

Traduction française de la page du site de l'AESA sur la GA Roadmap

General Aviation Roadmap ...towards simpler, lighter, better regulations for GA	Feuille de route d'aviation générale ... Vers une simplification, un assouplissement et une amélioration des réglementations de l'aviation générale
<p>General Aviation is a high priority for EASA. The Agency is dedicating effort and resources towards creating simpler, lighter and better rules for General Aviation. Recognising the importance of General Aviation and its contribution to a safe European aviation system, EASA in partnership with the European Commission and other stakeholders has created a Road Map for Regulation of General Aviation. In short called the GA Road Map.</p> <p>EASA recognises that existing regulations impacting General Aviation may not necessarily be proportional to the risk exposure of GA. Some of this regulation was intended to cover more demanding (in terms of safety) activities, such as commercial air transport operations. Also, a regulation is not necessarily the best tool to improve safety; there can be other tools like safety promotion material on particular topics. One such example is the European General Aviation Safety Team- EGAST.</p> <p>The Agency aims to bring positive change to the General Aviation community by simplifying existing regulations where possible, introducing flexible measures where necessary and developing safety promotion to address safety risks. This task will take time to be</p>	<p>L'aviation générale constitue une grande priorité pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). L'Agence déploie des efforts et des ressources en vue d'assurer la simplification, l'assouplissement et l'amélioration des réglementations de l'aviation générale. Reconnaissant l'importance de l'aviation générale et sa contribution à un système de transport aérien européen sûr, l'AESA, en partenariat avec la Commission européenne et d'autres partenaires, a créé une feuille de route pour la réglementation de l'aviation générale, sommairement appelée la feuille de route d'aviation générale.</p> <p>L'AESA reconnaît que les réglementations existantes ayant un impact sur l'aviation générale ne sont pas nécessairement proportionnelles aux risques auxquels l'aviation générale est exposée. L'objectif d'une partie de ces réglementations est tout d'abord de couvrir des activités plus exigeantes (sur le plan de la sécurité) telles que les opérations de transport aérien commercial. Par ailleurs, une réglementation ne constitue pas nécessairement le meilleur outil pour assurer l'amélioration de la sécurité. Il existe d'autres outils tels que du matériel de promotion de la sécurité sur des thèmes particuliers.</p> <p>L'Agence vise à apporter des changements positifs à la communauté de l'aviation générale en simplifiant dès que possible les réglementations en vigueur, en introduisant si nécessaire des mesures flexibles, et en œuvrant à la promotion de la sécurité pour faire face aux risques associés. Une</p>

completed and it cannot be done by a single entity it can only be the result of a series of coordinated and harmonised actions from EASA, the European Commission, Member States, National Aviation Authorities, but also by associations and clubs. The process is not a sprint but a marathon.

EASA is well underway towards this direction and has already positive results to prove, upcoming developments to look forward to and future aspirations to fulfill.

EASA's [Annual Safety Conference 2014](#) was dedicated on the topic of General Aviation. The conference took place in Rome on 15 and 16 October 2014. The conference presentations and other material can be found on the Conference website. In his closing remarks, Patrick Ky, EASA Executive Director described the 6 commitments of EASA to the General Aviation community, promising the next progress report during the AERO 2015 exhibition.

6 Objectives we are committed

- 1. IFR Flying:** Easier access of GA pilots to IFR rating, as a concrete measure that will improve safety.
- 2. Training:** By end of 2018 the 3rd option for licensing will be fully developed providing a simple system for pilot training outside ATO.
- 3. Part-M 'Light':** Work towards a simpler and more proportionate framework for aircraft maintenance and license: a Part-M 'Light'.
- 4. Technology:** Continue development of CS-STAN and other similar tools to

seule entité ne peut suffire à accomplir ce travail de longue haleine. Il ne peut aboutir que par la mise en place d'actions coordonnées et harmonisées de l'AESA, la Commission européenne, des États membres, des autorités nationales de l'aviation, mais aussi des associations et des clubs. Il ne s'agit pas d'un sprint mais bien d'une course de fond..

L'AESA est sur la bonne voie et montre déjà des résultats positifs, des développements en cours attendus et des aspirations futures à satisfaire.

La [conférence annuelle 2014](#) de l'AESA sur la sécurité était dédiée au sujet de l'aviation générale. Cette conférence a eu lieu à Rome les 15 et 16 octobre 2014. Les présentations et d'autres documents de cette présentation sont accessibles sur le site de la conférence. Lors des conclusions, Patrick Ky, le directeur de l'AESA a décrit 6 engagements de l'Agence à la Communauté de l'aviation générale, promettant le prochain rapport de progression pour le salon AERO 2015.

6 Objectifs sur lesquels nous nous engageons

- 1. Vol IFR :** Un accès plus simple pour les pilotes d'aviation générale à une qualification IFR, en tant que mesure concrète pour améliorer la sécurité ;
- 2. Formation:** A la fin 2018, la troisième option relative aux licences sera pleinement développée pour fournir un système simple pour la formation des pilotes en dehors des ATO ;
- 3. « Part-M light » :** Travailler pour obtenir un cadre plus simple et plus équilibré pour la maintenance des aéronefs et les licences associées : une « Part-M light » ;

enable the introduction of new technologies which contribute to safety.

5. Simpler Certification: Towards a simpler framework for certifying LSA aircraft in the short term by increasing the support to applicants e.g. workshops , document templates etc. in the long term by amending applicable regulations in order to bring a radical simplification.

6. Industry Standards: Build on the improvements of CS-23/Part-23 on other CS or regulations in order for EASA to focus on its safety objectives and to delegate the preparation of associated standards to industry groups (ASTM, ASD etc.)

4. Technologie : Continuer le développement du CS-STAN et d'autres outils pour faciliter l'introduction de nouvelles technologies qui contribuent à la sécurité ;

5. Certification plus simple : Vers un cadre plus simple pour certifier les aéronefs LSA à court terme en augmentant l'aide aux postulants par exemple à travers des ateliers, des documents types, etc. et à long terme en modifiant les règlements de manière à apporter une simplification radicale ;

6. Standards de l'industrie: Appliquer les améliorations du CS-23/Part-23 à d'autres CS ou règlements dans le but que l'agence se focalise sur ses objectifs de sécurité et qu'elle délègue la préparation des standards associés à des groupes de l'industrie (ASTM, ASD, etc.).

GA Leaflets: Flying in the EU

- [Pilot licences & ratings for general aviation](#)
- [Que SERA, Que SERA ...](#)
- [Maintaining your aircraft a guide for GA owners & pilots](#)
- [Safety Analysis for general aviation](#)
- [Making airworthiness \(safely\) affordable](#)

GA Roadmap is part of EASA Vision 2020:

On 16 March 2015, EASA presented its vision for the future aviation safety regulatory system in Europe. [Called Vision 2020](#), it envisions a more proportional, flexible and proactive regulatory system in Europe. The Opinion is based on the views of the stakeholders and is in line with the principles of the GA Safety Strategy. On the topic of General Aviation it provides a sound basis for a more proportionate and flexible approach to safety regulations. It will help pave the way for the adjustment of the definitions of the Basic Regulation and tackle the growing need for delegation of oversight responsibilities to user organisations or for giving privileges to qualified individuals. The GA community across the EU awaited the outcome of this process to improve the prospects for European GA.

Documents AG: Voler dans l'UE

- [Licences et qualifications des pilotes dans l'aviation générale](#)
- [Que SERA, que SERA...](#)
- [Entretien votre aéronef, un guide pour les propriétaires et les pilotes de l'aviation générale](#)
- [Analyse de sécurité pour l'aviation générale](#)
- [Rendre la navigabilité abordable \(en toute sécurité\)](#)

Note : Ces cinq documents sont accessibles uniquement en anglais pour l'instant. L'agence est en train de les traduire et ils seront bientôt disponibles en français

La feuille de route de l'aviation générale fait partie de la vision 2020 de l'AESA

Le 16 mars 2015, l'AESA a présenté sa vision du futur système réglementaire de la sécurité de l'aviation en Europe. L'opinion de l'Agence est exposée dans un document intitulé « [Vision 2020](#) », qui envisage un système réglementaire plus proportionnel, souple et proactif en Europe. Cette opinion repose sur l'avis des parties prenantes et se situe dans la droite ligne des principes de la stratégie de sécurité de l'aviation générale (AG). Sur le thème de l'aviation générale, l'Agence pose des bases solides permettant une approche plus proportionnelle et plus souple des règlements de sécurité. Ces bases faciliteront l'ajustement des définitions du règlement de base et répondront au besoin croissant de déléguer les responsabilités de supervision aux organisations d'utilisateurs ou de donner des privilèges à des personnes qualifiées. Les

On the General Aviation chapter (Section 2.2.1 of the Opinion), it is proposed to:

- Simplify the airworthiness certification and oversight system for small and low-risk GA.
- Introduce the necessary flexibility for the certification and oversight of small and low-risk GA by allowing the Competent Authorities of the Member States and EASA to delegate oversight and certification responsibilities or tasks to approved third parties (user organisations, federations, associations).
- Introduce the necessary flexibility for small and low-risk GA by introducing provisions which will allow possible deviations from existing requirements, where appropriate.
- Adjust the definitions of 'commercial operation' as well as 'complex motor-powered aircraft', as they are currently creating difficulties for GA.
- Leave the principal scope of Annex II unchanged, and only make some minor adjustments (e.g. glider definition), albeit with more flexibility (Section 2.2.3 of the Opinion).

Latest news from EASA related to GA:

22 June 2015 - Licencing for maintenance staff: The Agency published its proposal for a progressive, simple and proportionate

acteurs de l'aviation générale au sein de l'UE attendaient avec impatience l'issue de ce processus, afin d'améliorer les perspectives du secteur en Europe.

Au chapitre de l'aviation générale (paragraphe 2.2.1 de l'Opinion), il est proposé de :

- Simplifier la certification de navigabilité et le système de supervision pour la petite AG présentant un faible risque ;
- Introduire la souplesse nécessaire à la certification et à la supervision de la petite AG à faible risque en autorisant les autorités compétentes des États membres et l'AESA à déléguer les responsabilités ou les tâches de supervision et de certification à des tierces parties agréées (organisations d'utilisateurs, fédérations, associations) ;
- Introduire la souplesse nécessaire à la petite AG à faible risque en introduisant des dispositions qui permettront de s'écarter des exigences existantes, lorsque c'est approprié ;
- Ajuster les définitions d' « exploitation commerciale » et d' « aéronef à motorisation complexe », car elles créent actuellement des difficultés pour l'aviation générale ;
- Laisser le champ d'application principal de l'annexe II inchangé et ne faire que quelques ajustements minimes (par exemple, la définition du planeur), avec toutefois plus de souplesse (paragraphe 2.2.3 de l'Opinion).

Dernières nouvelles de l'AESA liées à l'aviation générale

22 juin 2015 – Licences pour les mécaniciens sol : L'Agence a publié sa proposition pour un système progressif, simple et proportionnel, pour les

system for the licensing of certifying staff involved in the maintenance of light aircraft (including ELA1). A simple approach has been proposed for the licensing of Part-66 avionics. To read further on this package, please follow the [link](#)

19 June 2015 - GA survey on the size of the fleet and the activity of GA in Europe has been launched. If you are a GA aircraft(s) owner and/or operator we strongly encourage you to take part in the survey following this link: <https://survey.analyzer.com/?pid=f7d8ks2h> . Informed decisions rely on good data!

9 May 2015 - PPL/IR, member of Europe Air Sport and key actor in the European GA community was organising this last Saturday their spring conference in Coventry.

Among many interesting speeches, EASA was invited to present to the objectives and the status of the GA Road Map project. EASA was represented by Dominique ROLAND, Champion for the GA roadmap project, and CAA UK by Tony Rapson, Head of the GA unit.

The feedback received from the assembly was extremely positive and encouraging for the project. Julian Scarfe (PPL/IR), mentioned that the association was generally satisfied by the direction taken and the progress of the issues, whilst emphasizing that a lot was still to be done.

About 70 persons were attending the conference. Most of them joined the place using private aircraft. <http://www.pplir.org>

8 April 2015 - **Dangerous Goods in General Aviation:** The GA safety strategy demands a more proportionate regulatory framework

licences des personnels de certification impliqués dans la maintenance des aéronefs légers (incluant les ELA1). Une approche simple a été proposée pour la licence avionique Part 66. Pour plus d'information, merci de suivre [le lien](#).

19 juin 2015 – Un sondage AG sur la taille de la flotte et l'activité que représente l'AG en Europe a été lancé. Si vous êtes un propriétaire et/ou un opérateur d'aéronef(s) d'aviation générale, nous vous encourageons fortement de participer à ce sondage en suivant le lien : <https://survey.analyzer.com/?pid=f7d8ks2h>. Des décisions éclairées dépendent de bonnes données !

9 mai 2015 – PPL/IR, membre d'Europe Air Sport et acteur clé de la communauté de l'AG européenne, organisait samedi dernier sa conférence de printemps à Coventry.

Parmi de nombreuses conférences intéressantes, l'AESA était invitée à présenter les objectifs et l'état du projet de feuille de route de l'aviation générale (GA Road Map).

Dominique ROLAND, défenseur du projet de feuille de route de l'AG, représentait l'AESA, et Tony Rapson représentait l'autorité de l'aviation civile britannique en tant que responsable de l'unité de l'AG.

L'accueil du public a été extrêmement positif et encourageant pour le projet. Julian Scarfe (PPL/IR), a indiqué que l'association était satisfaite dans l'ensemble de l'orientation prise et des progrès accomplis, tout en soulignant qu'il restait encore beaucoup à faire.

La conférence a attiré environ 70 personnes, qui sont pour la plupart venues en avion privé. <http://www.pplir.org>

8 avril 2015 – **Les marchandises dangereuses en aviation générale.** La stratégie de sécurité de l'aviation générale exige un cadre réglementaire

for the operation of General Aviation sector in Europe. In this context, the GA community came together in 2013 to identify issues that have a significant impact on their activity. They established a common list known as the 'GA community projects/proposals' and delivered this to Agency at the end of 2013. The Agency fostered a new collaboration with all partners - the GA community, European Commission and the Member States – and sought for integrated solutions to increase the probability of acceptance of the results. Many of the issues have already been addressed, while others are in the pipeline. The Dangerous Goods (DG) case is a good example where the Agency worked closely with Member States DG experts and the GA community to design a simpler approach towards the GA sector. To this end, a proposal for a simplification of the DG requirements in Part NCO has been integrated in the PBN opinion. Focus will be placed on raising DG awareness among GA pilots by means of safety promotion initiatives, to be undertaken by the NAAs. The PBN opinion is available at <http://hub.easa.europa.eu/crt/>.

27 March 2015 – **CS-23 re-organisation**: The Agency published an A-NPA to present the new concept of objective based rules incorporating technical standards, developed by industry bodies, and invite public for comments on the key questions. When this new rule is adopted, it will stimulate the incorporation of new safety enhancing features and reduce the certification costs for these aeroplanes. Additionally, it will provide flexibility in the process and up-to-date technical standards. The A-NPA is available at

plus proportionnel pour les opérations aériennes du secteur de l'Aviation Générale en Europe. C'est dans ce contexte que la communauté de l'AG s'était réunie en 2013 pour identifier les problèmes ayant des conséquences importantes sur son activité. Une liste commune connue sous la dénomination de « projets / propositions de la communauté de l'aviation générale » avait été dressée et remise à l'Agence fin 2013. L'AESA a encouragé une nouvelle collaboration de tous les partenaires (la communauté de l'AG, la Commission européenne et les États membres) et a recherché des solutions intégrées pour accroître la probabilité d'acceptation des résultats. De nombreux problèmes ont d'ores et déjà été traités, tandis que d'autres sont en cours de traitement. Le cas des marchandises dangereuses (MD) est un bon exemple du travail étroit que l'Agence a mené avec les spécialistes des pays membres en la matière et avec la communauté de l'aviation générale pour concevoir une approche plus simple pour le secteur de l'AG. À cette fin, une proposition de simplification des exigences relatives aux MD dans la partie NCO a été intégrée dans l'opinion portant sur la PBN. L'accent sera mis sur la sensibilisation des pilotes de l'AG aux marchandises dangereuses, à l'aide d'initiatives de promotion de la sécurité, sous la responsabilité des autorités nationales. L'opinion sur la PBN est disponible à la page <http://hub.easa.europa.eu/crt/>.

27 mars 2015 – **Réorganisation du CS-23**. L'Agence a publié un avant-projet réglementaire (A-NPA) pour présenter le nouveau concept de règles basées sur des objectifs intégrant des normes techniques, développées par des entités de l'industrie, et invite le public à commenter les points essentiels. Lorsque cette nouvelle règle sera adoptée, elle stimulera l'incorporation de nouvelles caractéristiques améliorant la sécurité et réduira les frais de certification des avions concernés. De plus, elle apportera de la souplesse au processus et actualisera les normes techniques. L'A-NPA est disponible à la page

<http://hub.easa.europa.eu/crt/>.

27 March 2015 – Safety Promotion gets a central place in the GA road map: The European General Aviation Safety Team (EGAST) today released a pre-publication version of [Safety Leaflet GA10 on In-Flight Icing](#). This leaflet provides guidance to pilots of non-complex aeroplanes without modern ice protection systems. Topics addressed include icing after landing, effects of icing, propeller icing, pre-flight planning, pre-flight checks and ground de-icing, and typical in-flight icing scenarios. Actions to be taken when encountering icing are presented in a summary section. All EGAST Leaflets are available for download and republication from the [EGAST website](#).

25 March 2015 - Fresh Approaches towards the balloon sector: Following the EASA Safety Conference on General Aviation, held in Rome in October 2014, the Agency engaged with the balloon community to explore on ways for a more appropriate regulatory framework. Together with Agency experts, experienced professionals from the balloon industry, the user community and the competent authorities will bring the direct voice into the process and play an essential role in this work.

- On 10 March 2015, the first Balloon Accident Data Coding Analysis Group (BADCAG) meeting was held in Cologne. The group reviewed 13 fatal accidents, occurred in Europe the last 5 years, with the intention to improve the current taxonomy and to identify the main safety risks in Ballooning. The results of this work will be presented in a dedicated report soon.

<http://hub.easa.europa.eu/crt/>.

27 mars 2015 – La promotion de la sécurité prend une place centrale dans la feuille de route de l'AG. L'EGAST (*European General Aviation Safety Team*) publie aujourd'hui une version préalable de sa [Safety Leaflet GA10 on In-Flight Icing](#) (brochure de sécurité AG10 sur le givrage en vol). Cette brochure donne des conseils aux pilotes d'avions non complexes dépourvus de systèmes modernes de protection contre le givre. Les sujets abordés incluent le givrage après l'atterrissage, les effets du givrage, le givrage de l'hélice, la préparation du vol, l'inspection pré-vol et le dégivrage au sol, ainsi que les scénarios classiques de givrage en vol. Les mesures à prendre en cas de givrage sont présentées dans une synthèse. Toutes les brochures de l'EGAST peuvent être téléchargées et republiées depuis le [site Internet de l'EGAST](#).

25 mars 2015 – De nouvelles approches dans le secteur de l'aérostation. Suite à la conférence sur la sécurité de l'AESA au sujet de l'aviation générale, qui s'est tenue à Rome en octobre 2014, l'Agence est entrée en discussion avec la communauté de l'aérostation afin de rendre le cadre réglementaire plus approprié. Aux côtés d'experts de l'Agence, des professionnels chevronnés issus du secteur de l'industrie du ballon, de la communauté des utilisateurs et des autorités compétentes interviendront directement au cours du processus et joueront un rôle essentiel dans ce travail.

- Le 10 mars 2015, la première réunion du groupe d'analyse du codage des données d'accident d'aérostats (BADCAG) a eu lieu à Cologne. Le groupe a étudié treize accidents mortels qui se sont produits en Europe ces cinq dernières années, dans l'intention d'améliorer la taxonomie actuelle et d'identifier les principaux risques de sécurité de l'aérostation. Les résultats de ces travaux

- On 17 March 2015, the balloon experts met with representatives from the Agency and the Part M General Aviation Task Force to discuss maintenance related topics. They received an update on the work undertaken to produce a 'Part M Light' specific for general aviation. This event also provided an opportunity to have an in-depth dialogue on balloon maintenance specific issues.
- On 24-25 March 2015, the Agency held its first meeting with the balloon experts group to present the plan for the production of a 'Air Operations Balloon Regulation' (OPS balloon regulation). Whilst transposing the existing balloon specific requirements from the Air Operations rules into the new OPS balloon regulation, the Agency will review and introduce simplifications with the engagement and the contributions from the sector.
- In the field of licensing/training/medical, the Agency will organise a thematic workshop before summer to engage in a dialogue and agree on measures for possible further improvements in the aircrew regulation.
- In the rules of the air (SERA) implementation, the Agency clarified a few issues raised by the recently created European Balloon Federation that will be involved in future discussions on this rule.

Participants from the balloon sector welcomed and were encouraged by the recent progress in implementing reform measures specific to balloon operations. They also called on the Agency to maintain the momentum, continue the technical work and step up outreach efforts towards the sector.

seront bientôt présentés dans un compte rendu spécial.

- Le 17 mars 2015, les spécialistes de l'aérostation ont rencontré des représentants de l'Agence, ainsi que le groupe de travail de l'aviation générale sur la Part M (Part M GA Task Force), pour discuter de sujets liés à la maintenance. Ils ont été informés des travaux entrepris pour produire une « Part M Light » spécifique à l'aviation générale. Cet événement a également été l'occasion d'un dialogue approfondi sur des questions particulières de maintenance des aérostats.
- Les 24 et 25 mars 2015, l'Agence a tenu sa première réunion avec le groupe de spécialistes de l'aérostation pour présenter le plan de production d'un « règlement opérations aériennes pour les aérostats » (règlement OPS ballon). Tout en transposant dans le nouveau règlement OPS ballon les exigences propres aux aérostats prévues par les règles d'opérations aériennes, l'Agence examinera et introduira des simplifications, avec la contribution des acteurs du secteur.
- Dans le domaine des licences, de la formation et du médical, l'Agence organisera un atelier thématique avant l'été pour engager le dialogue et convenir de mesures pouvant améliorer la réglementation du personnel navigant (Aircrew).
- Concernant la mise en oeuvre des règles de l'air (SERA), l'Agence a clarifié quelques points soulevés par la fédération européenne d'aérostation (EBF) nouvellement créée, qui sera impliquée dans les futures discussions sur cette règle.

Les participants du secteur de l'aérostation ont accueilli favorablement et ont été encouragés par les récentes avancées des réformes spécifiques aux opérations des aérostats. Ils ont appelé l'Agence à maintenir son élan, à poursuivre les travaux techniques et à intensifier ses efforts à l'égard du secteur.

17 March 2015 - Many proposals for simplifications from the GA community are incorporated in the second amendment of the aircrew regulation: Taking into account the concerns expressed by the GA associations and the balloon community, the Agency proposed amendments to the aircrew regulation to introduce a more proportionate regulatory framework for the licensing and training of the private pilots in Europe and not only. The fact that in such short time it was possible to discuss and agree on the new simplified requirements shows the real determination of the European Commission, the Agency and the Member States to play their role and deliver the major changes required for the GA sector to face the future. The Commission proposal received positive support from Member States in October 2014. Amongst the measures agreed, is the deferral of the derogation period of Approved Training Organisations to April 2018 to allow for the development of a complementary solution for pilot training outside ATOs, short-term temporary validation of third country private pilot licenses undertaking competition and display flights, the ability for an examiner to conduct part of a student pilot training and then still be permitted to examine them, increase of the age limit to 70 years to fly balloon or sailplane engaged in commercial air transport and many other issues stemming from the GA community common list. The amended regulation 445/2015 has been published in the Official Journal and will enter into force in 8 April 2015. For more details, please contact the Agency or follow the link http://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=OJ:JOL_2015_074_R_0001&qid=1426802124938&rid=8

17 mars 2015 – Un grand nombre de propositions de simplification émanant de la communauté de l’AG sont intégrées dans le deuxième amendement au règlement sur le personnel navigant. Tenant compte des inquiétudes exprimées par les associations de l’AG et la communauté de l’aérostation, l’Agence a proposé d’amender le règlement sur le personnel navigant afin de dessiner un cadre réglementaire plus proportionnel notamment pour la délivrance des licences et la formation des pilotes privés en Europe. Le fait qu’il ait été possible de discuter et de convenir des nouvelles exigences simplifiées en si peu de temps prouve la détermination de la Commission européenne, de l’Agence et des États membres à jouer leur rôle et à apporter les grands changements nécessaires au secteur de l’AG pour l’avenir. La proposition de la Commission a reçu le soutien des pays membres en octobre 2014. Parmi les mesures convenues se trouvent (i) le report de la période de dérogation des organismes de formation agréés (ATO) jusqu’en avril 2018, pour permettre le développement d’une solution complémentaire de formation des pilotes hors des ATO, (ii) la validation temporaire à court terme des brevets de pilotes privés de pays tiers pour les compétitions et les manifestations aériennes, (iii) la capacité pour un examinateur de réaliser une partie de la formation des élèves-pilotes et d’être quand même autorisé à les évaluer, (iv) l’augmentation de la limite d’âge à 70 ans pour piloter un aérostat ou un planeur effectuant du transport aérien commercial et (v) beaucoup d’autres questions provenant de la liste commune de la communauté de l’AG. Le règlement amendé 445/2015 a été publié au Journal officiel et entrera en vigueur le 8 avril 2015. Si vous souhaitez plus de détail, prenez contact avec l’Agence ou cliquez sur le lien http://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=OJ:JOL_2015_074_R_0001&qid=1426802124938&rid=8

[24 February 2015](#): In the context of simpler certification, Stefan Ronig the Section Manager of the LSA, VLA and sailplanes section and two project certification managers of the General Aviation Department of EASA provided a training course for LSA manufacturers focused on certification. The course or workshop was held in Prague and was organised with the support of EASA, the association of light aircraft manufacturers LAMA Europe and the Technology Center of the Academy of Sciences of the Czech Republic ASCR. 22 design engineers from different aircraft manufacturers in the Czech Republic, Germany, Italy and Slovakia attended the workshop.

[16th October 2014](#): EASA Safety Conference 2014 on General Aviation comes to a close. The two day conference had more than 350 attendants, representing 250 organisations from 30 countries. It was one of the biggest conferences on General Aviation to be conducted in Europe with more than 50 speakers related to GA from associations, industry and authorities. All presentations can be accessed on the [event website](#).

[9th October 2014](#): At the EASA Committee on the 8 and 9 October 2014, the Member States voted positively for the three years extension of the applicability date for the Aircrew Regulation. Included in the changes were many other proposals from the General Aviation (GA) community for the amendment to the Aircrew Regulation. The Agency in cooperation with the Commission, Member States and the GA community worked together for presenting alleviations that will ensure a more proportionate approach and will enable the GA activity in Europe in the future.

[24 février 2015](#) – Afin de simplifier la certification, Stefan Ronig, responsable de la section LSA, VLA et planeurs, ainsi que deux responsables de certification de projet (PCM) du département aviation générale de l'AESA, ont prodigué un cours de formation aux fabricants de LSA, centré sur la certification. Cet atelier, qui s'est déroulé à Prague, était organisé avec le soutien de l'AESA, l'association des fabricants d'avions légers LAMA Europe et le Centre technologique de l'académie des sciences de la République tchèque ASCR. Vingt-deux ingénieurs d'études de différents constructeurs venant de République tchèque, d'Allemagne, d'Italie et de Slovaquie ont assisté à l'atelier.

[16 Octobre 2014](#): La conférence sur la sécurité 2014 de l'AESA sur l'aviation générale touche à sa fin. 350 personnes représentant 250 organisations de 30 pays ont participé à cette conférence de deux jours. Elle a constitué une des plus importantes conférences sur l'aviation générale effectuées en Europe avec plus de 50 intervenants de l'aviation générale provenant d'associations, de l'industrie et des autorités. Il est possible de se procurer toutes les présentations sur [event website](#).

[9 Octobre 2014](#): Lors du Comité AESA des 8 et 9 octobre 2014, les Etats membres ont voté positivement pour l'extension de trois ans sur l'applicabilité de la réglementation Aircrew. Dans les changements proposés étaient également incluses de nombreuses autres propositions de la Communauté de l'aviation générale pour amender cette réglementation. L'agence en coopération avec la Commission, les Etats membres et la Communauté de l'aviation générale ont travaillé ensemble pour présenter des allègements qui vont assurer une approche plus équilibrée et permettra l'activité de l'aviation générale en Europe dans le

[6th October 2014](#): EASA published in its website a proposal for a Specification for Standard Changes and Standard Repairs (NPA for CS-STAN). Once the proposal is adopted, it will allow to modify aircraft without a design approval when the Specifications CS-STAN are fulfilled. It is expected that this will have a positive impact on the operation of general aviation aircraft in Europe, promoting general aviation, while encouraging the installation of safety equipment. Interested parties are invited to submit to EASA their comments on the proposal until 6 January 2015. Based on the proposal and the comments received, EASA will adopt an EASA Decision, containing the final text for CS-STAN.

[16th September 2014](#): The first AST meeting in Europe took place on the 16 September. EASA together with the European Commission presented the latest developments towards simplifying EASA CS-23 aircraft certification rules. EASA was praised for its progress so far, towards creating a more proportionate set of airworthiness rules. This work is one of the elements comprising the GA Roadmap towards simpler, lighter, better rules for General Aviation. For more information please visit the relevant [GAMA website](#).

[1st September 2014](#): The European Aviation Safety Agency (EASA) revealed a new organisation which aims at preparing the Agency for the challenges of the coming years. The new organisation will enable the Agency to engage more pragmatically with General Aviation. For

futur.

[6 Octobre 2014](#): L'AESA a publié sur son site internet une proposition de spécifications pour des modifications standard et des réparations standard (NPA concernant le CS-STAN). Une fois que la proposition sera adoptée, cela permettra de modifier un aéronef sans approbation de conception dès lors que les spécifications CS-STAN seront remplies. On espère que ceci aura un impact positif sur l'utilisation des aéronefs d'aviation générale en Europe, promouvant l'aviation générale tout en encourageant l'installation d'équipements de sécurité. Les parties prenantes sont invitées à soumettre à l'AESA leurs commentaires sur cette proposition jusqu'au 6 janvier 2015. Basé sur cette proposition et les commentaires reçus, l'agence adoptera une décision EASA contenant le texte final du CS-STAN.

[16 septembre 2014](#): La première réunion de l'ASTM en Europe s'est déroulé le 16 septembre. L'AESA et la Commission européenne ont présenté les derniers développements vers la simplification des règles EASA de certification des aéronefs CS-23. L'AESA a été félicitée pour les progrès qu'elle a effectués jusqu'à présent, afin de créer un ensemble de règles de certification plus équilibré. Ce travail est un des éléments compris dans la Ga Roadmap vers des règles plus simples allégées et meilleures pour l'aviation générale. Pour plus d'informations, merci de consulter la partie pertinente du [site du GAMA](#)

[1^{er} septembre 2014](#): L'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) a révélé sa nouvelle organisation dont le but est de préparer l'agence pour les défis des prochaines années. La nouvelle organisation permettra à l'agence de s'engager de manière plus pragmatique avec l'aviation

this purpose a dedicated General Aviation and RPAS Department has been created.

1st June 2014: As part of a range of improvements designed to ensure that applicants receive an efficient and consistent service, EASA is launching the EASA Applicant Portal, a convenient gateway allowing applicants to prepare and submit applications online. Please see <https://ap.easa.europa.eu/> for further details and instructions on how to register

26 May 2014: As part of EU Institution's commitment for continuous improvement, EASA is consulting on proposals to change its founding regulation (called Basic Regulation). The proposals aim to better enable the Agency to meet the needs and expectations set by Member States, the European Commission and the European citizen.

générale. Dans ce but, un département dédié à l'aviation générale et aux drones a été créé.

1^{er} juin 2014: Dans le cadre d'un ensemble d'améliorations conçu pour garantir que les postulants reçoivent un service efficace et conséquent, l'AESA lance le Portail EASA du Postulant, un portail pratique permettant aux postulants de préparer et soumettre leurs demandes en ligne. Veuillez consulter <https://ap.easa.europa.eu/> pour de plus amples détails et instructions afin de savoir comment s'inscrire

26 mai 2014: Dans le cadre de l'engagement des institutions de l'Union européenne pour une amélioration continue, l'AESA met en consultation des propositions de modification du règlement qui la fonde (appelé Règlement de base – « Basic Regulation »). Les propositions visent à permettre à l'agence de mieux répondre aux besoins et attentes des États membres, de la Commission européenne et des citoyens européens.