



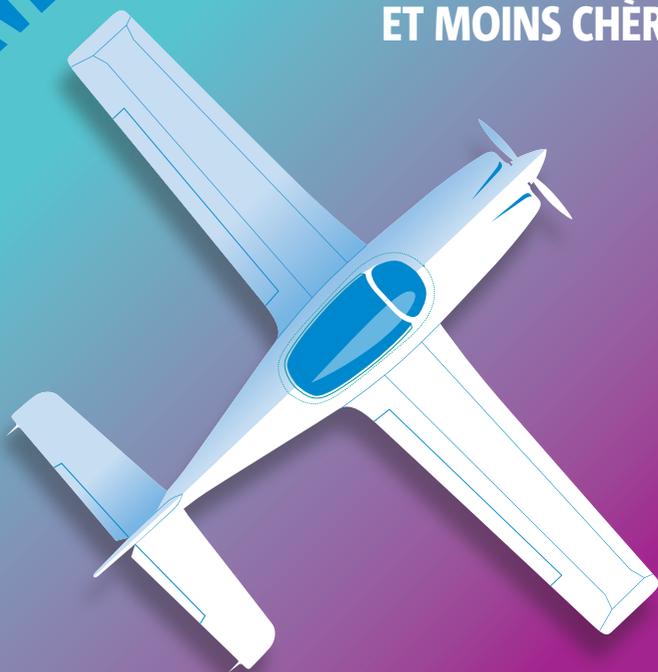
EASA

European Union Aviation Safety Agency

FEUILLE DE ROUTE DE
L'AVIATION GÉNÉRALE 2.0

2019

RENDRE L'AVIATION
GÉNÉRALE PLUS SÛRE
ET MOINS CHÈRE



GA Roadmap 2.0 (Feuille de route de l'aviation générale 2.0) Mise à jour 2019

En 2015, l'EASA avait lancé la première Feuille de route de l'aviation générale, afin de donner sa vision de l'avenir de cette partie de la communauté aéronautique européenne. L'objectif de la Feuille de route de l'aviation générale était de produire une réglementation plus légère et mieux adaptée à l'aviation générale. Il s'agissait d'un besoin urgent, les retours de la communauté de l'aviation générale ayant mis en évidence que les premiers règlements européens avaient créé beaucoup trop de paperasserie. Au jour d'aujourd'hui, des progrès ont été réalisés grâce à cette Feuille de route de l'aviation générale. Cette brochure montre d'une part ce qui a déjà été accompli et d'autre part les travaux importants qui vont faire suite à la Conférence 2018 sur l'aviation générale de l'EASA et qui vont s'inscrire dans le cadre de la nouvelle Feuille de route de l'aviation générale 2.0. Il s'agit de perspectives particulièrement attrayantes, lisez la suite pour en apprendre plus.

Les réussites de la Feuille de route de l'aviation générale de l'EASA

Bon nombre de progrès ont été déjà accomplis dans le cadre de la première Feuille de route :

- Une vie plus facile pour les organismes de formation de pilotes d'aviation générale
- Les règles propres aux activités en ballon et en planeur ont été simplifiées et adoptées
- L'adoption des CS-STAN pour simplifier les réparations et les modifications standards sur les aéronefs d'aviation générale
- Des règles opérationnelles plus simples pour voler à titre privé
- Un nouveau règlement de base pour l'aviation européenne qui offre davantage de flexibilité dans l'application de la réglementation
- Le lancement de la bande dessinée *Sunny Swift* en appui d'une nouvelle manière de promouvoir la sécurité dans l'aviation générale.

De nombreuses autres mesures sont en cours de développement dans le cadre de la Feuille de route de l'aviation générale, elles seront mises en œuvre dans l'année qui vient. Les propriétaires d'aéronefs légers peuvent d'ores et déjà se préparer à appliquer les avancées procurées par le nouveau règlement pour l'entretien des avions légers (*Part-M Light*). Ce nouveau règlement a reçu un vote positif en février 2019 de la part des états membres européens et l'adoption définitive par la Commission européenne est attendue pour fin 2019 au plus tard. D'autres développements portent sur des règles simplifiées d'accès au vol aux instruments à titre privé, sur une approche davantage proactive des campagnes de promotion de la sécurité vers la communauté de l'aviation générale.

Regards vers l'avenir – la Feuille de route GA 2.0

Toujours aux avant-postes, l'EASA est déjà engagée dans la seconde phase avec la nouvelle Feuille de route de l'aviation générale 2.0.

6 principes stratégiques pour l'aviation générale :

- **Priorité durable accordée à l'aviation générale:** L'EASA maintiendra l'aviation générale en haut de sa liste de priorités et rendra compte des progrès accomplis à l'occasion des conférences sécurité pour l'aviation générale, selon un cycle de quatre ans.
- **Diffuser une culture de sécurité propre à l'aviation générale:** L'EASA va créer une plate-forme de promotion de la sécurité pour l'aviation générale, qui fera appel à des techniques innovantes de communication, dès le troisième trimestre 2019.
- **Des solutions de sécurité gagnantes :** L'EASA va définir une politique plus souple, orientée vers les gains net de sécurité que peuvent procurer les nouvelles technologies dans l'aviation générale.
- **Accompagner les nouveaux modèles économiques:** L'EASA va adapter ses dispositions réglementaires pour faciliter l'émergence de nouveaux modèles économiques.
- **Adapter les règles de conception et de production:** L'EASA va saisir l'opportunité créée par le nouveau règlement de base de l'aviation (EU 2018/1139) pour simplifier le règlement *Part-21* relatif à la conception et à la production d'aéronefs pour l'aviation générale.
- **Mutation numérique:** L'EASA va coordonner les développements de solutions techniques innovantes, afin de faire entrer les flux de données temps réel dans les cockpits.

Faciliter la vie des écoles de pilotage qui forment aux licences privées (Part-DTO)

La nouvelle *Annexe VIII (Part-DTO)* du règlement européen *Air Crew* (EU) N° 1178/2011, introduit une nouvelle catégorie d'organismes de formation limités à la seule préparation aux licences de pilote privé: les organismes déclarés de formation (DTO). Par rapport au cadre réglementaire précédent ATO qui imposait une approbation préalable systématique des organismes de formation quelle que soit la licence préparée, le règlement Part-DTO introduit des allègements significatifs:

- Déclaration à l'autorité compétente, à la place d'un dispositif d'approbation préalable
- Une politique de sécurité simple, à la place d'un système complet de gestion de la sécurité (SMS)
- Une revue annuelle interne, à la place d'un système de surveillance de la conformité complet (CMS)
- Un programme de formation, à la place de manuels de formation détaillés
- Des exigences réduites en matière de gestion de personnel (une personne unique peut faire fonctionner un DTO)
- Une surveillance par l'autorité compétente, basée sur les risques réels et souple.

Accès plus facile au vol aux instruments (Qualification de base de vol aux instruments)

Un accès plus facile pour les pilotes d'aviation générale à la qualification de vol aux instruments est considéré comme une mesure prioritaire pour améliorer la pratique et la sécurité de l'aviation générale.

La proposition d'introduction de la « *Qualification de base de vol aux instruments* » (BIR – Basic Instrument Rating) a été publiée récemment dans le document intitulé *Opinion EASA - n° 01/2019 (A)*.

Il s'agit d'une qualification pour voler selon les règles générales du vol aux instruments (IFR), avec des exigences plus adaptées que celles de la qualification IR classique.

Les privilèges et les cursus de formation fondés sur les compétences, ont été ajustés aux besoins des pilotes d'aviation générale.



Opérations aériennes et licences de pilote pour les domaines des ballons et des planeurs

A l'origine, les articles relatifs aux licences et aux opérations aériennes en ballon ou planeur, tant à titre privé que commercial, étaient noyés dans les deux règlements *Air OPS* (règlement (EU) No 965/2012) et *FCL* (règlement (EU) No 1178/2011). Ces règlements couvraient respectivement tous les types de licences, privées ou commerciales, et tous les types d'opérations et d'aéronefs (aviation commerciale, gros porteurs, jets d'affaire, avions légers, hélicoptères, dirigeables, ballons et planeurs). Les deux communautés du planeur et du ballon approchèrent l'EASA et mirent en évidence la complexité engendrée par ce cadre réglementaire unique. Aussi, l'EASA décida-t-elle de se remettre à l'ouvrage pour aboutir à des règlements distincts, dédiés à chaque communauté et rédigés avec l'aide de celles-ci.

Les efforts conjoints des fédérations sportives, des acteurs du secteur, des autorités nationales et de l'EASA, ont abouti et deux règlements dédiés, qui ont été adoptés par la Commission européenne. Ces deux règlements ont été faits sur mesure pour les deux activités, ils sont moins compliqués, plus flexibles et davantage proportionnés à la complexité réduite des opérations aériennes en ballon ou en planeur. Pour les opérations commerciales, le coûteux système de l'approbation préalable de l'opérateur a été remplacé par un système purement déclaratif.

Ballons:le règlement *Air OPS (EU) 2018/395* été publié en mars 2018, il sera applicable à partir du 8 avril 2019.

Planeurs:le règlement *Air OPS (EU) 2018/1976* a été publié en décembre 2018, il sera applicable à partir du 9 juin 2019.

Licences de pilote de ballon ou de planeur (Tâches réglementaires RMT.0654 et RMT.0701) : L'EASA a mis à jour les articles de l'Annexe I du règlement *FCL (EU) 1178/2011*, relatifs aux ballons et aux planeurs dans le but de les adapter au domaine des ballons et des planeurs. L'EASA a publié le document afférent *Opinion No 01/2019 (B)*, le 19 février 2019.



Exemples d'avancées majeures:

Le principe d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) pour les pilotes de ballon ou de planeur a été abandonné dans un but de simplification du système des licences.

Le titulaire de la licence de pilote de ballon (BPL) ou de la licence de pilote de planeur (SPL) qui ne répondrait au plan médical qu'aux seules exigences du certificat médical de niveau LAPL, pourra exercer ses privilèges de pilote uniquement à l'intérieur du territoire de l'Union européenne et il ne pourra pas proposer de vol commercial.



Les exigences réglementaires relatives aux domaines suivants ont été adaptées afin de mieux répondre aux besoins pratiques:

- exigences en matière d'expérience récente pour les pilotes de ballon ou de planeur
- exigences en matière de prorogation pour les instructeurs et les examinateurs
- privilèges en matière de vols commerciaux pour les détenteurs de la licence de pilote de ballon ou de planeur
- inscription dans le carnet de vol des privilèges additionnels pour les pilotes de planeur

Ces exigences amendées devraient figurer dans une future Annexe III au règlement Ballon déjà existant (Part-BFCL « Licences de pilote de ballon ») du règlement de la Commission (EU) 2018/395), et dans une future Annexe III du règlement Planeur déjà existant (Partie-SFCL « Licences de pilote de planeur ») du règlement de la Commission (EU) 2018/1976). Le but étant de regrouper toutes les exigences relatives aux opérations et aux licences dans un document unique pour les ballons et un document unique pour les planeurs. Les règlements *Part-BFCL* et *Part-SFCL* devraient être applicables à partir du 8/4/2020.

Les articles de la réglementation actuelle FCL qui portent uniquement sur les ballons et les planeurs seraient retirés de l'Annexe I (Part-FCL).

Des règles plus simples, mieux adaptées et plus économiques pour l'entretien des aéronefs

Les propriétaires d'aéronefs légers peuvent déjà se préparer à tirer partie des améliorations qui figurent dans le règlement *Part-M Light* (ML). Ce règlement a déjà été voté par les états membres européens, le processus d'adoption par la Commission européenne est en cours et devrait être achevé pour la fin de l'année 2019 au plus tard.

Les points-clés sont les suivants:

- Sur la base du programme minimum d'inspection (MIP), les propriétaires d'aéronefs légers* peuvent rédiger leur propre programme d'entretien.
- Ce programme d'entretien n'a pas besoin d'être soumis pour approbation à l'autorité ni à un organisme de gestion de la navigabilité (CAMO)
- Un Mécanicien indépendant ayant une licence EASA peut réaliser l'inspection annuelle
- Le propriétaire ou le pilote peut choisir de différer certaines réparations
- Des recommandations pour les extensions de TBO (Time Between Overhaul)
- Une approbation combinée pour les petits organismes qui gèrent la navigabilité (anciennement CAMO) et qui assurent l'entretien d'aéronefs légers (remplacement de la Part-M Sub-part-F), grâce à un certificat unique.

Le règlement Part-M simplifie les règles actuelles d'entretien et propose une approche moins prescriptive et moins bureaucratique pour les programmes d'entretien, les visites de navigabilité, l'ajournement de réparations, et les extensions de potentiel (TBO).

Il procure aussi davantage de privilèges aux pilotes, aux propriétaires, aux personnels de certification indépendants et aux petits organismes d'entretien.

Soyez prêts à tirer partie de ces changements, la transition sera également facilitée.

* Applicable aux avions jusqu'à 2730 kg, aux aéronefs ELA2 et aux hélicoptères jusqu'à quatre places et de 1200 kg max.

Des licences *Part-66* plus simples pour les mécaniciens d'aviation générale (Licences *B2L* et *L*)

La Commission européenne a adopté le règlement (EU) 2018/1142 selon lequel de nouvelles catégories de licences d'entretien sont introduites pour l'aviation générale. La licence B2L peut être délivrée et utilisée à partir du 5 mars 2019. Pour la nouvelle licence L, la transition prévoit que les autorités compétentes pourront les délivrer à partir du 1er octobre 2019 et qu'elles seront exigibles à partir du 1er octobre 2020.

La nouvelle licence avionique B2L:

- Privilèges similaires (avionique et systèmes électriques) à ceux de la licence B2, mais utilisables seulement sur des aéronefs non complexes
- Formation, examen et conditions d'expérience allégés
- Qualifications attachés aux systèmes plutôt qu'à une catégorie d'aéronef
- Accroissement progressif des privilèges par l'obtention de qualifications additionnelles sur de nouveaux systèmes

La nouvelle licence L :

- C'est une licence pour les planeurs, les ballons, les dirigeables et les avions ELA1.
- Le titulaire d'une licence L peut approuver les réparations et les modifications effectuées selon les spécifications CS-STAN, il peut conduire des revues de navigabilité et délivrer des autorisations de remise en service.
- Il n'y a pas de formation requise. L'examen peut être conduit par une personne agréée par l'autorité.

Les personnes qui détiennent des privilèges d'entretien selon les systèmes nationaux se verront délivrer une licence L, et elles conserveront des privilèges identiques.

CS-STAN – Des réparations et des modifications standards plus faciles

CS-STAN rend les réparations et les modifications standards sur aéronefs légers plus faciles, plus rapides et moins coûteuses, à partir du moment où il n'y a plus d'approbation requise. Le garde-fou de sécurité pour ces réparations et modifications standards se trouve désormais dans l'implication obligatoire d'un mécanicien ayant la licence appropriée tant pour l'intervention que pour la remise en service. Dans certains cas, CS-STAN permet l'installation d'équipements non certifiés sur des avions certifiés.

Conformément au règlement *Part-21*, le concept CS-STAN est applicable aux aéronefs suivants:

- les avions de 5700 kg de masse maximum au décollage (MTOM),
- les hélicoptères de 3175 kg de masse maximum au décollage,
- Les planeurs, les planeurs motorisés, les ballons et dirigeables couverts par ELA1 et ELA2.

Le but ultime est de soutenir l'activité sur les aéronefs concernés en Europe, de réduire le fardeau administratif pour les réparations et modifications standards sur certains aéronefs dès lors que les méthodes d'intervention sont satisfaisantes et que la sécurité y gagne.

La liste des CS-STAN a déjà doublé depuis sa première édition.

L'EASA est déterminée à accroître le nombre de cas de réparation ou de modification standards et à améliorer ceux déjà acceptés.

La première édition des CS-STAN a été publiée en juillet 2015, la seconde édition a suivi en mars 2017 et la troisième édition a été publiée en début d'année 2019.

Le nombre de sollicitations de l'Agence pour des modifications mineures a diminué de manière significative après l'introduction des CS-STAN.

Les CS-STAN seront régulièrement mis à jour et étendus en fonction des leçons tirées de l'expérience et des propositions soumises par les usagers, mais aussi en fonction des gains de sécurité que des innovations technologiques peuvent apporter un prix coût acceptable.

Conception et fabrication plus faciles – des niveaux d'entrée plus simples pour les aéronefs à faible niveau de risques

Nous avons l'intention de simplifier de manière drastique le système de navigabilité pour les aéronefs légers présentant un faible niveau de risque en opérations, grâce à des niveaux d'entrée plus simples dans le système de certification EASA.

Il s'agit d'appliquer une méthode fondée sur les risques, de minimiser le travail bureaucratique pour les organismes et de se concentrer sur l'avion et ses composants.

Cela entraînera un changement culturel tant pour les constructeurs que les autorités, qui auront à travailler ensemble pour aboutir à un niveau acceptable de sécurité du produit fini.

Le nouveau règlement de base (EU 2018/1139) a ouvert une voie vers davantage de flexibilité pour l'aviation générale.

Grâce à cette ouverture, les principes d'une simplification réelle du dispositif de navigabilité vont pouvoir être définis en coopération avec les parties prenantes.





Validation administrative par l'EASA des STC basiques de la FAA

L'EASA a mis en place une procédure administrative pour valider les STC de la FAA considérés comme basiques, lorsqu'ils portent sur un numéro de série unique, et lorsque la demande émane d'un organisme de gestion de la navigabilité (CAMO) ou du pilote ou propriétaire.

Il s'agit d'une simplification de la procédure de validation de l'EASA pour traiter les cas particuliers où le détenteur du certificat US supplémentaire de type (US STC), considéré par la FAA comme basique, ne peut pas ou ne désire pas solliciter une validation de l'EASA.

Cette nouvelle approche prévoit explicitement que la demande puisse être formulée par le pilote ou le propriétaire de l'appareil et que la validation puisse être limitée à un unique numéro de série particulier.

Le formulaire de demande peut-être trouvé sur le site de l'EASA à l'adresse suivante :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms#certification>

Pour toute question concernant cette procédure de validation, veuillez consulter notre FAQ

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/general-aviation#category-validation-of-faa-stcs-classified-as-basic-and-limited-to-one-serial-number>

ou utiliser la boîte aux lettres GADadmin@easa.europa.eu.

Les prix EASA de la sécurité en aviation générale

Au titre de son engagement permanent au service de l'aviation générale, l'EASA a créé les Prix de la sécurité de l'aviation générale – sous forme d'un concours pour récompenser les applications sur tablette ou sur Smartphone les plus intéressantes pour la sécurité et utilisables par des pilotes d'aviation générale.

Des prix d'une valeur totale de 15 000 € seront attribués lors de l'évènement AERO 2020 :

1^{er} prix: 8000 €

2^{ème} prix: 5000 €

3^{ème} prix: 2000 €

Les applications pour Smartphones ou tablettes doivent porter sur un ou plusieurs des quatre principaux problèmes identifiés dans le Plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS):garder le contrôle, gérer le vol, prévenir les collisions en vol et faire face aux conditions météo. Davantage de détails, notamment sur les règles du concours et le calendrier, seront prochainement communiqués sur les réseaux sociaux de l'EASA.

Restez branché et participez!





Une nouvelle approche de la promotion de la sécurité

Dans les mois qui viennent l'EASA va lancer officiellement un nouveau slogan de promotion de la sécurité.

Cette nouvelle approche de la promotion de la sécurité va conduire l'EASA à travailler en partenariat avec l'ensemble de la communauté aéronautique afin de développer chaque mois un contenu qui couvrira des sujets de sécurité parmi les plus importants.

Il s'agira d'un nouveau portail Web compilant toutes les informations utiles. Nous utiliserons des vidéos et bien sur la bande dessinée *Sunny Swift* pour rendre les choses aussi intéressantes que possible. Attendez-vous également à voir ce nouveau slogan utilisé massivement les réseaux sociaux!

Rejoignez la communauté EASA de l'aviation générale

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation>



La Feuille de route de l'aviation générale continuera à produire des résultats selon le calendrier initial. Mais nous n'allons pas arrêter pas le travail ici. De nombreux nouveaux sujets émergent tous les jours et nous souhaitons tous les traiter. Nous sommes au contact permanent des avancées technologiques, opérationnelles ou autres, afin de maintenir un haut niveau de sécurité, et nous soutenons notamment le secteur de l'aviation générale de notre mieux, grâce à des règles flexibles, proportionnées et orientées vers la performance. Et cette approche est aussi au cœur du nouveau règlement de base de l'aviation (EU 2018/1139) – le nouveau dispositif réglementaire de sécurité aérienne pour l'Europe.



Agence de sécurité aérienne de l'Union européenne

Konrad-Adenauer-Ufer 3

D-50668 Cologne, Allemagne

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation>