



# GA ROADSHOW

DES RÈGLES EUROPÉENNES PLUS SIMPLES POUR L'AVIATION GÉNÉRALE

## LAPL modulaire avion et planeur

*Bertrand Huron (DSAC)*

8 OCTOBRE 2016  
**DGAC - PARIS**  
AMPHITHéâtre FARMAN



Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# SOMMAIRE

- **Le contexte**
  - Opt out
  - Statistiques
  - Les limites de l'autorisation de vol local (art 4.7)
- **La LAPL modulaire en bref**
- **Pourquoi une LAPL modulaire ?**
- **Echéances et perspectives**

## Contexte: opt-out

- Règlement (EU) 445/2015 **report au 8 avril 2018** des exigences de l'annexe I portant sur la LAPL (planeur/avion) et SPL (planeur)
- La France continue à délivrer les **licences nationales** suivantes :
  - Brevet de Base avion (BB)
  - Brevet de Pilote de Planeur (avec et sans le vol en campagne)
- Mais la **transition** a démarré :
  - Délivrance LAPL(A) par conversion de Brevet de Base (BB) (rapport de conversion art. 4.3)
  - Délivrance LAPL(S)/SPL par conversion de Brevet Pilote de Planeur (BPP)
  - Délivrance LAPL(A) suite à formation initiale en OD JAR FCL (art. 10a (3))
- Quid de l'**avenir du BB et BPP sans vol en campagne au-delà du 8 avril 2018** (fin opt-out) ?



# Contexte: statistiques au 1er octobre 2016

- **Licence LAPL(A) :**
  - **605 délivrées par conversion** d'un Brevet de Base (BB) **dont 176 restreintes au vol local** (restriction issue du rapport de conversion)
  - 94 délivrées après formation ab initio Part FCL
- **Brevet de Base** (titulaire ne détenant pas un PPL) :
  - **BB en état de validité 807 dont 803 restreint au vol local**
- **Licence SPL :**
  - **2044 délivrées par conversion** d'un Brevet de Pilote Planeur (BPP)
- **Brevet de Pilote Planeur :**
  - **721 BPP restreint au vol local** délivrés sur l'année 2015

# Contexte: les limites de l'autorisation de vol local

- Règlement (EU) 1178/2011 **Article 4.7** :

« 7. Un État membre peut **autoriser un élève pilote à exercer des privilèges limités sans supervision** avant même de remplir toutes les exigences requises pour la délivrance d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) à condition:

a) que les **privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national**;

b) que les privilèges soient **restreints à une zone géographique limitée et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, et qu'ils n'incluent pas l'emport de passagers**;

c) que ces autorisations soient émises sur la base d'une évaluation individuelle des risques en matière de sécurité réalisée par un instructeur à la suite d'une préévaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;

d) que l'État membre soumette des rapports périodiques à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.»



## Contexte: les limites de l'autorisation de vol local

- **L'autorisation de vol local** ne répond pas aux attentes de l'aviation générale :
  - Possible uniquement pour la catégorie avion
  - Pas d'emport de passagers
  - Pas d'extension de privilèges possibles (navigation, vol de nuit, voltige, remorquage, montagne...)
  - Autorisation purement nationale (n'est pas une licence bénéficiant d'une reconnaissance mutuelle)
- **Le concept peut être amélioré** pour rendre la LAPL plus attractive:
  - Identifier compétences et développer une approche modulaire pour la licence LAPL (avion) et pour la licence LAPL/SPL (planeur)
  - Permettre le délivrance initiale d'une licence LAPL avec des privilèges restreints et autoriser les extensions de privilèges (navigation, emport de passagers ...)



# La LAPL modulaire en bref

## Etape 1

- Formation théorique
- Examen théorique
- Formation pratique initiale (CBT)
- **Examen pratique avec un examinateur FE**

## LAPL restreinte

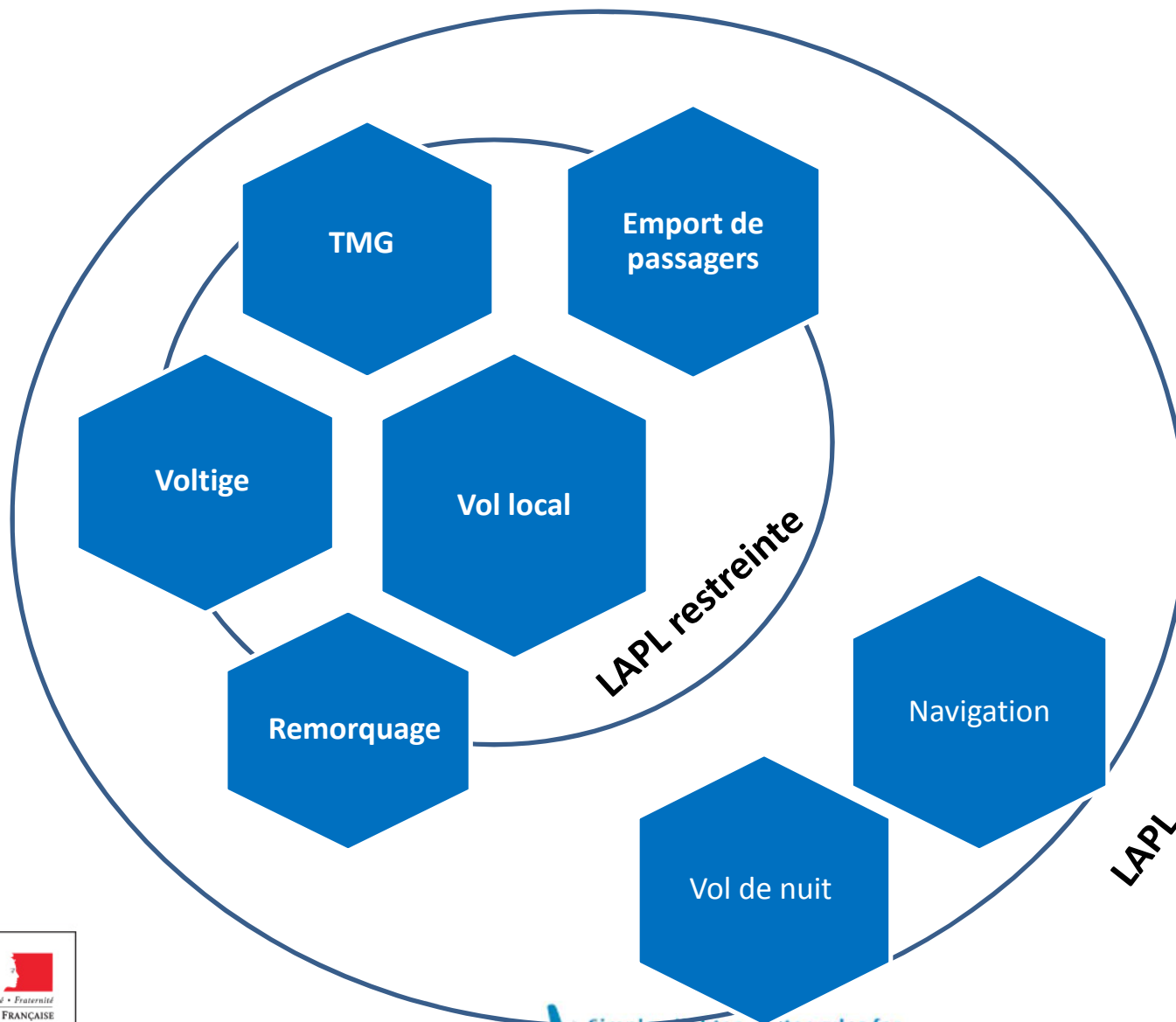
## Etape 2

- Formation pratique supplémentaire (CBT)
- **Autorisation délivrée par un FI ou examen avec un examinateur FE (selon le privilège)**

## LAPL avec privilèges additionnelles



# La LAPL modulaire en bref





# Pourquoi une LAPL modulaire ?

- **Assurer la continuité au-delà du 8 avril 2018** de l'approche modulaire en place en France depuis des décennies (Brevet de Base et Brevet Pilote Planeur sans campagne) sans avoir soulevée de problème de sécurité
- **Promouvoir pour les candidats :**
  - une approche progressive (notamment en terme de durée de formation)
  - une acquisition d'expérience en vol local avant d'acquérir des privilèges additionnels « plus complexes » (en particulier la navigation)
- **S'inscrire dans la démarche générale de promouvoir une formation CBT** (RMT.0194 & 0195 Extension of competency based training principle to all licenses/ratings et RMT 0677 BIR)
- **Favoriser l'accès à une première licence pour de nombreux jeunes candidats :**
  - En moyenne en France **800 nouveaux pilotes avion par an** démarrent avec des privilèges de vol local
  - En moyenne en France **700 nouveaux pilotes planeur par an** démarrent avec des privilèges de vol local



# Echéances et perspectives

- La DGAC a promu le concept notamment au sein du FCL TAG SSCC (juin 2015) et lors du kick-off meeting du LAPL Advisory Board (juillet 2015 à Farman)
- Proposition réglementaire envoyée à l'Agence (courrier DSAC du 27 octobre 2015)
- RMT.678 - **Simpler, lighter and better Part-FCL requirements for general aviation**
  - Mandat publié le 1<sup>er</sup> septembre 2016
  - **Tâche identifiée:** *“ Review of Part-FCL Subpart B (LAPL) in order to consider to introduce a modular LAPL(A) (modular privileges for local flights, carriage of passengers and cross-country flights) “*
  - **Pas de groupe de travail** mais une consultation ciblée par l'Agence via les instances de consultation classiques (LAPL Advisory Board , TeB GA ...)
  - **Publication Opinion** (~ Sept 2017) suivie d'un vote en comité AESA
- **Défis pour la suite :**
  - Calendrier contraint (texte en vigueur du 8 avril 2018 pour assurer continuité)
  - Possibles réticences de certains Etats Membres n'ayant pas d'expérience sur ce type de licence
  - Conserver un concept simple et sans lourdeur administrative



**Merci**



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

DSAC

# La LAPL modulaire avion en bref

## LAPL(A) restreinte vol local (avec accès espace aérien contrôlé)

- 20h total flight instruction including:
  - 8h of dual flight instruction
  - 3h of solo flight under supervision
- Skill test LAPL(A) (without section 3 « En route procedures »)
- Authorisation to access specific controlled airspaces/aerodromes

## LAPL(A) restreinte vol local

## LAPL(A)

- 10h total flight instruction including:
  - 5h of dual flight instruction (navigation)
  - 3h solo cross country flight under supervision, with 1 complete landing at other aerodrome than the aerodrome of departure
- Navigation skill test (section 3 of LAPL(A) skill test)

## LAPL(A)



# La LAPL modulaire planeur en bref

## SPL/LAPL(S) restreinte vol local

- 10h total flight instruction including:
  - *8h of dual flight instruction*
  - *2h of solo flight under supervision*
  - *10 solo take offs and landings*
- Skill test LAPL(S)

## SPL/LAPL(S) restreinte vol local

## SPL/LAPL(S)

- 10h total flight instruction including:
  - *5h of dual flight instruction (navigation)*
  - *3h solo cross country flight under supervision, with 1 complete landing at other aerodrome than the aerodrome of departure*
- Navigation skill test (section 3 of LAPL(A) skill test)

## SPL/LAPL(S)

