

GA ROADSHOW EASA

L'EASA va révolutionner l'aviation générale

Lorsque l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) s'occupe de l'aviation générale, un frisson glacial parcourt l'échine de la profession aussi bien que des usagers. Heureusement, depuis l'arrivée de **Patrick Ky** à sa tête, souffle un vent nouveau. Le 8 octobre dernier a été présenté le « General Aviation Roadshow EASA » avec pour mots d'ordre : simplification, assouplissement et amélioration des réglementations !

PAR EMMANUEL DAVIDSON
PHOTOS DE L'AUTEUR ET DR

C'est sous l'impulsion de Patrick Ky, directeur général de l'Agence, que l'EASA est en train de revoir l'ensemble de la réglementation concernant l'aviation générale et les licences de pilote.

Loin des déclarations sans lendemain de son prédécesseur, Patrick Ky, pilote privé lui-même, a constitué une équipe qui travaille à changer les règles de certification, de maintenance, de réparation, mais aussi de modifier le système réglementaire de l'enseignement du pilotage et de suivi des structures légères, comme les aéro-clubs. C'est la Task Force for General Aviation. Les procédures de réparation et de modification des équipements de nos avions (y compris l'acceptation des STC venus des USA) n'ont pas été oubliées.

C'est une véritable bouffée d'oxygène pour toutes les parties constituant l'aviation générale. D'autant plus que l'Agence n'hésite pas à communiquer sur le sujet et rend compte de l'avancement des tâches et du calendrier d'application. Le 8 octobre, toutes les composantes de l'aviation générale étaient réunies à la DGAC pour assister à la présentation du résultat des travaux de l'Agence. C'est clair : maintenant, il s'agit d'une réalité, les choses vont changer pour l'aviation générale.

Voici un article interactif, c'est un peu une première pour nous ! Pour bien suivre les évolutions proposées, suivez le mini-lien pour chaque thème et visualisez sur le web la présentation qui y est associée. Pour vous faciliter la tâche, nous les avons aussi rassemblés sur une page de notre site Internet : www.aviation-pilote.com/general-aviation-road-map

Ce qui y est annoncé est révolutionnaire, et cela devrait vous plaire !

Rechercher

Vers des règles plus simples et meilleures pour l'aviation générale, par Dominique Roland (EASA)

Dominique Roland est bien connu en France. Il a fait une longue carrière de voltigeur, d'ingénieur aéronautique et de pilote d'essai. Il a ensuite rejoint les autorités européennes et œuvre maintenant au directeur certification



Dominique Roland, patron de l'aviation générale à l'EASA, est un pilote reconnu, ancien compétiteur de haut niveau en voltige et chef pilote de Mudry (avions CAP). Il est sorti de l'EPNER en 2010, diplômé comme pilote d'essai pour l'aviation générale.

de l'EASA. Il a été choisi par Patrick Ky pour être le « champion » de l'aviation générale au sein de l'Agence. Il dirige donc les efforts de simplification et rend compte directement au directeur général, Patrick Ky. Dominique a introduit le projet visant à aider l'aviation générale à retrouver une santé plus florissante et à la débarrasser d'un certain nombre de règles inutiles ou alors de simplifier la réglementation actuelle. Nous avons rencontré un pilote passionné, connaissant sur le bout du doigt tous nos problèmes, étant lui-même propriétaire. Allié à



la volonté de Patrick Ky, il prône un véritable changement dans l'attitude de l'Agence par rapport à l'aviation générale.

<http://urlz.fr/4eqz> Rechercher

Des règles de maintenance plus simples dans l'Union européenne, par Jean-Pierre Arnaud (EASA) et Romain Hornung (OSAC)

Ce premier saut dans l'explication des textes réglementaires est certes un peu rébarbatif mais indispensable pour permettre la compréhension du processus. Il ne s'agit pas de les changer d'un coup de baguette magique, mais de faire évoluer l'ensemble pour arriver à une situation harmonieuse et à la prise en compte de tous les utilisateurs de l'aviation générale. Les points les plus importants sont l'évolution des programmes d'entretien, la responsabilisation des propriétaires et des opérateurs. L'ancienne législation donnait tout pouvoir au CAMO, chargé de suivre la navigabilité des aéronefs. Désormais, les Part-CAO les remplaceront et ils n'auront plus pouvoir de vie et de mort sur nous, usagers. Place est donc faite au dialogue et à une approche raisonnée et pragmatique.

Connaissez-vous le CS-STAN ? C'est le recueil indispensable qui permet de réaliser des modifications et des réparations sans tomber dans l'enfer administratif des approbations de modification/réparation mineure ou majeure. Installer un indicateur d'angle d'incidence ? C'est maintenant possible facilement ! Jusqu'à aujourd'hui, les textes étaient figés, immuables monolithiques. Pour la première fois, l'Agence publie un texte qui évolue dans le temps. Il est prévu que le CS-STAN soit mis à jour une fois par an. Il sera ainsi augmenté des procédures et/ou modifications possibles qui auront été rencontrées dans l'année. C'est intelligent et pragmatique. Cela com-

plète aussi l'adoption par l'EASA des STC AML (Accepted Model List) qui permettent à un concepteur de définir une classe d'appareils auxquels son STC est applicable. Au lieu d'agrèer le montage par STC d'un GPS sur Robin DR 400 140B, par exemple, le STC AML du GPS permet son montage sur les avions monomoteurs ou bimoteurs. Ainsi, tous les Robins DR 400 seront compris, au même titre que les Cessna et les Piper. Avec le CS-STAN, cela permet de nombreuses combinaisons, l'abandon de dossiers de modifications complexes et coûteux. Une économie et du pragmatisme !



Installer une prise d'alimentation électrique USB ?

Le STC américain existe mais jusqu'à maintenant, c'était une gageure d'arriver à le faire approuver en Europe. Bientôt, on déclarera à titre individuel l'application du STC américain.

<http://urlz.fr/4eqw> Rechercher

Des règles de maintenance plus simples dans l'Union européenne. Licences de mécanicien, par Jean-Pierre Arnaud (EASA) et Jérôme Hamon (DSAC)

Avec l'arrivée de la Part-M initiale, les licences de mécanicien avaient changé. La situation était presque intolérable pour bien des ateliers de petite taille qui peinaient à voir leurs mécaniciens et apprentis obtenir leurs licences. Dans ce domaine aussi, les règles évoluent et le bon sens reprend le dessus. Les programmes de formation sont mieux adaptés et prennent en compte la réalité du terrain. C'était devenu indispensable pour former de nouveaux mécaniciens. Les règles sont européennes et s'appliquent dans tous les pays gérés par l'EASA.

L'ensemble des règles de maintenance sont en train d'être revues et permettront dans l'avenir aux mécaniciens indépendants d'intervenir sur les avions de moins de 2730 kg non exploités en transport public.

Les ballons, les planeurs, autant d'activités particulières qui méritent une réglementation particulière.

<http://urlz.fr/4equ> Rechercher

Conception et production des avions légers : vers une simplification de la Part 21, par Thomas Iacono (DSAC) et Dominique Roland (EASA)

Même si la conception des aéronefs n'intéresse que certains d'entre nous, il n'en reste pas moins que les règles concernant la conception et la production des avions légers étaient par trop contraignantes et calquées sur l'aviation commerciale. Sans réformes, l'avenir des concepteurs d'aéronefs était bien sombre. Avec les nouvelles règles, l'horizon s'éclaircit.

<http://urlz.fr/4eqC> Rechercher

Opérations aériennes en aviation générale, par Eric Bennett (EASA)

Depuis quelque temps, on ne savait plus très bien à quel Saint se vouer pour déterminer quelle était la réglementation à suivre si l'on était un club en train de faire des baptêmes, une société de travail aérien faisant du remorquage de bannières, etc. Les règles s'entrecroisaient et généraient moult confusions. La réforme proposée prend en compte le niveau de sécurité souhaitable pour chaque type d'activité et amène une réglementation juste pour chaque type d'activité.

<http://urlz.fr/4eqE> Rechercher

Mise en place des règlements ballons et planeurs. Licences et opérations, par Eric Bennett (EASA), Antoine Toulemont (DSAC), Patricia Lamy (EBF)

Voici un cas qui montre la volonté de l'Agence à modifier les règles qui étouffaient un pan d'activité entier. Là encore, la simplification est profonde, conçue avec les acteurs du secteur.



<https://miniurl.be/r-188g> Rechercher

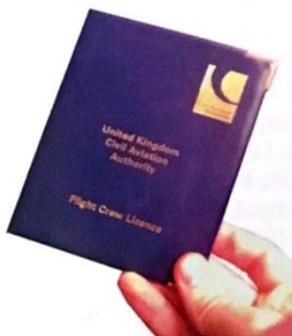
Formation hors ATO : organismes DTO (Opinion 11/2016), par Georges Rebender (EASA), Bertrand Huron (DSAC), Jean-Pierre Delmas (FFA)

L'arrivée des ATO a bouleversé l'aviation générale en France. Complicé, lourd, inadapté aux structures de nos aéroclubs, le concept d'ATO a été imposé à marche forcée. Le retour en arrière proposé est une délivrance pour tous, sachant que ceux qui ont été au bout de l'exercice et obtenu leur statut d'ATO ont de quoi grogner !

<https://miniurl.be/r-188h> Rechercher

LAPL modulaire avion et planeur, par Bertrand Huron (DSAC)

La LAPL est la licence la plus basique que l'on puisse obtenir. Elle ressemble beaucoup à notre ancien brevet de base. La proposition est d'aller jusqu'au bout et de modifier la réglementation pour permettre de passer une licence de base, à laquelle viennent s'ajouter des qualifications additionnelles (emploi de passagers, navigation, etc.). Même si cette idée semble sensée, tous les pays membres ne la voient pas d'un bon œil et il va falloir livrer bataille si l'on souhaite la voir adoptée.



La LAPL modulaire deviendrait une licence européenne, reconnue par tous les Etats membres, ce qui permettrait d'en exercer les privilèges à l'étranger.

<https://miniurl.be/r-188i> Rechercher

Accès simplifié à l'IFR pour les pilotes de l'aviation générale, par Georges Rebender (EASA) et Michel Lévy (DSAC)

L'accès à l'IFR est devenu possible il y a peu, avec l'arrivée du FNIR et de l'IR CBT. L'Agence veut aller encore plus loin et sortir complètement de l'état d'esprit qui a consisté, pendant des années, à réserver l'IR aux professionnels et à limiter l'accès du vol aux instruments par un théorique destiné



L'IFR possible pour tous les pilotes privés, c'est maintenant la ligne de conduite de l'agence. Les théoriques et modules pratiques sont revus pour faciliter l'accès au vol aux instruments.

aux seuls pilotes de ligne. Lorsque l'on parcourt cette présentation, on mesure le chemin réalisé dans la modification profonde des anciennes règles.

<https://miniurl.be/r-188j> Rechercher

Limitations des temps de vol, par Dominique Roland (EASA)

Là encore, la meilleure règle est de ne pas produire une règle si elle n'est pas nécessaire. Mais une précision importante est apportée. Les pilotes professionnels qui volent en instruction en aéroclub ou pour leur propre plaisir n'ont pas à comptabiliser leurs heures de vol effectuées dans leurs moments de loisirs dans le décompte de leurs temps de vol pro. Cela devrait permettre aux pilotes de ligne de revenir enseigner en club sans arrière-pensée.



Les vols effectués à titre privé ne sont pas comptabilisés négativement dans les temps de repos des pros. Soulagement dans les clubs !

<https://miniurl.be/r-188k> Rechercher

Évolution de la compétence linguistique pour l'aviation générale, par Georges Rebender et Dominique Roland (EASA)

Voilà une autre réforme que l'on souhaite ardemment. L'empilement juridique concernant les compétences linguistiques a conduit à des situations ubuesques. La réforme proposée, si elle est adoptée, permettra d'évoluer

vers une situation beaucoup plus acceptable par tous les pilotes. Le but est de répondre aux exigences OACI lorsque c'est réellement nécessaire, sans obliger tout le monde à passer un test d'anglais pour faire des tours de piste ou du local sur un terrain non contrôlé, en dehors de toute zone réglementée.

Conclusion

Le message désespéré que passait l'ensemble des pilotes, sociétés de travail aérien, clubs et autres acteurs de l'aviation générale a été entendu. Ceux qui prônaient l'adoption du système américain devraient avoir le sourire. Sans le crier sur tous les toits, les nouvelles règles s'approchent beaucoup de ce qui existe de l'autre côté de l'Atlantique. Cela va avec une responsabilisation des pilotes, propriétaires et exploitants. Mais qui dit responsabilisation dit aussi que le système permet de punir les tricheurs.

L'Agence a pris en compte l'urgence de la situation. Les mesures présentées vont toutes dans la bonne direction et répondent aux attentes des usagers : simplification des règles existantes, responsabilisation des pilotes, propriétaires et exploitants, pas de règles quand elles ne sont pas nécessaires, proportionnalité par rapport aux opérations commerciales ou à l'exploitation d'avions complexes. Le reproche que l'on pourrait lui faire est celui de ne pas avoir agi plus tôt.

Mais réjouissons-nous de ce qui est en train de se passer. C'est une avancée formidable. De plus, l'EASA fait les choses en profondeur et a demandé la modification des textes de base qui la régissent. Cela permet, désormais, un traitement différencié des secteurs qui composent l'aviation. Ainsi, on pourra dans l'avenir légiférer à bon escient, avec un cadre différencié pour les compagnies aériennes et l'aviation générale. Cela n'était pas possible avant. C'est la meilleure preuve que l'EASA a compris notre message. ✈