

Des équivalents de sécurité ou des demandes d'exemption peuvent être proposés par le postulant pour des points particuliers (légères instabilités latérales ou longitudinales usuelles sur les avions légers, instabilité latérale d'un avion de voltige...), dans la mesure où le niveau de sécurité de l'aéronef n'est pas remis en cause par rapport à ses conditions d'exploitation.

Un moyen de conformité nouveau ou non usuel peut être utilisé après accord de la DSAC.

La DSAC peut faire effectuer la surveillance qu'il juge nécessaire par l'organisme pour s'assurer des conditions de la vérification de conformité.

1.1.4. Notification d'éligibilité du kit

Lorsque le fournisseur :

- a vérifié que l'aéronef satisfait à l'ensemble des conditions notifiées ;
- a vérifié l'aptitude de son aéronef aux conditions d'utilisation qu'il déclare ;
- a validé les limitations associées ;

il renseigne et retourne à la DSAC le formulaire de demande d'éligibilité.

À la réception de ce formulaire correctement renseigné, la DSAC déclare l'éligibilité du kit et la notifie au fournisseur. La notification précise que :

1. L'éligibilité d'un kit est déclarée par le ministre chargé de l'aviation civile en considération de la seule déclaration du fournisseur d'avoir respecté, pour ce qui le concerne, les dispositions de l'arrêté relatif au CNSK, et notamment vérifié que l'aéronef en kit répond aux conditions notifiées.
2. En cas de fausse déclaration, le fournisseur est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal.
3. Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, pour s'assurer que le kit répond effectivement aux conditions d'éligibilité.

À la notification d'éligibilité, est associée une fiche descriptive de l'aéronef en kit éligible, appelée fiche d'éligibilité, établie d'après les données techniques communiquées à la DSAC par le fournisseur.

1.2. Manuel de montage

Le manuel de montage comporte les éléments suivants :

- a) Le manuel doit contenir les informations nécessaires et suffisantes pour la réalisation de l'aéronef.
- b) Chaque phase de montage doit être présentée de façon claire et non ambiguë.
- c) Chaque élément constitutif du lot doit faire l'objet d'une description simple précisant notamment les matériaux employés, les dimensions et la procédure de montage de l'élément.
- d) Lorsque certains éléments de l'aéronef ne sont pas inclus dans la définition du kit, le manuel doit préciser leurs caractéristiques acceptables.
- e) Le manuel doit faire clairement apparaître le temps estimé de montage. Le temps estimé de montage à réaliser par le monteur du kit ne peut être inférieur à 51 % du temps de réalisation total de l'aéronef. À défaut d'une déclaration du temps de montage, le fournisseur peut utiliser, comme base de référence du travail effectué par le monteur, l'« *advisory circular 20-139* » (*commercial assistance during construction of amateur-built aircraft*) du 4 mars 1996 publiée par la FAA ou tout document équivalent publié par une autorité étrangère et accepté par le ministre chargé de l'aviation civile.

1.3. Fiche descriptive

La demande d'éligibilité doit être accompagnée d'une fiche descriptive de l'aéronef, comprenant :

- a) Un ensemble de trois vues donnant les principales cotes, les surfaces sustentatrices et stabilisatrices, les références des incidences et des calages, les cotes de réglage, le débattement des commandes et, s'il y a lieu, les caractéristiques des dispositifs de compensation, d'équilibrage ou spéciaux.
 - b) Un devis succinct des masses faisant ressortir la masse à vide, la masse du carburant, du lubrifiant et du lest liquide, s'il y a lieu, la masse des charges mobiles ou variables, la masse totale maximale et, les centrages extrêmes avant et arrière prévus en utilisation.
 - c) La liste minimale des instruments de bord.
 - d) Pour les aérodynes à moteur, les caractéristiques de motorisation acceptables, notamment les puissances nominales acceptables en kilowatts ou en équivalent de puissance et les masses acceptables du moteur.
 - e) Pour les aéronefs à hélice ou rotor, le diamètre et les caractéristiques principales acceptables.
- La fiche descriptive doit faire clairement apparaître la conformité de l'aéronef à la définition des aéronefs susceptibles d'obtenir un CNSK.

1.4. Procédure assurant la conformité et le suivi du kit d'un aéronef éligible

Le fournisseur d'un kit éligible s'engage :

- a) À fournir au monteur les documents suivants ;
 1. Pour chaque lot vendu, la déclaration de conformité du kit établie selon un modèle fourni par la DSAC.
 2. Un manuel de montage.
- b) À mettre en œuvre le système permettant de reconstituer l'historique de la réalisation des éléments (conception, fabrication, contrôle).

1.5. Expérimentation avec un prototype d'aéronef en kit

Un aéronef prototype, qui est construit par le fournisseur et destiné à démontrer l'éligibilité au CNSK, est un aéronef relevant de l'annexe II, au titre du paragraphe b), du règlement (CE) n° 216/2008 traitant des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. En effet, un tel aéronef est construit à des fins d'expérience afin de développer la faisabilité d'un nouveau kit, vérifier les temps de construction pour respecter l'exigence de temps de montage, et est également produit, par définition, en nombre limité.

En conséquence, la DSAC délivre un laissez-passer qui couvre les vols d'expérimentation au-dessus du territoire français d'un prototype d'aéronef en kit pour la démonstration de la conformité aux conditions techniques notifiées.

Le fournisseur doit faire la demande du laissez-passer à la DSAC en indiquant les informations suivantes :

- nom(s) du(es) pilote(s) et des personnel(s) technique(s) autorisés à bord ;
- qualifications et expérience des pilotes ;
- aérodrome de base choisi ;
- période souhaitée ;
- identification de l'aéronef (immatriculation provisoire et numéro de série) ;
- configuration de l'aéronef.

La demande de laissez-passer doit être accompagnée d'une déclaration de conformité aux parties des conditions techniques notifiées qui sont vérifiables au sol. Les justifications techniques ayant permis de démontrer cette conformité devront être archivées par le fournisseur et tenues à la disposition de la DSAC.

Le laissez-passer est délivré sur les bases de cette déclaration. Il est limité au territoire français. Les passagers autres que les personnels techniques désignés ne sont pas autorisés. Le laissez-passer peut comporter toute autre limitation jugée nécessaire pour garantir la sécurité des vols.

La DSAC peut également demander tout complément d'information qu'elle juge nécessaire avant de délivrer le laissez-passer, notamment la réalisation d'une inspection technique de l'aéronef.

Après l'obtention de l'éligibilité, l'aéronef prototype utilisé pour les vols d'expérimentation peut obtenir un CNSK selon la procédure du paragraphe 2.5 de la présente instruction, à condition que cet aéronef soit conforme au type éligible ou que les éventuelles différences aient été approuvées selon les dispositions de l'article 18 de l'arrêté.

2. Procédure de délivrance d'un CNSK

La demande de CNSK est déposée par le monteur du kit qui est la personne physique ou morale, propriétaire du kit, qui assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande.

Conformément à l'article 4.1 de l'arrêté modifié relatif au CNSK, le monteur du kit peut se faire assister pour le montage par la personne de son choix, sous réserve que la part de montage effectuée par le monteur lui-même reste au moins égale à 51 % du temps total de réalisation de l'aéronef. L'aéronef est assemblé par le monteur, dans un but éducatif ou de loisir, pour son usage propre, et ce montage n'a pas pour finalité un acte commercial de vente de l'aéronef.

2.1. Demande initiale de délivrance d'un CNSK

Le monteur adresse à l'organisme un dossier de demande initiale de CNSK et la déclaration de conformité du kit établie par le fournisseur.

2.2. Contrôle technique avant délivrance de l'autorisation de vol

Le monteur propose à l'organisme deux dates de visite technique et précise le lieu de mise à disposition de l'aéronef en kit et des documents associés. Cette proposition doit être faite au moins un mois avant les dates proposées.

L'organisme peut demander tout complément d'information qu'il jugera nécessaire avant de procéder à la visite technique.

2.2.1. Contrôle des documents

Le contrôle des documents doit permettre de constater que le monteur dispose :

- du manuel de vol (y compris la fiche de pesée et centrage) ;
- du manuel de montage conforme au paragraphe 1.2 de la présente instruction ;
- du programme de vérifications en vol et au sol ;
- du programme d'entretien.

Chaque phase de montage décrite dans le manuel de montage doit être contresignée par le monteur, qui atteste avoir respecté les consignes du manuel de montage, ou en justifie les modifications.

2.2.2. Contrôle de l'aéronef

La visite technique de l'aéronef s'effectue dans les conditions suivantes :

- l'aéronef est présenté complètement monté, avec l'ensemble des équipements nécessaires au vol ;

– le monteur devra pratiquer tous démontages, ouvertures et portes de visite qui lui seront demandés par l'organisme pour lui permettre d'apprécier la qualité du montage.

Une ou plusieurs visites supplémentaires pourront être exigées.

Le montage ne doit pas faire apparaître de condition susceptible de compromettre la sécurité.

2.3. Autorisation de vol

Le postulant est en charge de mettre ou de faire mettre en place les mesures de sécurité nécessaires aux vols de vérification et d'endurance qu'il entreprend. Il échange notamment les informations nécessaires avec l'exploitant de l'aérodrome sur lequel il effectue ces vols afin de déterminer le créneau horaire qui semble opportun pour le déroulement des épreuves sans trop perturber les autres usagers.

Avant le premier vol, il informe par écrit l'autorité de l'aviation civile compétente dans le territoire de laquelle le premier vol aura lieu des dispositions particulières qu'il a identifiées tel que décrit ci-dessus pour assurer la sécurité des vols.

L'organisme délivre une autorisation provisoire de vol, afin de procéder aux épreuves en vol et aux vols d'endurance, s'il juge la visite satisfaisante et s'il dispose des informations suivantes :

- le lieu des vols de vérification et des vols d'endurance ;
- le nom et les titres de chaque pilote chargé d'effectuer ces vols ;
- la période estimée du déroulement des vols.

Le(s) pilote(s) désigné(s) déclare(nt) qu'il(s) détien(nen)t les licences et qualifications requises par la réglementation pour l'aéronef considéré.

L'aéronef effectue les épreuves en vol autour de l'aérodrome choisi sans que l'aéronef s'éloigne de plus de quarante kilomètres de son point de départ. Ces vols ne comportent pas d'atterrissage sur un autre aérodrome. Ces limitations ne s'appliquent toutefois pas aux ballons.

L'autorisation de vol peut être retirée pour toute cause susceptible de compromettre la sécurité des occupants de l'aéronef et des personnes survolées, ou lorsque les qualifications du ou des pilotes amenés à réaliser les épreuves en vol ne permettent pas d'assurer la sécurité des vols ou de mener à bien les épreuves en vol.

2.4. Programme de vérifications en vol et au sol

Les vérifications en vol et au sol sont effectuées conformément au programme établi par le fournisseur. Elles doivent permettre au monteur de vérifier que les caractéristiques techniques de l'aéronef sont conformes à celles de l'aéronef de référence, avec les marges prévues par le fournisseur.

2.5. Délivrance du CNSK

Lorsque les vols d'endurance ont été effectués, le monteur adresse à l'organisme le formulaire de demande de CNSK et le relevé des vols dont il atteste l'exactitude.

À la réception de ces documents renseignés, la DSAC délivre au monteur le CNSK, accompagné d'une fiche explicative précisant entre autres que :

- a) Le CNSK est délivré en considération ;
 - de la déclaration du monteur d'avoir respecté, pour ce qui le concerne, les dispositions de l'arrêté relatif au CNSK, et notamment :
 - vérifié, suivant le programme défini par le fournisseur du kit, que l'aéronef est conforme aux caractéristiques techniques spécifiées par le fournisseur ;
 - effectué les vols d'endurance ;
 - de la déclaration du fournisseur, d'avoir vérifié la conformité aux conditions techniques applicables.

Ces déclarations ne font pas l'objet de vérifications spécifiques des services de l'aviation civile et le monteur assume en conséquence les responsabilités associées.

b) En cas de fausse déclaration, le monteur est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal.

c) Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer la surveillance qu'il juge nécessaire par l'organisme pour s'assurer de l'aptitude au vol de l'aéronef titulaire du CNSK.

3. Maintien de la navigabilité

3.1. Modifications et réparations majeures

Une réparation ou une modification majeure est susceptible d'affecter la navigabilité de l'aéronef en kit. C'est une intervention touchant :

- les qualités aérodynamiques ;
- le centrage ;
- les performances ;
- la structure primaire ;
- les commandes de vol ;
- les sections « limitations », « procédures d'urgence » et « performances » du 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 ;
- l'aptitude d'un avion à réaliser du remorquage de planeurs.

Le postulant à la modification ou réparation adresse à la DSAC un formulaire de demande, accompagné d'un dossier descriptif et, le cas échéant, de la preuve que le postulant a établi les liens appropriés avec le fournisseur du kit.

Une modification majeure peut nécessiter la notification par la DSAC de conditions additionnelles de navigabilité complétant les conditions techniques notifiées pour l'éligibilité du kit et prenant en compte des caractéristiques ou des utilisations particulières de l'aéronef introduites par cette modification.

Si des vérifications en vol sont jugées nécessaires pour la vérification de la conformité d'une modification ou réparation aux conditions de navigabilité, ces vols se déroulent sous couvert d'un laissez-passer délivré à cet effet par la DSAC selon des dispositions similaires à celles du paragraphe 1.5 de la présente instruction.

Après vérification de la conformité à l'ensemble des conditions de navigabilité, le postulant à la modification ou réparation adresse à la DSAC un formulaire de déclaration accompagné des éventuels révisions ou suppléments des documents associés à l'aéronef induits par la modification ou la réparation. Le formulaire de déclaration comprend la déclaration de conformité de l'aéronef modifié ou réparé aux conditions de navigabilité notifiées pour l'éligibilité du kit et aux éventuelles conditions additionnelles notifiées pour une modification.

À la réception de ce formulaire de déclaration, correctement renseigné, le ministre chargé de l'aviation civile notifie l'approbation de la modification ou réparation majeure au postulant. La notification précise que l'approbation est donnée par le ministre chargé de l'aviation civile en considération de la seule déclaration du postulant d'avoir vérifié que l'aéronef modifié ou réparé répond aux conditions notifiées.

4. Niveau de bruit

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 22 septembre 1998, les aéronefs en kit ne sont pas soumis à l'obligation de détenir un certificat de limitation de nuisances. Toutefois, les aéronefs utilisés pour la formation et le remorquage de planeurs doivent satisfaire aux exigences définies par le ministre chargé de l'aviation civile. Le principe s'appuie sur un régime déclaratif et la méthode de mesure décrits aux deux paragraphes suivants.

Par ailleurs, un postulant peut, dans le cadre d'une démarche volontaire, obtenir pour son aéronef en kit un certificat de limitation de nuisances (CLN) : les dispositions applicables sont alors décrites au paragraphe 4.3.

4.1. Niveau déclaré

Le niveau de bruit d'un aéronef en kit est déclaré par le postulant en utilisant le formulaire fourni par la DSAC.

La déclaration s'appuie alors sur des mesures effectuées selon la méthode définie au paragraphe 4.2.

Le postulant qui déclare le niveau de bruit peut être le fournisseur du kit ou un propriétaire d'aéronef en kit.

Si le postulant est le fournisseur du kit, le niveau de bruit déclaré est valable pour tout exemplaire du kit ayant la même configuration que l'aéronef mesuré.

Si le postulant est un propriétaire d'aéronef en kit, le niveau déclaré est valable uniquement pour l'aéronef mesuré. Le propriétaire peut par la suite donner son accord à d'autres postulants, possédant des aéronefs du même type et de configuration similaire, pour qu'ils utilisent ses données mais ces postulants doivent apporter la preuve de cet accord à la DSAC lorsqu'ils font leur déclaration de niveau de bruit.

Les informations relatives au niveau de bruit (niveau, configuration de l'aéronef) sont portées sur la fiche explicative associée au CNSK de l'(des) aéronef(s) en kit concerné(s) et, le cas échéant, sur la fiche d'éligibilité de l'aéronef en kit du type concerné.

Le niveau de bruit déclaré par le postulant selon les dispositions du paragraphe 4.2 ne donne pas lieu à la délivrance d'un certificat.

4.2. Méthodes de mesure

Pour les avions, la mesure du niveau de bruit est effectuée selon les dispositions du chapitre 6, appendice 3, du volume I de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI). Pour le calcul du niveau de bruit déclaré, la correction de performances n'est pas ajoutée au niveau de bruit mesuré.

Pour les hélicoptères, la mesure du niveau de bruit est effectuée selon les dispositions du chapitre 11, appendice 4, du volume I de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale.

Le niveau de bruit déclaré de l'aéronef doit être inférieur au niveau maximal autorisé défini par les dispositions ci-dessus.

Les mesures acoustiques peuvent être réalisées par le service technique de l'aviation civile (STAC) ou tout autre laboratoire européen choisi par le postulant et reconnu par la DSAC.

Le postulant archive l'ensemble des justifications ayant permis d'établir le niveau de bruit de l'aéronef et les tient alors à disposition de la DSAC.

4.3. Certificat de limitation de nuisances

Pour obtenir un certificat de limitation de nuisances (CLN), l'aéronef doit être conforme aux dispositions de l'annexe 16, volume I, à la convention relative à l'aviation civile internationale.

Les mesures acoustiques sont réalisées par un laboratoire de mesures agréé et le rapport de mesures doit être soumis à la DSAC. Les informations afférentes au niveau de bruit certifié (niveau, configuration de l'aéronef) sont indiquées sur la fiche explicative associée au CLN.

Pour un avion, si celui-ci est soumis à une limitation du régime moteur afin de respecter le niveau de bruit maximal certifié, la validité du CLN est conditionnée à cette limitation. Un repère indélébile sera porté sur l'indicateur de régime. En outre, cette limitation sera précisée dans le manuel de vol de l'aéronef et dans la fiche explicative associée au CLN et/ou la fiche d'éligibilité de l'aéronef en kit du type concerné.

Pour un avion, la distance de décollage aux 15 mètres, la vitesse optimale de montée et la vitesse verticale associée doivent être vérifiées par essais par le centre d'essais en vol (CEV) ou tout autre organisme européen choisi par le postulant et reconnu par la DSAC.

Pour un hélicoptère, les vitesses VH et VNE, telles que définies au paragraphe 11.5.2.1 du chapitre 11 du volume I de l'annexe 16 de l'OACI, doivent être vérifiées par essais par le CEV ou tout autre organisme européen choisi par le postulant et reconnu par la DSAC.

5. Utilisation d'un aéronef en kit pour la formation

Un aéronef ne peut être utilisé pour des vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes que s'il respecte les dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié, relatif à l'utilisation des aéronefs en aviation générale, en matière d'équipements, et si l'accessibilité des commandes de vol, la mise en œuvre des systèmes ou circuits, la visibilité des instruments ou indicateurs nécessaires au vol sont satisfaisantes à partir des sièges pilotes.

6. Exécution

L'instruction du 22 septembre 1998 relative au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit est abrogée.

La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution de la présente instruction.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 21 juillet 2010.

Pour le ministre d'État et par délégation :
La directrice de la sécurité de l'aviation civile,
F. ROUSSE