

**« La licence actuelle est trop complexe pour un usage uniquement limité aux loisirs à proximité de son aérodrome de rattachement. »**

contrôle (Controlled Flight Into Terrain) et l'impact après perte de contrôle liés à une mauvaise gestion de la machine ou de ses conditions de vol semblent rester les risques majeurs, avec comme vous le soulignez souvent dans vos pages, les capacités humaines, l'entraînement et la météo pour facteurs contributifs. L'incapacité physique du pilote est considérée comme marginale. Le risque pour les tiers est statistiquement extrêmement faible pour ne pas dire inexistant. Il est tentant de conclure que l'expérience et l'entraînement régulier du pilote ont donc un lien direct sur l'accidentologie. Des processus de certification, de suivi de navigabilité et des licences plus adaptées permettront de revenir à des coûts (d'aéronefs et heures de vol) plus adaptés aux contraintes économiques de l'aviation légère, et devraient offrir une approche plus simple, donc relancer l'activité tout en élevant le niveau de compétence des pilotes privés grâce à une augmentation de leur entraînement.

**Parmi les évolutions importantes du cadre réglementaire, nous avons relevé que les plus significatives concernent l'aviation légère jusqu'à 2000 kg et leurs pilotes.**

**Confirmez-vous les promesses de l'EASA ?**

Beaucoup moins de changements sont effectivement proposés pour les appareils de plus de 2000 kg de masse maximale. Entre 1000 et 2000 kg, l'évolution concerne surtout les licences et les règles opérationnelles. Au-dessous de 1000 kg, et jusqu'à 450 kg, la limite inférieure du domaine de compétence de l'EASA, elle vise autant les machines (en conception et maintenance) que les licences et les règles opérationnelles. Au chapitre des certifications, les processus sont aujourd'hui très durs à supporter pour la petite industrie. Produire un nouvel avion sous-entend trois certifications pour un

avionneur : une pour la conception (le DOA, pour Design Organisation Approval, bien qu'une procédure dite alternative, qui n'offre aucun privilège, existe), une seconde pour l'avion lui-même et une troisième pour la production. Le principe du DOA, suivant lequel l'avionneur conçoit et l'autorité vérifie tout en accordant certains « privilèges » au concepteur (classification et approbation de certaines modifications et réparations, préparation et contrôle de certains dossiers de certification, approbation des conditions de délivrance de laissez-passer, etc.), convient parfaitement pour sortir l'A-380 ou le 7X. Mais lorsque nous allons vers le plus léger, il devient quasiment impossible économiquement de délivrer un DOA au vu de l'impact économique que peuvent avoir nos exigences d'approbation sur une petite structure industrielle : ce qui marche pour les gros ne marche pas automatiquement pour les petits. Les contraintes économiques du système de l'aviation lourde deviennent aujourd'hui le principal écueil à la sortie de nouveaux avions légers. Nous proposons de reconsidérer, voire de s'affranchir du DOA actuel en utilisant au mieux le principe de la « *qualified identity* », avec lequel l'autorité vérifie « en continu » la capacité de conception et l'approche qualité de l'avionneur. Si vous avez été à même de concevoir et mener une certification en dialogue permanent avec une entité qualifiée qui sera en mesure de recommander la certification à l'Agence lorsque tous les travaux seront terminés, nous pensons que la « *design capability* » requise par nos textes sera vérifiée de fait. Le concept demande maintenant un niveau de réglementation approprié et proportionnel au risque, et une participation des acteurs visant à les responsabiliser. L'ajustement du cadre de la maintenance (la Part-M) aux besoins des appareils non complexes devrait évoluer vers une réglementation allégée. L'éventualité d'une « light

Part-M » avait été considérée, avec un nouveau niveau de licence pour les techniciens et des possibilités accrues d'entretien par les pilotes utilisateurs. Nous nous sommes finalement orientés vers une refonte de certains aspects et nous préparons à soumettre environ 30 modifications.

**Des avions plus accessibles sont ainsi annoncés.**

**Et les licences de pilotage ?**

Le concept avec cette nouvelle catégorie d'aéronefs vise à offrir aux constructeurs un marché d'aviation de loisir européen. Il s'adresse également aux utilisateurs à travers la définition d'une licence adaptée, qui ne devra pas imposer aux candidats de passer parfois des années de formation avant l'examen. La licence actuelle est trop complexe pour un usage uniquement limité aux loisirs à proximité de son aérodrome de rattachement. Une licence plus simple contribuera grandement à attirer plus de monde vers l'aviation légère et à revitaliser ce secteur. La licence européenne de loisirs, initialement envisagée comme RPPL (pour Recreational Private Pilot Licence) puis LPPL (pour Leisure PPL), devrait être basée sur une licence de base commune à tous les pays pour les avions simples (de moins de 2000 kg), sans restriction d'espaces aériens ou d'aéroports, et évolutive à travers des qualifications (ratings) pour différentes catégories ou types d'appareils (train rentrant, etc.) ou de privilèges (instructeur, vol aux instruments simplifié, etc.). Les exigences médicales doivent elles aussi être appropriées et proportionnelles au risque. Le concept envisageait que des praticiens généralistes devaient pouvoir délivrer des certificats basés par exemple sur une attestation signée par le pilote. Ce point reste encore à débattre mais l'idée est bien là. Nous réfléchissons également à garantir une situation par laquelle les formations devront pouvoir être délivrées par des aéro-clubs comme par des entreprises commerciales. Une passerelle entre ce nouveau PPL (R ou L) et le FCL-PPL standard devra être établie, tout en gardant à l'esprit que cette licence ne sera

valable que pour des aéronefs de moins de 2000 kg.

**L'évolution la plus marquée concerne les ELA, qui composeront la première catégorie du cadre de l'EASA, au-dessus de 450 kg.**

En effet. Ouverte de 450 à 1000 kg de masse maximale, la catégorie des ELA (European Light Aircraft) inclut les LSA (biplaces limités à 600 kg – NDLR), et autorise les quadriplaces. Elle aura pour avantage de leur voir attribuer un certificat de type non expérimental et donc valide dans l'ensemble des États de l'Union européenne.

La simplification très importante de certification sera liée au principe du minimum acceptable (acceptable minimum of compliance) de certification : on décide à l'avance avec l'entité qualifiée de se baser sur un ensemble de spécifications techniques et on établit des exigences techniques suffisantes, à travers la notification par exemple de standards industriels du type ASTM pour les machines les plus légères. L'autorité contrôle par suivi, par exemple à travers une entité qualifiée, et intervient pour réorienter le projet si un problème apparaît.

Pour les appareils entre 1000 et 2000 kg de masse maximale, la simplification sera effectivement moins drastique. Nous travaillons surtout sur les modifications de la Part-M et des règles opérationnelles allégées. Mais il sera aussi plus facile de développer un nouvel avion du type CS/FAR-23, avec des DOA plus simples à obtenir, et des procédures de certification allégées.

**La demande appuyée des producteurs de l'Est d'une catégorie similaire à celle des LSA n'a pas été entendue ?**

Pour construire des solutions créatives et travailler sur le long terme, le groupe de travail doit se tenir en dehors des exigences immédiates des différents marchés. Il doit également tenter de ne pas privilégier de solutions particulières qui ne pourraient pas forcément s'appliquer à l'ensemble de la Communauté. Nous constatons une crainte profonde de l'évolution :