



**FEUILLE DE ROUTE DE
L'AVIATION GÉNÉRALE 2.0**
**RENDRE L'AVIATION GÉNÉRALE
PLUS SIMPLE ET PLUS
ÉCONOMIQUE**

FEUILLE DE ROUTE DE L'AVIATION GÉNÉRALE : MISE À JOUR 2020

A l'attention de la communauté Aviation Générale,

Le Coronavirus nous lance un défi qui ne ressemble à aucun de ceux que nous avons eu à relever jusqu'à présent. Nous avons espéré pouvoir tous nous retrouver au salon AERO à Friedrichshafen, mais cela ne fut malheureusement pas possible.

Nous souhaitons vous informer de l'avancement de la Feuille de route pour l'aviation générale et d'autres activités. Tenez-vous au courant grâce au site de l'EASA et rejoignez-nous sur [GA Community Site](#).

Nous espérons vous revoir au salon AERO en 2021.

L'équipe Aviation Générale de l'EASA.



LES PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE LA FEUILLE DE ROUTE DE L'AVIATION GÉNÉRALE 2.0



La Feuille de route de l'Aviation Générale 2.0 - deuxième du nom - expose les priorités stratégiques qui vont contribuer à la sécurité et la pérennité de l'aviation générale en Europe.

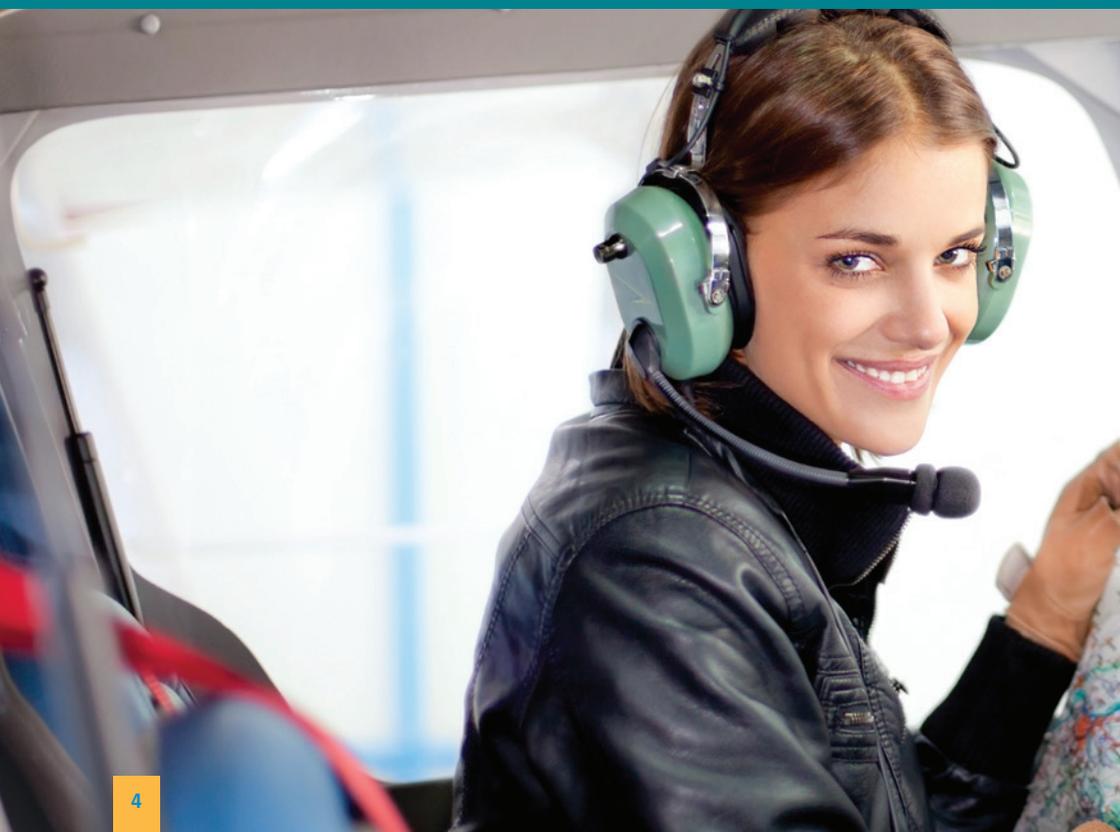
Six Priorités Stratégiques pour l'aviation générale

- **Une priorité permanente pour l'aviation générale :** l'aviation générale va rester une priorité forte pour l'EASA. L'Agence rendra compte des progrès accomplis lors de la conférence quadriennale sur la sécurité de l'aviation générale, la prochaine devant se tenir en 2022 ;
- **Gains nets de sécurité :** l'EASA va définir une politique de prise en compte des gains nets de sécurité, en vue de disposer de davantage de flexibilité dans l'introduction des nouvelles technologies ;
- **Intégrer de nouveaux modèles économiques et sociétaux :** EASA va adapter son dispositif réglementaire pour tenir compte des nouveaux modèles économiques et sociétaux qui apparaissent ;
- **Adapter les règles de conception et de production :** l'EASA va tirer partie des nouvelles dispositions du *Règlement de Base*, pour simplifier les exigences *Partie 21* qui portent sur la conception et la construction pour l'aviation générale ;
- **Faire passer l'aviation générale au numérique :** l'EASA va coordonner le développement de solutions innovantes pour faire remonter directement dans les cockpits et en temps réel, les informations aéronautiques utiles en vol ;
- **Partager la culture de sécurité de l'aviation générale :** l'EASA va agrandir sa plate-forme dédiée à la communauté de l'aviation générale, en vue d'y inclure les supports de promotion de la sécurité.

LES PROGRÈS DÉJÀ ACCOMPLIS GRÂCE À LA FEUILLE DE ROUTE 2.0

Dans l'année qui a suivi la publication de la Feuille de route 2.0, nous avons déjà enregistré les progrès suivants :

- Le projet *VFR en IMC*, qui a rassemblé 12 pilotes d'aviation générale pour des sessions sur simulateur de vol, a débouché sur des supports de promotion de sécurité intéressants et stimulants.
- La nouvelle stratégie de promotion de la sécurité développée sous la bannière "*Together4Safety*" - La série de bande dessinée *Sunny Swift* continue à traiter chaque mois, en 24 langues, de questions de sécurité importantes pour l'aviation générale.



Autres avancées déjà réalisées

- Des allègements en matière de formation des pilotes d'aviation générale ;
- Deux corpus réglementaires simplifiés et dédiés, pour les ballons et les planeurs ;
- Des spécifications simplifiées pour les modifications standard et les réparations standard pour les aéronefs d'aviation générale ;
- Des règles opérationnelles simplifiées pour l'exploitation non-commerciale des aéronefs ;
- Davantage de flexibilité accordée à l'EASA pour ses tâches réglementaires, par le nouveau Règlement de Base.

D'autres domaines couverts par la Feuille de route 2.0, font l'objet de travaux qui devraient aboutir dans l'année. Dès à présent, les propriétaires d'aéronefs légers peuvent tirer les bénéfices des améliorations apportées par la réglementation relative à la maintenance dite *Partie ML (Partie M Light)*. Les exigences relatives à cette *Partie ML*, adoptées par la Commission en 2019, sont applicables depuis le 24 mars 2020. Les travaux portent également sur des règles simplifiées pour le vol en IFR et une approche davantage proactive de la promotion de la sécurité dans la communauté de l'aviation générale.



LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT PART-DTO SE POURSUIT

La nouvelle annexe VIII (*Part-DTO*) attachée au règlement (EU) No 1178/2011, publiée et applicable depuis la fin 2018, a créé une nouvelle catégorie d'organisme de formation, dédiée aux organismes qui ne préparent qu'à des licences non commerciales. Ces organismes de formation relèvent du régime déclaratif et prennent le nom de *Declared Training Organisation* (DTO).

Avec de nombreuses améliorations significatives par rapport au règlement relatif aux organismes de formation approuvés (*ATO*), le règlement Part-DTO marque une pierre blanche sur le chemin qui conduit vers une formation aux licences privées, plus simple, plus légère et mieux adaptée.

La Part-DTO est applicable à la formation aux licences non commerciales conformément au règlement Part-FCL et aux nouveaux règlements Part-BFCL et Part-SFCL (voir ci-dessous).





ACCÈS PLUS FACILE À L'IFR **(BASIC INSTRUMENT RATING)**

Un accès plus facile pour les pilotes d'aviation générale à la qualification de vol aux instruments est une mesure importante pour l'amélioration de la sécurité et l'extension du domaine d'emploi de l'aviation générale. La création de cette qualification de base IFR a été recommandée par l'EASA dans son document *Opinion No. 01/2019(A)*, et a été actée par un amendement, publié le 4 mars 2020, au règlement *Aircrew (EU) No. 1178/2011*. Le dispositif *BIR* entrera en vigueur en septembre 2021. Il introduit une qualification de vol selon les règles de vol aux instruments (*IFR*), mieux adaptée que la qualification *IR*. En effet, tant les privilèges que la formation, basée sur les compétences, correspondent aux besoins des pilotes d'aviation générale.

RÈGLES RELATIVES AUX OPÉRATIONS ET AUX LICENCES DE BALLONS ET PLANEURS

Afin de simplifier les règles relatives aux opérations et aux licences de ballons et de planeurs, l'EASA avait décidé d'extraire ces dispositifs des règlements complexes (EU) No. 965/2012 et (EU) No 1178/2011, et d'éditer deux règlements séparés, dédiés respectivement aux ballons et aux planeurs.

Les fédérations sportives, les professionnels et les autorités compétentes ont apporté leur concours à l'EASA dans la rédaction de ces nouvelles règles, qui ont été publiées dans deux nouveaux règlements : *Opérations aériennes en ballon* (Règlement(EU) 2018/395, entré en vigueur à partir du 8 avril 2019), et *Opérations aériennes en planeurs* (Règlement (EU) 2018/1976, entré en vigueur à partir du 9 juillet 2019). En 2020, ces deux règlements ont été amendés pour inclure les exigences révisées relatives aux licences de pilotes de ballons (*Part-BFCL*) et de pilotes de planeurs (*Part-SFCL*). Publication du 4 mars 2020, entrée en vigueur le 8 avril 2020¹.

Chaque règlement, qui réunit règles opérationnelles et exigences en matière de licences, est moins compliqué, plus flexible et davantage proportionné à la modeste complexité des opérations et de la formation des pilotes, tant pour les ballons que pour les planeurs. A titre d'exemple, le coûteux système de certificats d'opérateur aérien commercial a été remplacé par un système déclaratif. En ce qui concerne les licences, les licences de pilote privé de ballon léger ou de planeur léger ont été supprimées. Le système global des licences s'en trouve simplifié, ce qui permet, entre autres avancées, qu'un certificat médical de type LAPL suffise pour toutes les opérations non commerciales.

¹ Dans le contexte de la pandémie COVID-19, les États-membres peuvent faire jouer les mesures dérogatoires prévues dans le Règlement de Base, pour replanifier les dispositions transitoires, afin d'allonger un peu le délai pour la mise en œuvre des règlements Part-BCL et Part-SFCL dans les circonstances actuelles – des informations complémentaires pourront être obtenues auprès de l'autorité compétente de chaque État membre.





DES RÈGLES PLUS SIMPLES, MIEUX ADAPTÉES ET PLUS ÉCONOMIQUES POUR L'ENTRETIEN DES AÉRONEFS

Les propriétaires d'avions légers² peuvent désormais tirer profit de la *Partie ML*, qui apporte des améliorations en matière d'entretien. Le règlement (EU) No. 2020/270, a été adopté en février 2020 par la Commission européenne, et est applicable depuis le 24 mars 2020. Les avancées essentielles sont les suivantes :

- En faisant appel au Programme d'inspection minimum (*Minimum Inspection Programme - MIP*), les propriétaires d'aéronefs légers peuvent rédiger leur propre programme d'entretien.
- Ce programme n'a pas besoin d'être soumis pour relecture à l'autorité compétente, ni à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (*Continuing Airworthiness Management Organisation - CAMO*) ;
- Un mécanicien indépendant, titulaire d'une licence EASA, peut effectuer l'inspection annuelle.
- Le pilote ou le propriétaire peut différer la correction d'un défaut.
- La possibilité pour un petit organisme dit CAO, de solliciter un seul certificat qui couvre les 2 activités de gestion de la navigabilité et d'entretien des aéronefs autres que complexes.

Le règlement Part-ML simplifie les exigences actuelles en matière d'entretien, et présente une approche moins prescriptive et fastidieuse pour les programmes d'entretien, les inspections de navigabilité, les reports de correction de défauts et les extensions des intervalles de maintenance (*Time Between Overhaul - TBO*). Il offre aussi davantage de privilèges au pilote, au propriétaire, aux personnels indépendants de certification et, combiné avec le règlement *Part-CAO*, davantage de privilèges aux petits organismes de maintien de la navigabilité.

² Applicable aux avions jusqu'à 2730 kg, aux aéronefs ELA2 (*European Light Aircraft*) et aux hélicoptères jusqu'à 4 occupants, pilote inclus, avec une masse maximale au décollage jusqu'à 1200 kg.





DES LICENCES DE MÉCANICIEN PARTIE 66 PLUS SIMPLES POUR LES AÉRONEFS D'AVIATION GÉNÉRALE (LICENCES B2L ET L)

Le règlement (EU) No. 2018/1142 introduit deux nouvelles catégories de licences de mécaniciens d'entretien : 'B2L' et 'L'.

La licence 'B2L' peut être délivrée et utilisée depuis le 5 mars 2019. L'autorité compétente peut délivrer des licences 'L' depuis le 1^{er} octobre 2019, ces licences seront obligatoires à partir du 1^{er} octobre 2020.

Caractéristiques de la licence 'B2L-avionique':

- des privilèges (avionique et systèmes électriques) similaires à ceux de la licence 'B2', mais valables seulement pour des aéronefs autres que complexes;
- des exigences moindres en matière de formation, d'examen et d'expérience;
- des qualifications systèmes, indépendantes des catégories d'aéronefs;
- le titulaire peut accroître ses privilèges, en acquérant des qualifications systèmes supplémentaires.

Caractéristiques des licences 'L':

- une licence qui couvre planeurs, ballons, dirigeables et avions ELA1;
- elle permet au titulaire de remettre en service un aéronef après réparation ou modification selon les spécifications CS-STAN, de conduire la revue de navigabilité, et de délivrer le certificat de revue de navigabilité;
- Pas de formation requise. Un examen peut être conduit en tout lieu en accord avec l'autorité compétente;

Les privilèges détenus au titre d'une licence nationale seront reconduits lors de la transition vers les licences 'L'.

CS-STAN – MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS FACILITÉES

Les spécifications de certification (CS-STAN) rendent les modifications standard, les réparations standard et les améliorations sur les aéronefs légers plus faciles, plus rapides et moins coûteuses, il n'y a plus d'approbation requise. Cela s'applique uniquement aux modifications standard et aux réparations standard, vérifiées et remises en service par un mécanicien dûment certifié. Dans quelques cas, les spécifications CS-STAN permettent le montage d'équipements non certifiés sur des avions certifiés.

Conformément à la *Partie 21*, le concept CS-STAN s'applique aux aéronefs suivants :

- Avions de 5 700 kg de masse maximale au décollage ou moins ;
- Hélicoptères de 3 175 kg de masse maximale au décollage ou moins ;
- Planeurs, planeurs motorisés, ballons et dirigeables relevant des définitions ELA1 ou ELA2.

L'objectif final est d'apporter un soutien aux aéronefs concernés en Europe, de réduire le fardeau bureaucratique à l'occasion de réparations ou modifications standard sur certains aéronefs, tout en conservant des méthodes satisfaisantes et en faisant la promotion de la sécurité.

L'EASA est pleinement engagée à continuer à développer le champ des modifications standard et des réparations et à améliorer les règlements existants. La première publication des spécifications CS-STAN date de juillet 2015, la deuxième de mars 2017 et la troisième d'avril 2019.

Le contenu général des spécifications CS-STAN s'est significativement étoffé ces dernières années, il y a désormais 47 cas de modifications standard et 4 types de réparations couvrant sur plusieurs domaines.

Le nombre de demandes d'approbation présentées à l'EASA pour des modifications standard ou des réparations mineures a chuté significativement à la suite de l'introduction des spécifications CS-STAN.

Les retours d'expérience, les propositions des personnes concernées, et les innovations techniques qui procurent des gains de sécurité pour un coût maîtrisé, vont conduire à réviser régulièrement ces spécifications et à les faire évoluer.

CONCEPTION ET FABRICATION – DES NIVEAUX D’ENTRÉE SIMPLIFIÉS POUR LES AÉRONEFS LÉGERS À FAIBLE RISQUE – “PARTIE 21 LIGHT”

Aujourd’hui, la conception et la production d’aéronefs d’aviation légère sont grosso modo soumises au même processus de certification *Partie 21*, que celui applicable aux avions lourds utilisés en exploitation commerciale.

Ce corpus réglementaire est perçu comme trop complexe pour la partie basse de l’aviation générale, et représente un frein pour des constructeurs souhaitant entrer sur le marché européen.

Pour traiter ce problème, l’EASA envisage de simplifier le système réglementaire de la navigabilité pour les petits aéronefs et les opérations à faible risque, en développant des niveaux simplifiés d’entrée dans le système EASA. Le nouveau règlement portera le nom de *Partie 21 Light*.

L’EASA s’est engagée à proposer un nouveau cadre réglementaire qui couvre de manière proportionnée la nature, les risques et les besoins des usagers d’aéronefs à but sportif et récréatif, tout en assurant des niveaux de sécurité appropriés.

Le nouveau Règlement de base de l’aviation a ouvert la voie, en accordant davantage de flexibilité pour la production des règlements relatifs à l’aviation générale. Grâce à cette ouverture, un concept de navigabilité réellement simplifié va voir le jour en coopération avec tous nos partenaires concernés.

L’Agence envisage de retenir des standards industriels (plutôt que des exigences réglementaires) comme bases du processus de certification des aéronefs. Ce changement va permettre de prendre en compte l’expérience des industriels et d’introduire de nouvelles technologies. En combinant judicieusement implication des autorités et nouvel état d’esprit, il devrait être possible de recueillir le soutien de l’ensemble des États membres.

Une information détaillée sur ces développements est disponible sur le site dédié [EASA Part 21 webpage](#).



VALIDATION ADMINISTRATIVE DES « STC BASIC » DE LA FAA

L'EASA a mis en place un processus administratif de validation des certificats de type supplémentaires (*Supplemental Type Certificate - STC*) de la FAA, classés comme *Basic* par celle-ci et portant sur un numéro de série donné, lorsque ces demandes de validation sont déposées par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (*Continuing Airworthiness Management Organisation - CAMO*) ou par le propriétaire ou exploitant d'un aéronef.

Il s'agit de simplifier le processus de validation par l'EASA dans les cas particuliers où le titulaire d'un certificat de type supplémentaire FAA, classé comme *Basic*, ne souhaite pas, ou bien est dans l'incapacité de (cas des avions orphelins), solliciter la validation par l'EASA. Cette nouvelle approche permet à un propriétaire ou un exploitant de déposer une demande quand l'approbation ne concerne qu'un numéro de série donné.

La procédure est accessible en ligne sur le site [EASA](#).

Pour toute information, consulter notre Foire aux Questions [FAQ](#) ou contacter GADadmin@easa.europa.eu.

Plus d'une centaine de demandes par an ont été traitées et approuvées, depuis la mise en œuvre de cette procédure en 2017.

L'EASA vise l'extension de cette procédure aux petits hélicoptères (CS-27 avec une masse maximale au décollage $\leq 3\,175$ kg et limité à 4 sièges, pilote compris).

LE PALMARÈS DU PRIX EASA DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION GÉNÉRALE

Au salon AERO 2019, l'EASA a lancé pour la première fois le « Prix de la sécurité de l'aviation générale », afin de faire connaître et de récompenser les meilleures applications de sécurité sur smartphones ou tablettes, développées au bénéfice des pilotes d'aviation générale.

Le Prix EASA de la sécurité de l'aviation générale vise à promouvoir le développement d'outils fiables améliorant la sécurité, à encourager les investissements dans ce domaine, à soutenir et à donner de la visibilité aux produits intéressants, et enfin à renforcer l'engagement de la communauté de l'aviation générale vis-à-vis de la sécurité.

Les applications candidates devaient porter sur l'un des quatre sujets majeurs définis dans le Plan européen pour la sécurité aérienne : garder le contrôle de l'aéronef, gérer le vol, prévenir les collisions en vol et composer avec la météo du vol.

Nous sommes heureux d'annoncer le palmarès.

1^{er} Prix de 8 000 € - Sébastien Chaumontet pour son projet **Open Glider Network (OGN)** OGN fournit un système unifié de suivi des trajectoires pour les planeurs, les avions d'aviation générale, les parapentes, les drones et tout autre objet volant. La plateforme OGN contribue à réduire les risques de collision en vol en interconnectant les données en provenance de divers types d'équipements électronique de positionnement. Elle facilite aussi la remontée d'informations directement dans les cockpits afin d'aider les pilotes à composer avec des conditions météo changeantes.

2^{ème} Prix de 5 000 € - **EasyVFR 4** est un logiciel complet de préparation de vol, de routage et de navigation. EasyVFR 4 assiste le pilote dans sa gestion du vol et réduit le risque de collision en vol grâce à un outil de routage qui reconnaît les différents types d'espaces aériens et qui fait la liaison avec les NOTAM. Il fournit également des graphiques météo sur écran dans le cockpit.

3^{ème} Prix de 2 000 € - **Flytool** offre une aide à la gestion de la sécurité pour la communauté de l'aviation générale, qui porte sur la gestion du vol et la réduction des risques d'accident de tout type. Il fournit des comptes rendus de signalements de manière simple et facile, qui permettent aux dirigeants de club d'exploiter les dits signalements



et de partager avec les pilotes, les enseignements qui en sont tirés. Il fournit aussi d'autres fonctions comme le carnet de vol électronique ou le rappel des échéances de validité des licences.

En plus, un prix spécial a été attribué à **Oscar Yankee APS** pour leur application Wings Toolbox. Cette application a été développée depuis peu et est très prometteuse pour améliorer la sécurité pour l'aviation récréative. Elle fournit par exemple des instruments de secours en cas de panne majeure, des informations sur les terrains et leur position de manière à aider le pilote à se situer et à composer avec des conditions météo changeantes grâce à une fonction de « Baromètre personnel ». Enfin, elle relaye la bande dessinée Sunny Swift aux usagers.

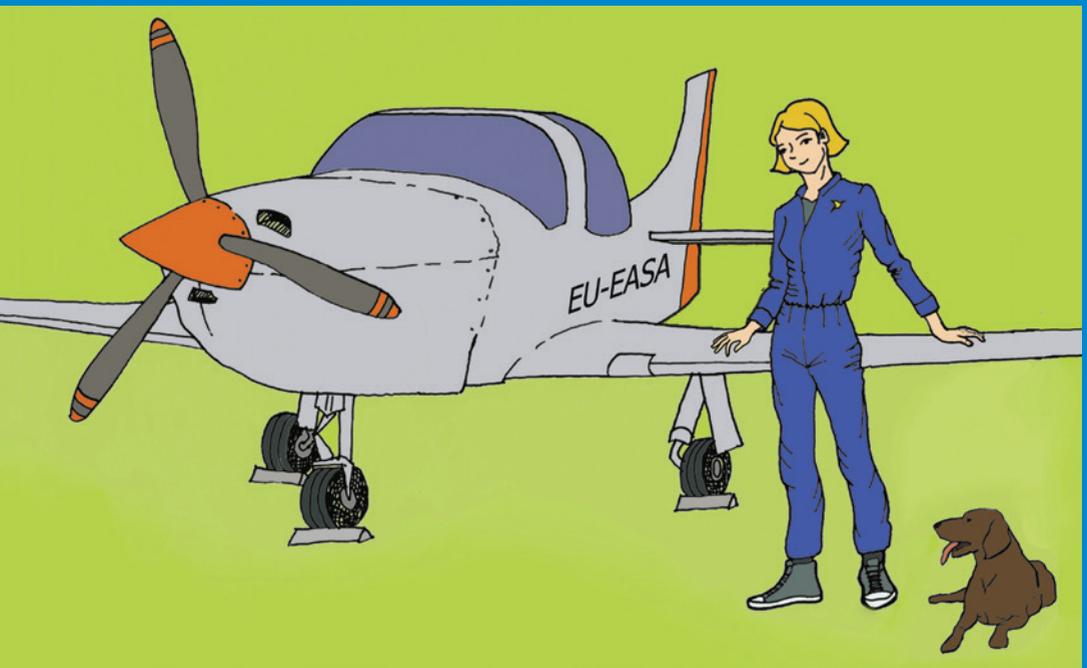
Pour en savoir plus sur les lauréats et les autres candidats, sur leurs applications et outils, visitez le site [EASA GA Community Site](#).

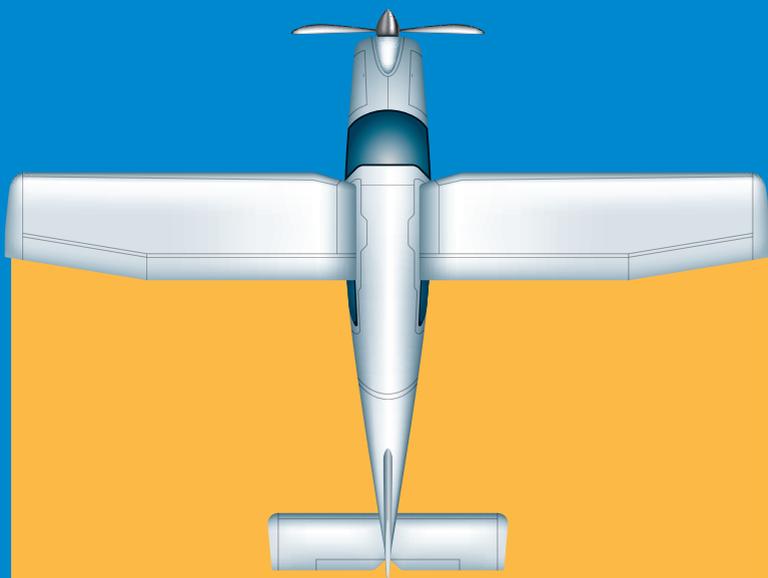
TOGETHER4SAFETY – COMPRENDRE LA SÉCURITÉ

Alors que l'information est gratuite, disponible sur smartphones et plein d'autres équipements, que les utilisateurs peuvent rester connectés 24/7, il est toujours aussi difficile de trouver une information fiable et à jour sur un sujet donné de l'aviation générale, ou sur la sécurité. Grâce à une initiative commune avec le site web GA Community, un nouveau portail de promotion de la sécurité "Together4Safety" va être lancé pour répondre à votre besoin d'information sous une forme renouvelée et plus attrayante.

Grâce au site [GA Community](#), au [site web de l'EASA](#) et à notre présence sur les réseaux sociaux, nous vous tiendrons au courant des questions importantes de sécurité ainsi que des dernières mises à jour de la réglementation. Vous pouvez également vous inscrire pour recevoir newsletters et bien d'autres choses. En 2019, Together4Safety a accueilli son premier évènement pratique de promotion de la sécurité, qui impliquait 12 pilotes d'aviation générale se confrontant aux défis du vol sans visibilité. En 2020, une importante campagne va être lancée sur la prévention des pertes de contrôle en vol - restez à l'affût des prochaines annonces.

Le [site Web de l'EASA](#) est bien sûr le meilleur endroit pour rester en contact et retrouver les aventures de Sunny Swift. La totalité des histoires publiées depuis deux ans est disponible pour téléchargement dans toutes les langues de l'Union Européenne.





European Union Aviation Safety Agency

Postal address

Postfach 101253
50452 Cologne

Visiting address

Konrad-Adenauer-Ufer 3
50668 Cologne
Germany

Tel. +49 221 89990-000

Web www.easa.europa.eu/fr

An Agency of the European Union

