



**BULLETIN
D'INFORMATION
GSAC**

Edité par : DGAC FRANCE

Le : 11 AOUT 2010

**TITRE : TRANSITION REGLEMENT (CE) 2042/2003 POUR
L'AVIATION GENERALE**

A. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet de décrire les dispositions applicables dans les domaines du règlement (CE) 2042/2003 affectés par des mesures transitoires.

Ce BI remplace l'annexe 5 du BI 2009/27 à partir du 28 septembre 2010.

B. APPLICABILITE

Sont concernés par le présent BI toutes les personnes et organismes impliqués dans la maintenance et/ou la gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs :

- relevant de la réglementation communautaire (c'est-à-dire ceux qui n'en sont pas exclus par l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008), et
- utilisés en aviation générale (*).

(*). Voir définition au § C.

C. DEFINITIONS

Aéronef ELA1 : désigne

- i) un avion, un planeur ou un planeur motorisé d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 1 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe (voir définition ci-dessous) ;
- ii) un ballon dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
- iii) un dirigeable conçu pour deux occupants au maximum et dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 2 500 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1000 m³ pour les dirigeables à gaz.

Aéronef lourd : avion de plus de 5 700 kg ou hélicoptère multimoteur.

Aéronef motorisé complexe : désigne :

- i) un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
- ii) un hélicoptère certifié :
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- iii) un aéronef à rotors basculants.

Aviation générale : Dans le cadre de ce BI, l'expression "aviation générale" désigne tous les cas d'utilisation qui ne sont pas du transport aérien commercial au sens de l'article 1.3 du règlement (CE) 2042/2003.

Sont donc aussi concernés par le présent BI les exploitants réalisant, sous licence d'exploitation nationale ou sans licence, des opérations commerciales de transport aérien :

- d'aéronefs non motorisés (ballons), ou
- limitées à des vols de A vers A (vols locaux ou touristiques).

En effet, ces types d'exploitation sont exclus du champ d'application du règlement communautaire (CE) 1008/2008 relatif aux licences d'exploitations.

CDN : certificat de navigabilité (normal ou restreint)

CEN : certificat d'examen de navigabilité (en anglais : ARC "airworthiness review certificate") : EASA Form 15a (CEN émis par l'autorité) ou EASA Form 15b (CEN émis par un organisme Partie M/G+I)

Environnement contrôlé : un aéronef est dit en environnement contrôlé lorsque sa gestion de navigabilité est assurée par un organisme Partie M/G et qu'au cours des 12 mois précédents :

- cet organisme Partie M/G a assuré en continu la gestion de l'aéronef
- la maintenance a été réalisée exclusivement par des organismes Partie 145 ou Partie M/F, sauf éventuellement pour les tâches simples définies à l'Appendice VIII de la Partie M

Examen de navigabilité : contrôle physique et documentaire d'un aéronef, réalisé conformément au § M.A.710 par l'autorité, par un organisme Partie M/G+I ou par un mécanicien indépendant habilité (pour les aéronefs ELA1 uniquement), en vue de la délivrance d'un CEN.

LNMA : licence nationale de maintenance d'aéronef, délivrée conformément au Bulletin d'Information GSAC n° 2009/34.

MTRE : personne habilitée par la DGAC à faire passer un examen de qualification de type conformément à l'Appendice III de la Partie 66, pour un aéronef non complexe. Voir fascicules P-55-20 et P-55-21 ainsi que la liste des MTRE sur www.gsac.fr

Organisme Partie M/G+I : organisme Partie M/G titulaire du privilège "I", c'est-à-dire du privilège prévu au MA711(b) de réaliser les examens de navigabilité

Prorogation d'un CEN : extension de la validité du CEN sans examen de navigabilité (au maximum 2 prorogations sont possibles). A partir du 28 septembre 2010, les prorogations ne peuvent être réalisées que par les organismes Partie M/G pour les aéronefs en environnement contrôlé.

Note : à ne pas confondre avec le "renouvellement" d'un CEN, expression parfois utilisée pour désigner la délivrance, après un examen de navigabilité, d'un nouveau CEN à un aéronef qui faisait précédemment l'objet d'un CEN arrivant à expiration.

D. EXAMENS DE NAVIGABILITE

Réf. : Annexe 2 du BI 2009/27

Voir aussi diagramme de synthèse en annexe.

Le 28 septembre 2010 prendra fin la période de transition prévue à l'article 3.4 du règlement (CE) 2042/2003 :

- Le GSAC ne pourra plus réaliser les examens de navigabilité des aéronefs de plus de 2 700 kg
- Le GSAC ne pourra plus proroger les CEN
- Les organismes Partie M/G ne pourront proroger les CEN, à leur échéance, que si l'aéronef est strictement en environnement contrôlé, c'est-à-dire que lors des 12 mois précédents :
 - l'organisme Partie M/G a assuré la gestion de l'aéronef (sous son agrément G)
 - la maintenance a été réalisée exclusivement par des organismes Partie 145 ou Partie M/F, sauf éventuellement pour les tâches simples définies à l'Appendice VIII de la Partie M

Si ces conditions ne sont pas réunies (notamment si l'organisme Partie M/G a obtenu son agrément Partie M/G moins de 12 mois auparavant ou si des travaux de maintenance hors Appendice VIII ont été réalisés par des organismes qui n'étaient pas encore titulaires d'un agrément Partie M/F ou Partie 145 au moment des travaux) un examen de navigabilité sera nécessaire.

La fin de ces dispositions transitoires va donc entraîner un pic du nombre d'examens de navigabilité entre le 28 septembre 2010 et le 28 septembre 2011, pour lequel le GSAC n'est pas dimensionné.

Afin d'éviter que des CEN ne puissent être renouvelés dans les délais, la DGAC encourage les propriétaires, aéroclubs, organismes de maintenance et de gestion à privilégier :

- l'environnement contrôlé, permettant un cycle d'examen de navigabilité de 3 ans
- les solutions d'examens de navigabilité par des organismes ou personnes habilités :
 - organismes Partie M/G+I
 - à défaut d'organisme Partie M/G+I, pour les aéronefs ELA1, un mécanicien habilité à réaliser les examens de navigabilité selon le M.A.901(g) (voir plaquette d'information disponible sur le site www.gsac.fr)

Compte tenu de l'exigence d'ancienneté de 12 mois pour l'environnement contrôlé, les organismes ayant postulé, ou souhaitant postuler, à un agrément Partie M/G sont encouragés à prendre les dispositions nécessaires à l'obtention de leur agrément dans les meilleurs délais.

Enfin les organismes détenteurs ou postulant à un agrément partie M/G sont encouragés à postuler également au privilège I.

Note : un canevas révisé de MGN, tenant compte des révisions de la Partie M introduites depuis la publication du précédent canevas, est disponible sur le site www.gsac.fr.

Notamment doivent être prises en compte avant le 28 septembre 2010 les modifications des durées de conservation de certains enregistrements de navigabilité introduites par le règlement (CE) 127/2010.

E. PRIVILEGES APRS ET LICENCES DE MAINTENANCE

E.1. Point sur la réglementation

L'AESA a publié fin 2009 deux opinions (04/2009 et 05/2009) visant notamment à :

- créer de nouvelles catégories de licences pour les aéronefs légers (licences L et B3)
- simplifier les règles relatives aux qualifications de type et de groupe, notamment pour les avions à pistons.

Sur la base de ces opinions, un projet consolidé de révision des règlements concernés a été préparé. Toutefois ce projet ne pourra être adopté et publié avant l'échéance du 28 septembre 2010. Il devrait être mis à l'ordre du jour d'un Comité EASA (comité regroupant la Commission, l'AESA et les Etats Membres) à l'automne 2010 avec une prévision de publication début 2011.

Dans l'attente, la Commission a décidé de repousser jusqu'au 28 septembre 2011 la date d'obligation de détention d'une licence Partie 66 pour les aéronefs non lourds non utilisés en transport aérien commercial.

En parallèle, la DGAC a choisi d'adopter certaines mesures dérogatoires, sur la base de sa connaissance actuelle des projets d'évolution réglementaire :

- possibilité, pour les aéronefs relevant des futures licences L et B3 (c'est-à-dire : planeurs, ballons et, pour les travaux mécaniques et électriques uniquement, avions à pistons de 2 000 kg ou moins), de continuer à appliquer les règles nationales pour la qualification des personnels APRS jusqu'au 28 septembre 2011 (dans l'attente que soit connue la date limite au-delà de laquelle les licences L et B3 seront obligatoires, sachant qu'il devrait être possible de convertir ces qualifications nationales en licences L ou B3, selon des modalités restant à définir)

- possibilité d'extension d'une habilitation APRS à un nouveau type d'aéronef à pistons sous réserve de justifier d'une expérience pratique sur le matériau de construction du nouveau type d'aéronef (cf. § 66A45 modifié dans l'opinion 05/2009). Toutefois ce nouveau type ne pourra être porté sur la licence 66 selon ce procédé qu'après adoption formelle de l'opinion 05/2009).

ATTENTION : ces mesures dérogatoires temporaires ne pourront être pérennisées que si les dispositions correspondantes sont effectivement inscrites dans le règlement, ce qui n'est pas possible de garantir avec certitude à ce stade.

E.2. Obligation de détention d'une licence de maintenance

Dans tous les cas, cette obligation ne s'applique pas :

- aux personnels APRS sur équipements
- au pilote-proprétaire (dans les conditions décrites au § 3.3.2 de l'Annexe 1 du BI 2009/27).

	Avant 28 sept 2010		28 sept 2010 – 28 sept 2011		Après 28 sept 2011	
	Lourd ou TP	Non lourd AG	Lourd ou TP	Non lourd AG	Avions Hélicoptères	Planeurs Ballons
Partie 145	Licence 66	Pas d'obligation	Licence 66	Pas d'obligation	Licence 66 (1)	LNMA (2)
Partie M/F		Pas d'obligation		Pas d'obligation		
Hors cadre agréé		Licence 66 ou LNMA ou Déclaration d'entretien		Licence 66 ou LNMA		

(1) Sauf si le règlement a été révisé entre temps pour autoriser un nouveau report de l'exigence de Licence 66 pour les avions de 2 000 kg ou moins

(2) Jusqu'à une date future, non connue à ce jour, au-delà de laquelle une licence L sera obligatoire. Les modalités de transformation des LNMA en licences L restent à définir.

Il résulte du tableau ci-dessus les obligations suivantes afin d'assurer le maintien des privilèges APRS des personnes concernées :

	Planeurs et ballons	Avions et hélicoptères
Organismes Partie M/F et Partie 145	Les privilèges APRS doivent être convertis en LNMA avant le 28 septembre 2011	Les privilèges APRS devront avoir été convertis (1) en licences 66 avant le 28 septembre 2011 (2)
Hors cadre agréé	Comme indiqué au § 2.1 de l'annexe 5 du BI 2009/27, les déclarations d'entretien doivent être converties en LNMA avant le 28 septembre 2010.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comme indiqué au § 2.1 de l'Annexe 5 du BI 2009/27, les déclarations d'entretien doivent être converties en LNMA ou en licence partie 66 (1) avant le 28 septembre 2010. ▪ Les LNMA devront avoir été converties en licences 66 (1) avant le 28 septembre 2011 (2)

(1) Conversion en licence 66 : la conversion en licences B1 ou B2 par la règle du grand-père n'est possible que pour les privilèges obtenus avant le 28 septembre 2006. Pour les privilèges acquis après le 28 septembre 2006, une conformité directe à la Partie 66 devra être démontrée *a posteriori* :

- Nouvelle (sous-)catégorie : passage d'examens des (sous-)modules de la Partie 66 spécifiques à la nouvelle catégorie et expérience minimale représentative de la nouvelle catégorie (cf. app. IV de la Partie 66)

- Nouveaux types aéronefs :
 - pour les aéronefs complexes : formation de type (théorique et pratique) approuvée et examen
 - pour les aéronefs non complexes : examen de type (par organisme 147 ou MTRE) + expérience
 - possibilité de bénéficier des futures évolutions réglementaires en matière de qualifications de type et de groupe (notamment pour les avions à pistons)

(2) Avant le 28 septembre 2011 : sauf si le règlement a été révisé entre temps pour autoriser un report de l'exigence de licence 66 pour les avions de 2000 kg ou moins. Une règle du grand-père devrait alors permettre de convertir les LNMA en licences B3 (mais pas en licence B1 ou B2 pour lesquelles la date de référence de la règle du grand-père reste le 28 septembre 2006).

E.3. Règles applicables pour l'obtention de nouveaux privilèges APRS (aéronefs non lourds en AG)

	Avant le 28 septembre 2010	Après le 28 septembre 2010
<ul style="list-style-type: none"> • Avions à pistons de 2000 kg ou moins (travaux mécaniques et électriques uniquement) (1) • Planeurs • Ballons 	Règles nationales	Règles nationales (2)
Autres cas	Règles nationales	Règles de la Partie 66 (3) (en tenant compte, sous dérogation, des nouvelles possibilités offertes par l'opinion 05/2009)

- (1) Travaux relevant de l'actuelle catégorie B1 (réf. 66.A.20(a)(2))
- (2) Jusqu'à la date à laquelle les règles de qualifications de la Partie 66 (catégories B3 ou L) seront obligatoires (date non connue à ce jour)
- (3) Les règles de la Partie 66 sont applicables à partir du 28 septembre 2010 même si la détention effective de la licence 66 n'est pas encore requise (voir au § E.2 le tableau des obligations de détention d'une licence).
 - Habilitation dans une nouvelle (sous-)catégorie : nécessite que la personne détienne déjà une licence 66 ou au moins, pour les "grand-pères", que les droits acquis aient été validés (fiche DAVA émise par le GSAC central), afin de confirmer la(les) catégories déjà détenues. Il faut alors passer, dans un organisme Partie 147, les examens des (sous-)modules de la Partie 66 spécifiques à la nouvelle catégorie et démontrer une expérience pratique représentative de la nouvelle catégorie (cf. app. IV de la Partie 66)
 - Habilitation pour un nouveau type d'aéronef : doit se faire que conformément au 66A45 (par dérogation : dans sa version modifiée par l'opinion 05/2009) :
 - Pour les aéronefs complexes : formation de type (théorique et pratique) approuvée et examen
 - Pour les aéronefs non complexes :
 - examen de type (par organisme 147 ou MTRE) + expérience pratique sur le nouveau type
 - sous dérogation, nouvelle possibilité offerte par l'opinion 05/2009 : ajout de tout nouveau type d'aéronef à pistons sous réserve d'être déjà habilité sur un aéronef à pistons et de justifier d'une expérience pratique sur le matériau de construction du nouveau type d'aéronef (toutefois cet ajout ne pourra être portée sur la licence 66 selon ce procédé qu'après adoption formelle de l'opinion 05/2009)

F. MANUEL DES ORGANISMES PARTIE M/F

Cas des organismes ayant fait le choix d'un MOM simplifié (additif à un manuel UEA, AEA ou JAR-145 préexistant, selon § 2.2.2 de l'annexe 5 du BI 2009/27) :

La date butée pour le dépôt pour approbation auprès du GSAC d'une version "complète" du MOM est repoussée au 31 janvier 2011.

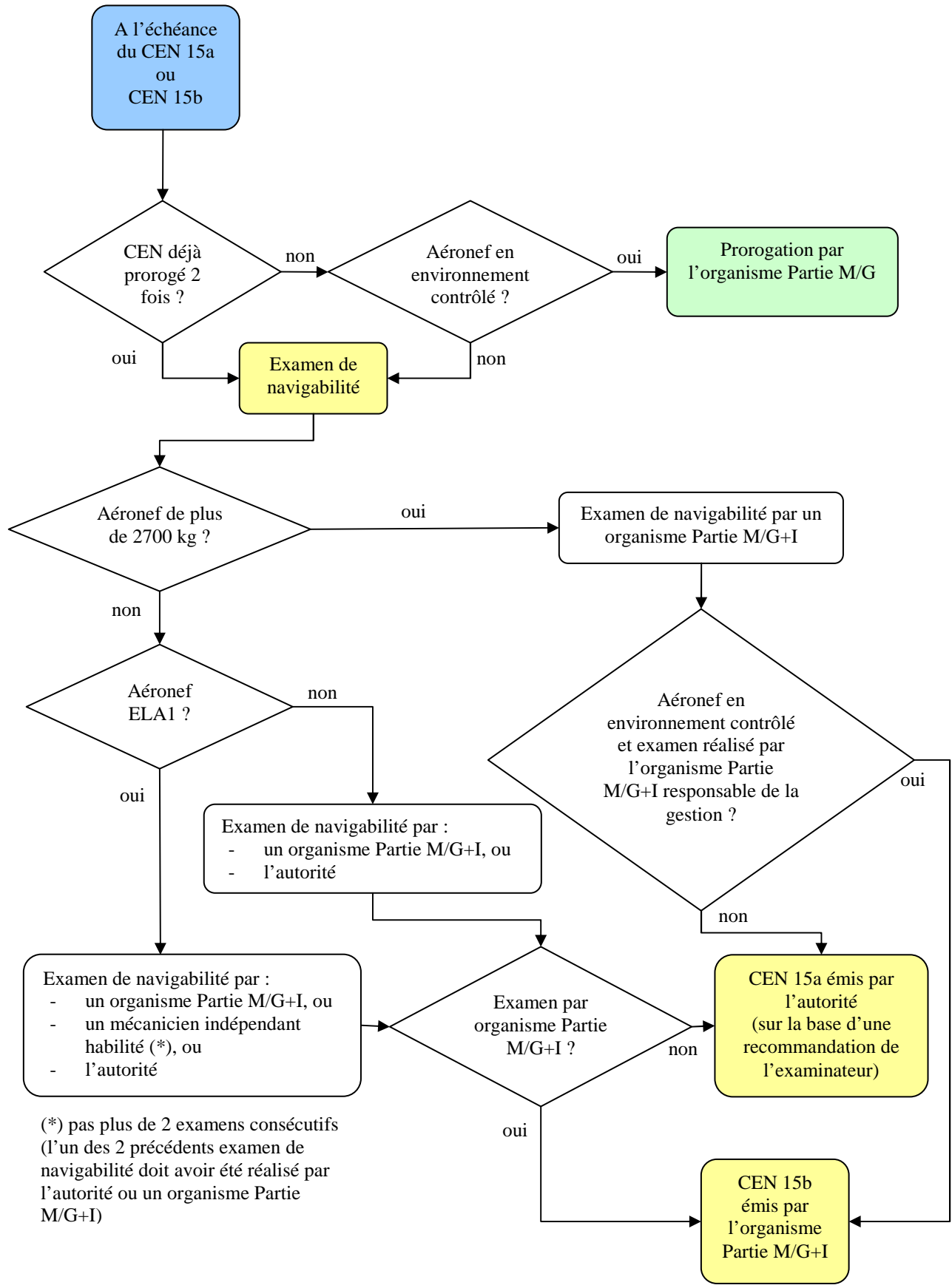
Un canevas révisé de MOM, tenant compte des révisions de la Partie M introduites depuis la publication du précédent canevas, est disponible sur le site www.gsac.fr.

Note : Les MOM déjà approuvés (y compris les MOM simplifiés) doivent être révisés avant le 28 septembre 2010 pour tenir compte des nouveautés réglementaires introduites par le règlement (CE) 127/2010, essentiellement :

- **modification des durées de conservation des dossiers de travaux**
- **modification du format de l'AESA Form 1**

Un canevas révisé de MOM simplifié est disponible sur le site www.gsac.fr

**ANNEXE : PROROGATION OU RENOUELEMENT DU CEN
(à partir du 28/09/2010)**



(*) pas plus de 2 examens consécutifs (l'un des 2 précédents examen de navigabilité doit avoir été réalisé par l'autorité ou un organisme Partie M/G+I)