

RAPPEL DE LA COMMISSION TECHNIQUE

Nous recevons régulièrement des dossiers techniques que nous ne pouvons pas introduire dans l'état auprès de la DGTA et ce pour diverses raisons. Il nous a donc paru utile de rappeler certaines règles à observer si vous souhaitez que votre dossier passe sans problèmes.

Il y a d'abord lieu de lire ATTENTIVEMENT la circulaire AIRW-12 car TOUT y est clairement expliqué et la procédure à suivre doit être scrupuleusement respectée.

Rappelons brièvement qu'un nouvel appareil doit faire l'objet d'un dossier complet reprenant tous les documents exigés dans la circulaire. La BULMF, en approuvant votre dossier, prend l'engagement vis à vis de l'a DGTA que celui-ci est conforme aux exigences administratives. Il est clair que nous ne pouvons signer cet engagement que si nous sommes convaincus de la sincérité de vos affirmations. Vous trouverez après cet article une copie de la lettre que nous joignons à votre dossier avant de le remettre à la DGTA. Nous vous invitons à vérifier si tous les documents repris dans cette liste se trouvent bien dans votre dossier.

Afin de vous aider, je crois utile de vous les commenter :

1. Vous devez nous donner la dénomination exacte de l'appareil telle qu'elle est reprise dans les documents émis par le constructeur et dans ceux que vous créez vous-mêmes. Il y lieu de noter que la dénomination d'usine doit être suivie d'un P s'il s'agit d'une version avec parachute intégré d'origine et donc avec MTOW de 472,5 kg.
2. si le postulant est le constructeur, c'est son nom qui doit apparaître dans le « formulaire de référence » (annexe 1 à la circulaire) en regard de la ligne « applicant ».
3. si le postulant est l'importateur, ou un particulier, qui souhaite introduire le dossier, il faut qu'il soit dûment mandaté par le constructeur pour ce faire. Vous devez joindre à votre dossier le mandat en question (un original si possible !).
4. les engagements vis à vis de l'Administration et de l'utilisateur doivent être signés par le postulant (signature originale et nom du signataire ; pas de photocopie !).
5. le formulaire de référence doit être complètement rempli (éventuellement à la main) et signé par le postulant (nous pouvons vous en faire parvenir une version « word » si nécessaire). Les données techniques qui y sont indiquées doivent concorder exactement avec toutes celles qui sont reprises dans les dossiers joints ou les rapports d'essais. Je trouve parfois un dossier demandé pour un appareil équipé d'une hélice X tripale de 1,60 m alors que le constructeur reprend une hélice Y bipale de 1,7 m. Il est évident que cela fait désordre... !
6. le plan « 3 vues » doit être coté. L'administration doit pouvoir se rendre compte à quoi ressemble l'appareil et quelles en sont les dimensions. Ne vous contentez donc pas d'un simple croquis. Une photo de l'appareil est la bienvenue...
7. le descriptif de la cellule doit être aussi complet que possible. Vous pouvez y joindre des croquis (ou des photos) suffisamment détaillés pour donner au lecteur la certitude que l'appareil est capable de résister aux sollicitations induites par les performances données dans le dossier.
8. le manuel d'utilisation est particulièrement important car il atteste que tout a été prévu afin que l'utilisateur soit averti des caractéristiques de l'appareil et qu'il puisse donc maîtriser son pilotage.
9. le dossier de calcul est un complément du descriptif de la cellule et doit donc reprendre tous les éléments de l'appareil. Ici aussi soyez précis et complets. Même si le dossier est déclaratif, ne prenez pas le risque d'introduire le doute dans l'esprit du lecteur.
10. tous les rapports d'essais (au sol et en vol) doivent être incorporés au dossier. Il ne suffit pas de joindre un document attestant par exemple que la V_{so} est $< 65\text{km/h}$, il faut que le rapport de l'essai réellement effectué soit annexé. Et dans ce rapport doivent figurer la date de l'essai, le lieu, les circonstances atmosphériques, les références des instruments utilisés etc. Ces documents doivent, selon moi, être fournis sans difficulté par le constructeur si celui-ci a mis sérieusement au point la machine qu'il vend. Il s'agit d'un point sur lequel l'Administration se montre très attentive et je vous invite à ne pas le négliger. En ce qui concerne les essais au sol, vous pouvez annexer des photos illustrant la manière suivant laquelle la résistance de l'aile (par exemple) a été vérifiée. En règle générale, ne craignez pas de rentrer un grand nombre de rapports. Ceux-ci attesteront du sérieux avec lequel l'appareil a été étudié, construit et essayé.
11. les courbes de puissance et de consommation du moteur sont souvent « oubliées » par le postulant qui se réfère le plus souvent au manuel du motoriste (Rotax par exemple). Cela peut s'avérer dangereux, surtout pour les 3 axes pointus qui sortent actuellement. Il ne faut en effet pas perdre de vue que le poids maxi. au décollage de la machine (450 kg) est l'addition du poids à vide, du pilote + passager (172 kg) et du poids d'essence nécessaire à 1 h de vol à la puissance maximum autorisée par le motoriste (5500 t/min pour un 912). Si le poids à vide renseigné dans tous vos documents est de 265 kg et que vous prenez la référence de Rotax (24 l/h) vous obtenez : $265 + 172 + 16,8 = 453,8$ kg et bonjour les dégâts ! Or, beaucoup de moteurs récents consomment moins que cela ; mais encore faut-il le démontrer. C'est pourquoi, un essai de consommation personnalisé

s'avère souvent payant. Il faut bien évidemment le réaliser de manière officielle, par exemple dans le cadre des essais en vol détaillés au point 10 et à l'aide d'instruments certifiés.

12. j'ai évoqué plus haut les essais de Vso et de bruit. Pour ce dernier, il existe une procédure bien connue des constructeurs (décrite dans l'AR) et je vous invite à leur demander leur rapport d'essai et à le joindre à votre dossier. Vu les circonstances environnementales actuelles, ce ne sera pas du luxe pour rassurer l'Administration. Ne perdez cependant pas de vue que les normes belges sont assez particulières en ce qui concerne le bruit et que les essais effectués par un constructeur étranger sont souvent insuffisants pour la DGTA. Dans ce cas, vous n'aurez peut-être pas d'autre solution que de les réaliser vous-mêmes, à l'aide d'instruments « officiels » et, si possible, par une autorité reconnue. Certains ont demandé à la police de les faire, ce que l'Administration accepte bien volontiers. Notons, en passant, que les normes allemandes sont acceptables et, si la machine est agréée en Allemagne, vous pourriez vous référer à la « Kennblatt » correspondante et joindre celle-ci à votre dossier.
13. si l'appareil en question est fourni en kit, n'oubliez pas de joindre le dossier de montage.

Si l'appareil est déjà agréé dans un autre pays, vous avez en théorie la possibilité d'introduire un dossier « simplifié » (voir la circulaire pour sa composition). Mais attention, le « compliance certificate » que vous allez présenter doit être rédigé suivant le modèle qui a été établi par l'Administration de l'Aéronautique en référence à la circulaire AIRW-12 afin de donner à la DGTA toutes garanties que la machine est conforme aux normes belges. Il doit de plus être signé (original obligatoirement) par un organisme officiel du pays en question (par exemple le Deutsche Aero-Club) avec nom du signataire et cachet de l'organisme et pas par un vague bureau d'étude plus ou moins connu ni a fortiori par le constructeur même. Il faut cependant noter que, pour le moment, plus aucun pays n'accepte de délivrer un tel certificat. L'Allemagne ne le délivre plus depuis 2 ans environ. Dans tous les cas, votre « compliance certificate » reprendra une référence du dossier d'agrément émis par l'Etat en question : vous devez joindre une copie de celui-ci. Il s'agit de la « Kennblatt » pour les Allemands.

La cohérence entre les documents émis par ces organismes (la « Kennblatt » par exemple) et votre certificat de conformité doit naturellement être complète et la référence de ceux-ci doit être reprise. Cela ne vous dispense pas pour autant de joindre des rapports d'essais dont vous disposeriez (l'essai de Vso et l'essai de bruit sont particulièrement appréciés !)

Un cas particulier est constitué par les DPM qui possèdent déjà une ARCA pour un chariot A avec une aile X et qui souhaitent l'équiper d'une aile Y qui a également reçu une ARCA mais avec un chariot B. La partie technique peut, dans ce cas être réduite puisque les éléments constitutifs ont déjà été testés séparément. Seuls les contraintes techniques et les conditions de vol résultant de ce « mariage » doivent donc être mentionnées dans le dossier. Un essai de Vso pourrait être demandé. N'oubliez cependant pas de reprendre les n° des « ARCA » des éléments constitutifs dans une lettre d'introduction au dossier.

Si vous changez un élément de base (moteur, hélice, réducteur) d'un appareil qui possède une ARCA, il faut introduire un nouveau dossier car les paramètres de vol et la structure peuvent être influencés par cette modification. C'est le bon sens qui prévaut et il n'y a pas de règle absolue, chaque cas étant particulier. Mais la DGTA considère assez logiquement qu'il s'agit d'un appareil différent. Si, par exemple, vous changez de moteur, il faudra rentrer la note de calcul du berceau pour prouver que celui-ci peut être intégré dans la cellule existante.

Last but not least, rassemblez vos documents dans une farde cartonnée. Il est tellement plus agréable pour le lecteur d'examiner un dossier bien présenté. Et un lecteur heureux est un lecteur indulgent...

Et n'oubliez pas que votre dossier est déclaratif et que l'Administration (et la Fédé !) vous font normalement confiance. Mais il se pourrait qu'une « vérification » soit demandée. Alors soyez honnêtes..., Vous avez tout à gagner.

Bonne chance.

J.C.FONTYNE