

STAGES THÉORIQUES LAPL - PPL

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE OACI - EUROPE – DGAC - FFA AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE





ORGANISATION ET RÉGLEMENTATIONS
ORGANISMES INTERNATIONAUX (OACI)
L'ORGANISATION ET LES MISSIONS DE L'OACI
NORMALISATION, COOPÉRATION INTERNATIONALE
LES ORGANISMES EUROPÉENS - LE CIEL UNIQUE
LES MISSIONS DE L'EASA ET D'EUROCONTROL
L'ORGANISATION ET LES STRUCTURES DE LA DGAC
LE POINT SUR L'AVIATION GÉNÉRALE
L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE



LES UTILISATEURS DE L'ESPACE



Les Ancêtres



L'Aviation légère



Le Travail aérien



L'Aviation militaire



L'Aviation commerciale



LES DIFFICULTÉS DU PARTAGE DE L'ESPACE

▶ DES AVIONS TRÈS DIVERS

- PAR LEUR CONSTRUCTION
- PAR LEUR VITESSE
- PAR LEURS ÉQUIPEMENTS
- PAR LEUR CAPACITÉ D'ÉVOLUTION
- PAR LEUR SPÉCIALISATION

▶ DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

- LE RELIEF
- LES ESPACES À PROTÉGER
- LES ESPACES SPÉCIALISÉS
- LES VARIATIONS DE LA MÉTÉO
- LES PHÉNOMÈNES DE SATURATION

▶ DES RÈGLEMENTS ET MOYENS

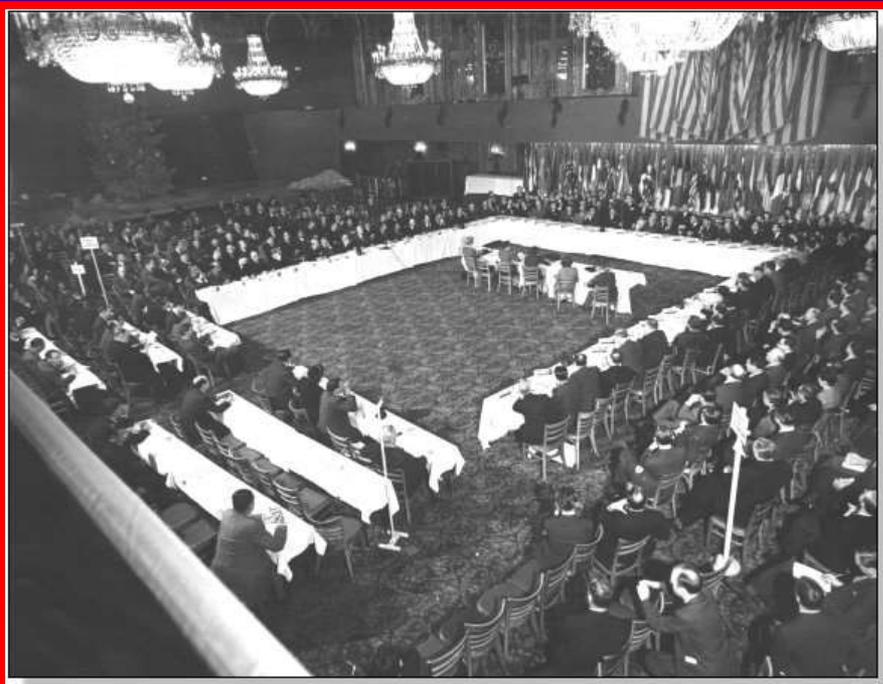
- HARMONISATION DES RÉGLEMENTATIONS NATIONALES
- POSSIBILITÉS FINANCIÈRES ET TECHNIQUES
- DENSITÉ DE TRAFIC
- OBLIGATIONS DE SERVICE (PUBLIC, COMMERCIAUX, ESSAIS)



LES NÉCESSITÉ D'UNE HARMONISATION DE L'ESPACE

À partir de 1910, prémices d'harmonisation des réglementations en vue de développer les échanges aéronautiques internationaux.

La réunion des principaux Etats se déroule à PARIS.



ACCORDS ET ORGANISMES INTERNATIONAUX



CONVENTION DE CHICAGO

- Objectif de la Convention
 - Elaboration des principes et procédures internationales
 - Harmonisation des règlements et processus d'exécution
 - Développement de l'Aviation civile internationale.
- Adoption de pratiques communes et décision de créer une structure commune internationale de l'aviation (OACI).
- Signature de la convention : 7 décembre 1944

CARACTÉRISTIQUES

- Structure opérationnelle depuis le 4 avril 1947 ;
- Siège situé à MONTREAL ;
- 192 Etats membres sur 197 reconnus par l'ONU

MODE DE FONCTIONNEMENT

- Décisions prises statutairement à la majorité, (chaque pays détient une voix),
- MAIS, recours au vote peu employé, préférence marquée pour le consensus.
- Domaine privilégié d'application de ce type d'accord :
 - Adoption des normes visant l'amélioration de la sécurité.



L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

ORGANISATION DE L'O.A.C.I.



Quatre structures composent cet organisme :

➤ **L'ASSEMBLÉE :**

Tous les représentants des Etats membres.
Réunion tous les 3 ans. Définition et contrôle des travaux. Vote.

➤ **LE CONSEIL :**

36 élus par l'Assemblée pour trois ans.
Suivi de l'avancement des travaux et adoption des normes.

➤ **LA COMMISSION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE :**

15 membres « es qualités »
Nommés par le Conseil sur proposition des Etats contractants
Collège d'experts chargé d'études sur dossiers sélectionnés.

➤ **LE SECRÉTARIAT :**

Services d'expertise chargé des études définies et composés du :

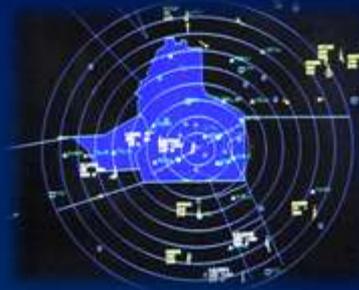
- Bureau de la Navigation Aérienne ;
- Bureau du Transport Aérien ;
- Bureau de la Coopération Technique ;
- Bureau Juridique ;
- Bureau de l'Administration et des Services.



L'organisation de tous les cieux

LE SOCLE DE RÉFÉRENCE INTERNATIONAL

- **DÉVELOPPER**
- **OPTIMISER**
- **STANDARDISER**
- **HARMONISER**
- **SÉCURISER**



**SONT LES OBJECTIFS AUXQUELS SOUSCRIVENT
192 ÉTATS MEMBRES AU SEIN
DE L'ORGANISME DE RÉFÉRENCE CRÉÉ EN 1944**

L'O.A.C.I

LA RÈGLE DE FONCTIONNEMENT

**L'OACI édicte des « normes et pratiques recommandées »
(SARPs = Standard And Recommended Practices).**

- **Les États doivent obligatoirement se conformer aux NORMES, sauf notification solennelle et immédiate des différences.**
- **Les États doivent s'efforcer d'adopter des PRATIQUES RECOMMANDÉES.**

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES EN INTERNATIONAL

Chaque État DOIT s'engager :

- À mettre en œuvre tous les moyens pour parvenir à mettre en œuvre, en vue d'une harmonisation commune à tous les Etats, les normes et pratiques recommandées relatives à l'organisation, aux règlements et aux procédures visant :
 - Les caractéristiques des aéroports, les cartes et plans ;
 - Les procédures de gestion du trafic (au sol, en vol, ...)
 - Les règles de l'air ;
 - Les systèmes de communication et aides à la navigation ;
 - Les services et aides en matière de météorologie ;
 - La formation des personnels, les licences et qualifications ;
 - Les conditions de navigabilité des aéronefs ;
 - La gestion des immatriculations des aéronefs ;
 - Les formalités des douane et d'immigration ;
 - Les procédures et services pour aéronefs en détresse ;
 - Les enquêtes sur les incidents et accidents...

	ALLEMAGNE Capitale : BERLIN Superficie : 357 309 km ² Population : 82,44 millions hab.
	AUTRICHE Capitale : VIENNE Superficie : 83 871 km ² Population : 8,27 millions hab.
	BELGIQUE Capitale : BRUXELLES Superficie : 30 519 km ² Population : 10,51 millions hab.
	BULGARIE Capitale : SOFIA Superficie : 110 984 km ² Population : 7,72 millions hab.
	CHYPRE Capitale : NICOSIE Superficie : 9 253 km ² Population : 0,77 million hab.
	DANEMARK Capitale : COPENHAGUE Superficie : 43 096 km ² Population : 5,42 millions hab.
	ESPAGNE Capitale : MADRID Superficie : 505 987 km ² Population : 43,76 millions hab.
	ESTONIE Capitale : TALLINN Superficie : 43 098 km ² Population : 1,54 million hab.
	FINLANDE Capitale : HELSINKI Superficie : 338 144 km ² Population : 5,29 millions hab.

	FRANCE Capitale : PARIS Superficie : 640 000 km ² Population : 62,29 millions hab.
---	---

	GRÈCE Capitale : ATHÈNES Superficie : 131 625 km ² Population : 11,13 millions hab.
---	--

	HONGRIE Capitale : BUDAPEST Superficie : 93 029 km ² Population : 10,57 millions hab.
---	--

	IRLANDE Capitale : DUBLIN Superficie : 69 757 km ² Population : 4,31 millions hab.
---	---

	ITALIE Capitale : ROME Superficie : 301 336 km ² Population : 58,75 millions hab.
--	--

	LETTONIE Capitale : RIGA Superficie : 64 589 km ² Population : 2,29 millions hab.
---	--

	LITUANIE Capitale : VILNIUS Superficie : 62 679 km ² Population : 3,43 millions hab.
---	---

	LUXEMBOURG Capitale : LUXEMBOURG Superficie : 2 586 km ² Population : 0,46 millions hab.
---	---

	MALTE Capitale : LA VALETTE Superficie : 315 km ² Population : 0,40 millions hab.
---	--

28 Pays

(liste d'expressions - 2010/2011)

	SUEDE Capitale : STOCKHOLM Superficie : 449 309 km ² Population : 9,05 millions hab.
	SLOVÉNIE Capitale : LJUBLJANA Superficie : 20 273 km ² Population : 2 millions hab.
	SLOVAQUIE Capitale : BRATISLAVA Superficie : 49 034 km ² Population : 5,38 millions hab.
	ROYAUME-UNI Capitale : LONDRES Superficie : 243 820 km ² Population : 60,29 millions hab.
	ROUMANIE Capitale : BUCAREST Superficie : 236 991 km ² Population : 21,81 millions hab.
	REP. TCHÈQUE Capitale : PRAGUE Superficie : 78 862 km ² Population : 10,25 millions hab.
	PORTUGAL Capitale : LISBONNE Superficie : 91 982 km ² Population : 10,57 millions hab.
	POLOGNE Capitale : VARSOVIE Superficie : 312 685 km ² Population : 38,18 millions hab.
	PAYS-BAS Capitale : AMSTERDAM Superficie : 41 526 km ² Population : 16,33 millions hab.
	MALTE Capitale : LA VALETTE Superficie : 315 km ² Population : 0,40 millions hab.

NORMES ET PRATIQUES

LA CONVENTION OACI INCLUT 19 ANNEXES

Ces annexes fixent les exigences minimales que les Etats doivent faire respecter à leurs assujettis afin de permettre l'utilisation de l'espace aérien et garantir un niveau de sécurité jugé suffisant pour les personnes et les biens.

Annexe 1 Licences du personnel

Annexe 2 Règles de l'air

Annexe 3 Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

Annexe 4 Cartes aéronautiques

Annexe 5 Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol

Annexe 6 Exploitation technique des aéronefs

Annexe 7 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

Annexe 8 Navigabilité des aéronefs

Annexe 9 Facilitation

Annexe 10 Télécommunications aéronautiques

Annexe 11 Services de la circulation aérienne

Annexe 12 Recherches et sauvetage

Annexe 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Annexe 14 Aérodrômes

Annexe 15 Services d'information aéronautique

Annexe 16 Protection de l'environnement

Annexe 17 Sûreté. Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite

Annexe 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Annexe 19 Gestion de la sécurité (PNS et SGS)

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES EN INTERNATIONAL

EXEMPLE D'HARMONISATION PAR CLASSEMENT CONTINENTAL

1ère lettre = Région du monde

A	Antarctique et Pacifique Sud
B	Groënland et Islande
C	Canada
D	Afrique du Nord et de l'Ouest
E	Europe du Nord
F	Afrique Centrale et du Sud
G	Afrique de l'Ouest, Canaries et Iles Atlantique
H	Afrique de l'Est
I/J	non utilisé
K	USA
L	Europe du Sud
M	Amérique centrale et Caraïbes
N	Pacifique Sud
O	Moyen Orient
P	Pacifique Nord, Alaska, Hawaii
Q	non utilisé
R	Japon, Philippines, Corée, Taïwan
S	Amérique du Sud
T	Atlantique et Sud Caraïbes
U	Ex territoire de l'URSS
V	Inde et Indochine
W	Malaisie, Indonésie, Singapour
X	non utilisé
Y	Australie
Z	R.P. de Chine et Mongolie

Europe du Sud

LA	Albanie
LB	Bulgarie
LC	Chypre
LD	Croatie
LE	Espagne
LF	France
LG	Grèce
LH	Hongrie
LI	Italie
LJ	Slovénie
LK	République tchèque
LL	Israël
LM	Malte
LN	Monaco
LO	Autriche
LP	Portugal
LQ	Bosnie-Herzégovine
LR	Roumanie
LS	Suisse
LT	Turquie
LU	Moldovie
LV	Palestine
LW	Macédoine
LX	Gibraltar
LY	Serbie - Monténégro
LZ	Slovaquie

Deux lettres = Pays

EB	Belgique
ED	Allemagne
E	Estonie
EF	Finlande
EG	Grande Bretagne
EH	Pays Bas
EI	Irlande
EK	Danemark
EL	Luxembourg
EN	Norvège
EP	Pologne
ES	Suède
EV	Lettonie
EY	Lituanie

Afrique de l'Ouest

GA	Mali
GB	Gambie
GC	Canaries
GE	Melilla
GF	Sierra Leone
GG	Guinée-Bissau
GL	Liberia
GM	Maroc
GO	Sénégal
GQ	Mauritanie
GS	Sahara Occidental
GU	Guinée
GV	Iles du Cap Vert

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES EN INTERNATIONAL

AUTRES EXEMPLES D'HARMONISATION



NORMALISATION DES INDICATEURS D'EMPLACEMENT OACI (QUATRE LETTRES).

- La 1^{ère} représente une région du monde : E pour l'Europe du Nord, L pour l'Europe du sud, ...
- La 2^{ème} un pays dans cette région : F pour la France, G pour le Royaume Uni, D pour Allemagne, ...
- Les 3^{ème} et 4^{ème} lettres représentent l'emplacement de l'aérodrome.

(En France, la 3^{ème} lettre correspond souvent à une zone de la région, ex : A = Amiens, B = Bordeaux, K = Corse, L = Lyon, M = Marseille, O = Orléans, P = Paris, R = Rennes, S = Strasbourg)

EDDF = Francfort

EGJJ = Jersey

LFRN = Rennes

LGAT = Athènes

KJFK = New-York

MMMX = Mexico

RJAA = Tokio

SAES = Buenos'Aires

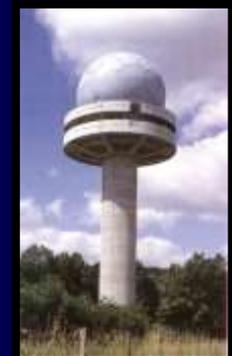


NORMALISATION DU SYSTÈME DE COMMUNICATION AÉRONAUTIQUE

- Spectres des fréquences exclusives
- Implantation et puissances du matériel de communication
- Attribution des canaux de transmission,
-

NORMALISATION DES SYSTÈMES DE RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE

- Le système mondial de navigation par satellite (GNSS)
- Le système d'atterrissage aux instruments (ILS)
- La liaison de données air-sol mode S du radar secondaire de surveillance (SSR),



NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES EN INTERNATIONAL

MAIS Chaque État reste souverain :

- Dans son espace aérien (sol plus surfaces maritimes adjacentes jusqu'à 12 Nm = 22 km) ;
- Pour utilisation de ses « Règles de l'air » nationales (hors frontières : application des Règles de l'air de l'Etat survolé, au-dessus de la haute mer : « Règles de l'OACI ») ;
- Pour les aéronefs sous son autorité (immatriculation F) considéré comme extension du territoire national (code civil) ;
- Pour le droit de visite et contrôle, sur son territoire, des aéronefs des autres Etats (avion et licences pilotes).
- Pour définir les aéroports chargés d'accueillir ou de permettre le départ des aéronefs vers les pays étrangers (douane, espace Schengen, ...) ;
- Pour toute disposition particulière (possibilité d'interdire l'utilisation d'appareils photographiques lors du survol du territoire).

	(D)	ALLEMAGNE Capitale : BERLIN Superficie : 357 020 km ² Population : 82,44 millions hab.
	(A)	AUTRICHE Capitale : VIENNE Superficie : 83 871 km ² Population : 8,27 millions hab.
	(B)	BELGIQUE Capitale : BRUXELLES Superficie : 30 510 km ² Population : 10,51 millions hab.
	(BG)	BULGARIE Capitale : SOFIA Superficie : 110 984 km ² Population : 7,72 millions hab.
	(CY)	CHYPRE Capitale : NICOSIE Superficie : 9 251 km ² Population : 0,77 million hab.
	(DK)	DANEMARK Capitale : COPENHAGUE Superficie : 43 096 km ² Population : 5,42 millions hab.
	(E)	ESPAGNE Capitale : MADRID Superficie : 505 987 km ² Population : 43,76 millions hab.
	(EST)	ESTONIE Capitale : TALLINN Superficie : 43 088 km ² Population : 1,34 million hab.
	(FIN)	FINLANDE Capitale : HELSINKI Superficie : 338 144 km ² Population : 5,29 millions hab.

	(F)	FRANCE Capitale : PARIS Superficie : 640 000 km ² Population : 62,29 millions hab.
---	-----	---

	(GR)	GRÈCE Capitale : ATHÈNES Superficie : 131 625 km ² Population : 11,13 millions hab.
---	------	--

	(H)	HONGRIE Capitale : BUDAPEST Superficie : 93 029 km ² Population : 10,57 millions hab.
---	-----	--

	(IRL)	IRLANDE Capitale : DUBLIN Superficie : 69 757 km ² Population : 4,51 millions hab.
---	-------	---

	(I)	ITALIE Capitale : ROME Superficie : 301 330 km ² Population : 58,75 millions hab.
--	-----	--

	(LV)	LETTONIE Capitale : RIGA Superficie : 64 589 km ² Population : 2,29 millions hab.
---	------	--

	(LT)	LITUANIE Capitale : VILNIUS Superficie : 62 679 km ² Population : 3,43 millions hab.
---	------	---

	(L)	LUXEMBOURG Capitale : LUXEMBOURG Superficie : 2 586 km ² Population : 0,46 millions hab.
---	-----	---

	(M)	MALTE Capitale : LA VALETTE Superficie : 315 km ² Population : 0,40 millions hab.
---	-----	--

28 Pays

(hors Espagne, 01/01/01)

	(S)	SUEDE Capitale : STOCKHOLM Superficie : 443 300 km ² Population : 9,05 millions hab.
	(SLO)	SLOVÉNIE Capitale : LJUBLJANA Superficie : 20 273 km ² Population : 2 millions hab.
	(SK)	SLOVAQUIE Capitale : BRATISLAVA Superficie : 49 034 km ² Population : 5,38 millions hab.
	(GB)	ROYAUME-UNI Capitale : LONDRES Superficie : 243 810 km ² Population : 60,29 millions hab.
	(RO)	ROUMANIE Capitale : BUCAREST Superficie : 236 991 km ² Population : 21,81 millions hab.
	(CZ)	REP. TCHÈQUE Capitale : PRAGUE Superficie : 78 862 km ² Population : 10,25 millions hab.
	(P)	PORTUGAL Capitale : LISBONNE Superficie : 91 982 km ² Population : 10,57 millions hab.
	(PL)	POLOGNE Capitale : VARSOVIE Superficie : 312 685 km ² Population : 38,18 millions hab.
	(NL)	PAYS-BAS Capitale : AMSTERDAM Superficie : 41 526 km ² Population : 16,33 millions hab.
	(M)	MALTE Capitale : LA VALETTE Superficie : 315 km ² Population : 0,40 millions hab.

LES BASES DE LA SOUVERAINETÉ DE CHAQUE ETAT

- **Chaque État est souverain, mais il doit reconnaître :**
 - La validité des documents de bord normalisés
 - Certificat d'immatriculation,
 - Certificat de navigabilité,
 - La licence de station aéronef et
 - Le carnet de route de l'avion
 - Les licences de pilote délivrées par les autres Etats (si conditions de délivrance supérieures ou égales aux normes de l'OACI).



Et doit participer et s'efforcer :

- D'harmoniser ses règlements et procédures ;
- Et de les uniformiser en fonction des normes adoptées par l'OACI.



Un Espace communautaire



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (C.E.A.C.)



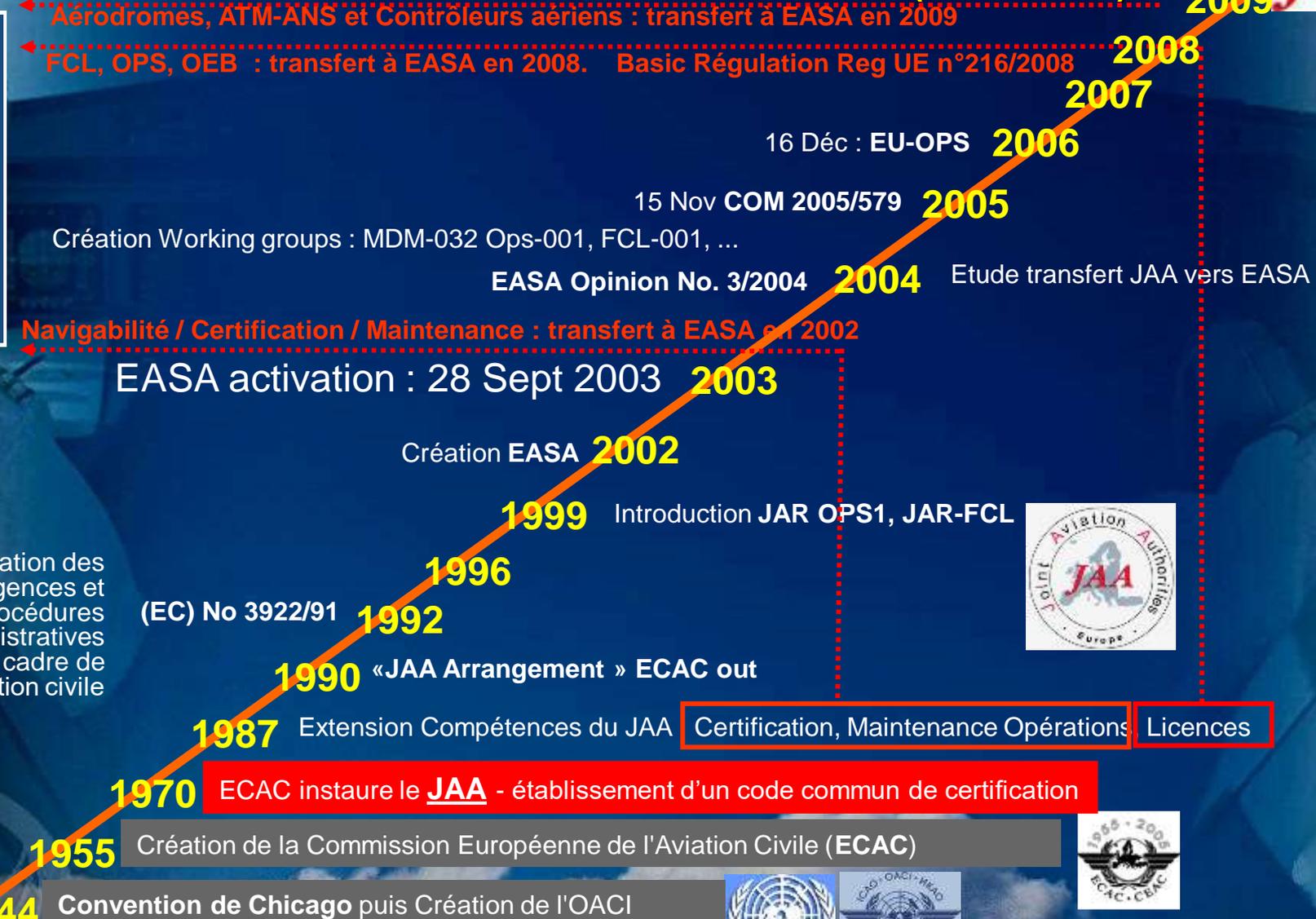
- Dès 1979, un accord entre 13 pays européens intervient :
 - pour coopération en matière de sécurité aérienne ;
 - et adoption de normes communes de navigabilité, les JAR (règles communes de navigabilité), d'abord pour les gros avions (JAR 25).
- En 1987, la C.E.A.C. crée un organisme regroupant les autorités réglementaires des Etats membres afin de développer concertation et coopération en matière d'exploitation et de maintenance. C'est la naissance des J.A.A. (Joint Aviation Authorities).
- Aujourd'hui, 42 pays européens (J.A.A. + Azerbaïdjan, Géorgie, Bosnie-Herzégovine) participent à la C.E.A.C. pour consultation, audits, normalisation....





Un Espace communautaire

ÉVOLUTIONS VERS HARMONISATION EUROPÉENNE (JAA - EASA)



Harmonisation des exigences et procédures administratives dans le cadre de l'aviation civile





Un Espace communautaire



ÉVOLUTION DU FONCTIONNEMENT INTRA-COMMUNAUTAIRE EUROPÉEN

LE PARLEMENT EUROPÉEN

- 750 Députés européens élus pour cinq ans (74 français) ;
- Le Parlement représente donc les citoyens (500 millions) ;
- Définit le champ des pouvoirs transférés des Etats à la Communauté...

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

- Composé des différents ministres des gouvernements des 28 États européens et de leurs représentants ;
- Le Conseil de l'UE représente donc les Etats ;
- Adopte avec le Parlement les textes législatifs et les règlements de base comportant les exigences essentielles (ER).

LA COMMISSION EUROPÉENNE

- Organe exécutif de l'Union Européenne : 20 commissions ;
- Rôle : représentation et défense des intérêts de l'UE ;
- Actions : Soumet des propositions législatives au PE et au CE
- Adopte les règlements de mise en oeuvre des exigences essentielles (Implementing Rules (IR)) dans les domaines spécifiés par le règlement de base (ER), préparés par EASA.



Répartition des compétences

L'AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE

**QUATRE ENTITÉS RESPONSABLES
DES RÈGLES COMMUNES EUROPÉENNES
ET DU CONTRÔLE DE LEURS APPLICATIONS**



LA COMMISSION EUROPÉENNE



**L'AGENCE EUROPÉENNE
DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (A.E.S.A.)**



EUROCONTROL



**LA DIRECTION GÉNÉRALE
DE L'AVIATION CIVILE (D.G.A.C.)**



Un Espace communautaire

UN NOUVEAU CONCEPT EUROPÉEN : LE CIEL UNIQUE

METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE COMMUNE A :

28 ETATS + 4 PARTENAIRES (EASA : réglementation - harmonisation) ;

41 Pays + 2 Etats adoptant ses règles (Maroc, Israël) : Gestion des vols, taxes, projets, ...



1 - PARTAGE DE L'ESPACE ET DES INFRASTRUCTURES



**2 - HARMONISATION ET STANDARDISATION :
DES RÉGLEMENTATIONS ET PROCÉDURES (O.A.C.I.)
DES FORMATIONS, COMPÉTENCES ET DES CONTRÔLES**



**3 - AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES VOLS
ET DE LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE**



**4 - OPTIMISATION ET DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ
AÉRIENNE INTRACOMMUNAUTAIRE ET INTERNATIONALE**



L'AGENCE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (A.E.S.A.)

- 32 Pays dont 28 Etats membres de l'Union européenne +
- 4 Pays associés : Norvège, Suisse, Islande, Liechtenstein.
- Création : 15 juillet 2002, opérationnalité : 28 septembre 2003.
- Siège fixé à Cologne par le Conseil européen. Antenne à Bruxelles
- Bureaux décentralisés : Montréal, Washington et Pékin.

L'AESA, entité sous contrôle de la Commission européenne et des Etats membres, est compétente pour la délivrance :

- des certifications de navigabilité des aéronefs,
- des certifications des moteurs et des sous-ensembles et équipements.

En outre, elle a défini et assure désormais le suivi de navigabilité et la maintenance des aéronefs.

L'AESA assure également l'élaboration de la réglementation dans les domaines des licences et qualifications des pilotes, de l'agrément des centres de formation et des opérations aériennes. Par ailleurs elle contrôle l'application uniforme au sein de l'Europe des diverses réglementations et de la qualité de la sécurité.



Répartition des compétences

L'AGENCE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (A.E.S.A.)

Contrôle de l'application du Règlement (Art . 24)

- Effectue les inspections de normalisation auprès de Etats.
- Diligente des enquêtes dans les entreprises.
- Procède aux études d'impact : règlements de base (BR) et d'exécution (IR).
- Emet des avis sur des demandes d'amendement de règlement.
- Propose à la Commission les IR après publication et discussion d'une proposition d'amendement (NPA) avec les parties intéressées.
- Adopte les moyens de conformités (AMC).

Certification des pilotes et des centres de formation

- Certifie la validité des programmes de formation, des examens, des licences et qualifications, au sein du territoire communautaire et des procédures de reconnaissance des licences étrangères (hors UE)
- Certifie les ATO, les simulateurs ainsi que les centres médicaux.

Pouvoirs en matière de dérogations (Art 14.5)

- Supervise les Etats quant à leur pouvoir d'accorder des dérogations.
- Peut forcer un Etat à retirer une dérogation non conforme aux objectifs de sécurité.





L'AGENCE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (A.E.S.A.)

Autres Missions de l'EASA



L'EASA a pour mission d'aider la Communauté à :

- favoriser la rentabilisation des processus réglementaires et de certification;
- aider les États membres à remplir, sur une base commune, les obligations que leur impose l'OACI ;
- promouvoir, au niveau mondial, les vues qu'elle défend quant aux normes de sécurité à appliquer dans l'aviation civile.



L'EASA joue également un rôle prépondérant dans la réglementation de la sécurité de l'exploitation aéroportuaire et des systèmes de gestion du contrôle aérien (ATM).



HIÉRARCHIE DES TEXTES EUROPÉENS



QUATRE NIVEAUX D'APPLICATION ET D'ATTRIBUTION DÉCISIONNELLE



1) C.E. RÈGLEMENT DE BASE (Basic Régulation)

- Texte législatif adopté conjointement par le Parlement et le Conseil de l'UE ;
- Il fixe pour les 28 Etats communautaires + les 4 Etats adhérents les fondamentaux d'un secteur donné et l'obligation de l'exécution immédiate dans tous ses éléments.

Exemple : Le Règlement (CE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 04/07/2018 concerne de nouvelles règles communes dans le domaine de l'aviation civile, institue une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne et définit ses missions.

2) U.E. RÉGLEMENTS D'EXÉCUTION (Implementing Rules)

- Ces textes réglementaires déterminent les exigences techniques et les procédures administratives applicables dans un secteur donné ;
- Ils sont réalisés initialement et proposés par l'EASA à la Commission EU ;
- La validation et l'application sont adoptées par la Commission Européenne ;
- Ils sont dénommés initialement « Implementing Rules » (IR),

Exemple : Le Règlement (UE) n°1178/2011 du 3/11/2011 relatif aux exigences techniques et aux procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile (remplaçant du FCL1 entre autres) et dont l'application a fait l'objet récemment d'un report d'application en France pour certaines parties.

HIÉRARCHIE DES TEXTES EUROPÉENS



QUATRE NIVEAUX D'APPLICATION ET D'ATTRIBUTION DÉCISIONNELLE



3) LES SPÉCIFICATIONS DÉTAILLÉES (AMC) et (Alt MOC)

- Ces « Moyens acceptables de conformité » (Acceptable Means of Conformity (AMC)) sont des normes non contraignantes adoptés par l'EASA, pour illustrer des moyens permettant d'établir la conformité avec le règlement de base et ses modalités d'exécution.

Ces textes permettent de valider des pratiques permettant une exploitation particulière sur un territoire national par exemple mais restant en adéquation totale avec les exigences du règlement de base tout en respectant un niveau de sécurité équivalent au texte initial.

- **Particularité :** Ces textes ne seront diffusés qu'en langue anglaise.
Exemple : Les AMC parus le 13/03/2014 concernant les parties ORA et ARA relatives à l'application de l'Aircrew (ATO et Autorités). Ils comportent les programmes de formation.

4) LES AUTRES TYPES DE DOCUMENTS (GM) et (CS)

- Ces textes dénommées « Guidance Material » (GM) sont des guides d'application et sont destinés à fournir des explications supplémentaires, aux AMC ou IR en vue de faciliter leur application et leur compréhension.
- **Particularité :** Ces textes ne seront diffusés qu'en langue anglaise.
- CS : Documents de certification ou de spécifications techniques.



Un Espace communautaire

SONT HORS DU CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLES COMMUNES (Annexe 2)

- Aéronefs historiques (selon critères) ;**
- Aéronefs conçus ou modifiés à des fins d'expérience / expérience scientifiques ;**
- Aéronefs de construction amateur de deux places (51%) ;**
- Hélicoptères (ULM classe 6), Paramoteurs (ULM Classe 1)
ULM multiaxes (Classe 3) de 300 à 472,5 kg selon le cas ;**
- Autogires (ULM classe 4 mono ou biplace) – de 560 kg ;**
- Pendulaire (ULM classe 1) ;**
- Les planeurs de masse structurelle légère (mono 80 kg et 100 kg en biplace) ;**
- Aéronefs ayant été utilisés par les armées (conditions) ;**
- Répliques d'aéronefs (conditions) ;**
- Aéronefs sans pilote de 150 kg (max) ;**
- Tout aéronef qui n'excède pas 70 Kg.**





Un Espace communautaire

EUROCONTROL



Créée en 1960, Eurocontrol est une organisation intergouvernementale européenne (étendue).
41 Etats en sont membres plus 2 Etats adhérents.

SES OBJECTIFS

- Harmoniser et unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe,
- Promouvoir un système uniforme pour les usagers civils et militaires,
- Assurer des conditions de sécurité maximales,
- Optimiser les coûts,
- Limiter les impacts environnementaux.

ETENDUE DE SES MISSIONS

- ❖ Gestion du réseau européen (Centre de contrôle de l'espace aérien Maastricht, contrôle de l'UIR du Benelux et d'une partie de l'Allemagne).
- ❖ Centralisation des plans de vols à l'échelon du continent (40 Etats).
- ❖ Régulation du trafic afin de minimiser les retards et de garantir la sécurité.
- ❖ Organisation et centralisation des redevances de route.
- ❖ Normalisation et financement des systèmes de communication, de navigation et de gestion au service de la navigation aérienne des états membres.



EUROCONTROL : EXEMPLE DE MISSION D'AMÉLIORATION DU DOMAINE RADIOÉLECTRIQUE

LA RADIO COMMUNICATION VHF 8,33 kHz

- 1999 : exigence 8,33 kHz pour vols au-dessus du FL 245 pour la France
- A compter du 17 novembre 2013 : tout nouvel aéronef sera équipé du 8,33 kHz
- A partir du 31/12/2017, Règlement UE n°1079 établit l'exigence du 8,33 kHz ;
- 1^{er} janvier 2014 : extension de l'obligation à tous les aéronefs en IFR volant dans les espaces de classe A B ou C.
- 4 janvier 2018 : tout vol en IFR (case Y dans case 10a) des FPL)
- 1^{er} septembre 2018 : tout avion évoluant en classes A, C et D ;
- 1^{er} janvier 2021 : tout aéronef évoluant dans n'importe quelle classe d'espace



LES TRANSPONDEURS MODE S

- ❖ 31 mars 2011 : Tout nouvel aéronef devra être équipé d'un mode S ;
- ❖ 31 mars 2014 : Obligation pour vols VFR dans certaines zones ou itinéraires ;
- ❖ 8 avril 2015 : Exigence Mode S pour tout aéronef civil en IFR (ELS si < 5,7 t et EHS > 5,7 t) ;
- ❖ 7 juin 2020 : Mode S pour tout aéronef VFR et IFR (Masse max : 5,7 t ou Vi > 250 Kt).
- ❖ 1 janvier 2021 : Tout avion VFR et IFR équipés mode S.

LES STRUCTURES DE LA D.G.A.C.

PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ du
« Ministère de de la transition écologique et solidaire, des affaires
relatives aux transports et à leurs infrastructures et à l'aviation civile »



La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien en plaçant la logique du développement durable au cœur de son action.

Elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile : développement durable, sécurité, sûreté contrôle aérien, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, aviation générale, formation aéronautique..

LES STRUCTURES DE LA D.G.A.C.



Responsable de la sécurité et de la sûreté du transport aérien
Surveillance des industriels, des opérateurs et des personnels navigants.

Transition écologique : réduction des nuisances sonores et atmosphériques. Dialogue avec Élus et représentants de des riverains.

Navigation aérienne : Prestataire de services pour les compagnies et l'aviation générale. Application de la politique européenne dans le domaine des transports aériens . Contrôle en route et tours de contrôle. Harmonisation des procédures et des infrastructures.

Régulateur du marché des transports aériens.
Questions économiques et sociales auprès des compagnies, des aéroports, des industriels et clients...

Partenaire de l'industrie aéronautique et des exploitants
Politique de soutien à ce secteur majeur de l'économie française.
Conseil et collaboration avec les industriels et exploitants de l'aéronautique.

Europe et Action internationale : Contribution à l'élaboration et à la défense des positions françaises à l'étranger. Ciel unique européen - Harmonisation



LES ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE

Vers un ordre international et européen

- ★ **Certification aéroportuaire (OACI) : Schéma directeur, normalisation, normes de sécurité, nuisances.**
- ★ **Sûreté : Élaboration, application, contrôle des normes européennes et respect des règles (OACI, CEAC, UE, Etats).**
- ★ **« Ciel unique » : un nouveau cadre d'organisation et une harmonisation technique (RDA et SCA).**
- ★ **l'AESA : une autorité européenne en matière d'harmonisation des réglementations et des suivis de navigabilité**
- ★ **Communautarisation progressive des relations avec les pays tiers.**

UNE NOUVELLE ORGANISATION DE LA DGAC

- UNE ENTITÉ CHARGÉE DU TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL (DTA)
- UN OPÉRATEUR DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (D.S.N.A.)
- UNE AUTORITÉ DE SURVEILLANCE (D.S.A.C.)
- UN SECRÉTARIAT GÉNÉRAL



Directeur Général
de l'Aviation Civile
Patrick GANDIL

Organisme du
Contrôle en Vol
Thierry BOUCHEZ

Cabinet
Odile CHEREL

Gendarmerie
Transports Aériens
Francis HUBERT

Mission Aviation Légère,
Générale
et Hélicoptères
Patrick AMAR

Direction
Transport Aérien
Marc BOREL

Secrétariat Général
Marie-Claire DISSLER

S/Dir Dévelop durable

S/Dir Transporteurs aériens

S/Dir Aéroports

S/Dir Constructiona aéro

S/Dir Sûreté Défense

S/Dir Europe et International

S/Dir Etudes, Stats, Prospectives

Cinq missions :
Ciel unique, Droit des Pax
Travail et affaires sociales
Coopération internationale
Gestion ressources

Service Technique
de l'Aviation Civile
Olivier JOUANS

Direction de la Sécurité
de l'Aviation Civile
(DSAC)
Patrick CIPRIANI

Direction des Services
de la Navigation Aérienne
(DSNA)
Maurice GEORGES

Ecole Nationale de
l'Aviation Civile
Olivier CHANSOU

Service de Gestion
de la taxe d'aéroport
Christian BOLER

Service national
d'Ingénierie aéroportuaire
Alain LABLAZ

Service des
systèmes d'information
et de la modernisation

S/Dir Personnels

S/Dir Affaires financières

S/Dir Affaires juridiques,

Bureau Affaires médicales

Bureau de la tutelle ENAC

Bureau de la Logistique

Sept Directions inter-
régionales métropolitaines
(DSAC/IR)
+ DSAC Antilles-Guyane
+ DSAC Océan indien

Direction de la Technique
et de l'Innovation
Pascal PLANCHON

Direction
des opérations
Eric BRUNEAU

Quatre CRNA
Neuf SNA métropole
SNA Antilles-Guyane
SNA Océan indien
CESNAC-SIA-SAC SPM

SEAC Polynésie française
SEAC Nouvelle-Calédonie
SEAC Wallis et Futuna
SAC Saint-Pierre et Miquelon

Direction
générale

Services à
Compétence
Nationale

DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE (Échelon Central)

Effectif : 263 personnes

Echelons régionaux

Sept Directions inter-régionales métropolitaines (DSAC/IR)
+ DSAC Antilles-Guyane
+ DSAC Océan indien

Directeur

Patrick CIPRIANI

Cabinet

Naïma COBO

Conseiller technique

EUROPE Georges THIRION

Déléguée STRATÉGIE

Véronique MARTIN

Conseiller technique

Communication -RP Y ROBERT

Directeur Adjoint

Richard THUMMEL

Projets stratégiques émergents
Patrice DESVALLÉES

MISSION-Système INFORMATION
Alain ZIANI

Qualité Standardisation PPO
Baptiste LEFEVRE

Evaluation - Amélioration Sécurité
Stéphane CORCOS

GESTION DES RESSOURCES
Olivier HAMONIC
Florence LEBLOND

Conseiller Juridique
François LAFAGE

Pôle Ressources Humaines
Marianne PHAM

Pôle Formation Compétences
M-N BRISSET

Pôle Finances
Fabienne GATALETA

Contrôle Gestion
C-H BLED

Pôle Achats et Logistique
L-V CABUZEL

COOPÉRATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ
Nathalie DOMBLIDES

Pôle Personnels Aviation Civile
Frantz CHOUT

Pôle Aéronefs et Opérations Aériennes
Philippe AURADÉ

Pôle Sécurité aéroportuaire
Michel EL MAARI

Contrôle Technique DR
Pascale ROBERT

PERSONNELS NAVIGANTS
Gilbert GUICHENEY
Eric BRODBECK
Marie-Agnes GUYOMARCH

Pôle Formation, Ecoles et Simu
Bruno HALLER

Pôle Examens
Mireille CHABROUX

Pôle Licences
Muriel BELZUNGE

Pôle Médical
René GERMA

Pôle Expertises Personnels Navigants
Eric BRODBECK

NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS
Pierre BERNARD
Thomas VEZIN

Pôle Méthodes Qualité Compétence
Sylvie MORALES

Pôle Suivi de Navigabilité
Benoît PINON

Pôle Systèmes Techniques
Odile TOURRET

Pôle Opérations Avions
Cécile DU CLUZEL

Inspection sol Aéronefs
Laurent CHAPEAU

Pôle Opérations Hélicoptères
JP DANTART

AÉROPORTS NAVIGATION AÉRIENNE
Frédéric MÉDIONI
Yann LE FABLEC

Pôle Aéroports
Brigitte VERDIER

Certification prestataires de services navigation aérienne
Geoffroy CHEVALIER

Aptitudes des Personnels de la Navigation Aérienne
Marc ALVAREZ

Systèmes et Matériels de la Navigation Aérienne
Bérisoska MARCHANT

SÛRETÉ
Serge BILLOTTET
Anne FRISCH

Pôle Méthodes de sureté
Pascal COURTIN

Pôle Agréments de sureté
Laetitia LAFARGUE

Pôle Actions de Surveillance opérationnelle
Florence WIBAUX

Pôle Sécurité Systèmes Information
Daniel CHARPENTIER

Mis à jour le 07/10/2018

LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (D.S.A.C.)

La DSAC est « L'AUTORITÉ NATIONALE DE SURVEILLANCE »
au sens de l'article 4 du Règlement du Parlement Européen
et de son Conseil (10 mars 2004).

DOMAINES DE COMPÉTENCES

Chargée de veiller au respect des dispositions législatives
et réglementaires nationales et internationales visant :

- la SÉCURITÉ DES VOLS .
- la SÛRETÉ DES PERSONNES ET DES BIENS ;
- le RESPECT DES EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES
dans le cadre du développement durable du transport aérien
pour l'aviation civile .

SES OBJECTIFS STRATÉGIQUES :

- Garantir les niveaux de compétence humains et techniques ;
- Assurer la cohérence d'ensemble en accord avec les normes ;
- Contribuer à l'efficacité de la coordination et du contrôle de
la sûreté (meilleure professionnalisation et spécialisation des personnels) ;
- Accroître la surveillance de l'ensemble des éléments
environnementaux (bruits, nuisances, ...) et
- Rechercher des pistes de progrès.

DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE (Échelon Interrégional)

Les DSAC Interrégionales (DSAC/IR) remplacent les DAC. Leurs territoires sont calqués sur les Zones Défense.

A cette fin, deux délégations territoriales (Haute-Normandie et Centre) passent de la DAC Nord à la DSAC Ouest.

DSAC/O

- Bretagne
- Pays de la Loire
- Centre
- Basse et Haute Normandie

DSAC/SO (NOUVELLE AQUITAINE)

- Aquitaine
- Poitou - Charentes

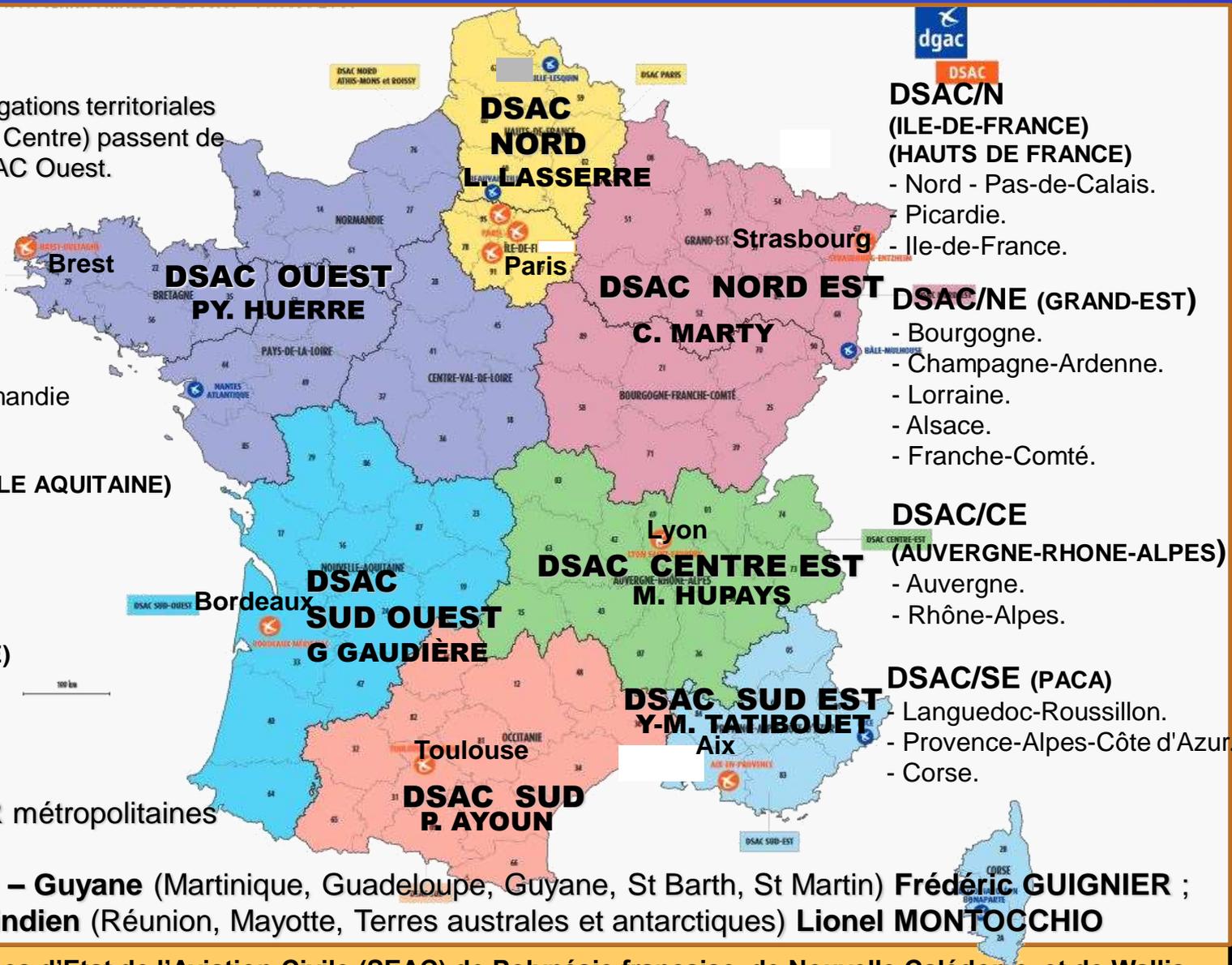
DSAC/S (OCCITANIE)

- Midi-Pyrénées.
- Limousin.

A ces sept DSAC/IR métropolitaines s'ajoutent :

- la **DSAC Antilles – Guyane** (Martinique, Guadeloupe, Guyane, St Barth, St Martin) **Frédéric GUIGNIER** ;
- la **DSAC Océan indien** (Réunion, Mayotte, Terres australes et antarctiques) **Lionel MONTOCCHIO**

Précision : les Services d'Etat de l'Aviation Civile (SEAC) de Polynésie française, de Nouvelle Calédonie, et de Wallis et Futuna ainsi que le Service de l'Aviation Civile (SAC) de St Pierre et Miquelon ne sont pas rattachés à la DSAC.



DIRECTION de la SÉCURITÉ de l'AVIATION CIVILE INTERRÉGIONALE

Effectif : 850 personnes
pour 9 DSAC/IR
DSAC/O : 102 personnes



**Directeur
DSAC / IR**

Cabinet

**Mission Qualité
Pilotage performance objectifs
Programme Sécurité d'Etat**

Délégation territoriale

Délégation territoriale

Antennes éventuelles

Annexes éventuelles

**Département
Surveillance - Régulation**

**Département
Gestion des Ressources**

**Division
Aéroports
Navigation Aérienne
(SR / ANA)**

**Aéroports
(ANA/AP)**

**Navigation Aérienne
(ANA/NA)**

**Division
Opérations
Aériennes
(SR / OPA)**

**Transports aériens
(OPA/TA)**

**Contrôle technique
(OPA/CT)**

**Aviation générale
(OPA/AG)**

**Division
Sûreté
Aérienne
(SR / SUR)**

Pilotes Inspecteurs

Bureau des Licences

**Division
Régulation
Développement durable
(SR / RDD)**

**Mission Régulation éco
(SR/MRE)**

**Développement durable
(RDD/DD)**

Ressources humaines

**Services
médicaux et sociaux
CHSCT**

Finances

Marchés

Logistique

Bureautique

Informatique

Légende hiérarchique des services par couleur

Département

Division

Subdivision

Entité



PRINCIPALES FONCTIONS DÉLÉGUÉES :

- **Représentation territoriale ;**
- Missions déléguées du secteur régalien ;
- **Contrôle de l'application des réglementations édictées par la DTA ou par l'EASA ;**
- **Délivrance des licences, homologations certificats, approbations,**
- **Audits, assistances et contrôles des formations, des écoles, des transporteurs,**
- **Surveillance de la Sécurité des vols, de la Sûreté des personnes et des biens ;**
- **Contribution au développement durable du transport aérien (surveillance indépendante des exigences environnementales).**

L'AÉRONAUTIQUE EN FRANCE

▶ **LES INDUSTRIELS ET ENTREPRISES DU SECTEUR AÉRIEN**

La reconnaissance de l'importance des industries françaises à l'étranger passe par un regroupement de celles-ci.

Deux structures assurent cette fonction :

- Le GFI (Groupement des Fédérations Industrielles (GFI) et ;
- Le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales



▶ **LES ENTREPRISES ET FÉDÉRATIONS DU SECTEUR AÉRIEN**

- ❑ Le secteur du transport aérien marchand s'est regroupé au sein de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM);
- ❑ Les sociétés du secteur de l'aviation générale sont également réunies dans le Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale (GIPAG);
- ❑ Enfin, les neuf fédérations nationales de l'activité aéronautique et sportive sont partie prenante dans le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS).

L'AÉRONAUTIQUE EN FRANCE



LE GROUPEMENT DES INDUSTRIES FRANÇAISES AÉRONAUTIQUES ET SPATIALES (GIFAS)

Le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales est une fédération professionnelle qui regroupe 382 sociétés, depuis les grands maîtres d'œuvre et systémiers jusqu'aux PME, spécialisées dans :

- l'étude,
- le développement,
- la réalisation,
- la commercialisation et
- la maintenance de tous programmes et
- matériels aéronautiques et spatiaux.



Son domaine recouvre :

- les avions et les hélicoptères civils et militaires,
- les moteurs,
- les missiles et armement,
- les drones,
- les satellites et les lanceurs spatiaux,
- les grands systèmes aéronautiques, de défense et de sécurité,
- les équipements,
- les sous-ensembles et
- les logiciels associés.



L'AÉRONAUTIQUE EN FRANCE



LE GROUPEMENT DES INDUSTRIELS ET PROFESSIONNELS DE L'AVIATION GÉNÉRALE (GIPAG)

Créé en 1963, le Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale (GIPAG) représente tous les métiers et toutes les activités de l'aviation générale.

Ainsi, on y retrouve surtout des PME tels :

- ❖ les sociétés de travail aérien (photographie, surveillance),
- ❖ de transport public (passagers, affaires, fret),
- ❖ les ateliers de maintenance et de formation,
- ❖ les organismes de suivi réglementaire, ...

Ses domaines de compétence sont :

- L'information en temps réel des évolutions techniques et réglementaires,
- La prospective en liaison avec les grands groupes,
- La défense et l'accompagnement en cas de litiges
- Le lobbying auprès de l'Administration, des parlementaires, des décideurs et et des entreprises de sous traitance.



L'AÉRONAUTIQUE EN FRANCE



LE CONSEIL NATIONAL DES FÉDÉRATIONS AÉRONAUTIQUES ET SPORTIVES (CNFAS)

Neuf fédérations nationales se sont constituées en association chargée de contribuer au développement de l'activité aéronautique et sportive sous toutes ses formes.



Ces fédérations sont :

- Fédération Française d'AéroModélisme
- Fédération Française Aéronautique
- Fédération Française d'Aérostation
- Fédération Française de Giravlation
- Fédération Française de Parachutisme
- Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé
- Fédération Française de Vol Libre
- Fédération Française de Vol en Planeur
- Fédération Française des Constructeurs et Collectionneurs d'Aéronef

F.F.A.M



F.F.A.



F.F.A

F.F.G

F.F.P

F.F.P.L.U.M



F.F.V.L

F.F.V.P



L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE



L'activité AVIATION LÉGÈRE, GÉNÉRALE ET HÉLICOPTÈRES c'est :

- 1 600 000 heures de vol toutes activités confondues réparties en :
 - 514 862 H de vol en avion sous statut aéroclub (590 clubs)
 - 207 000 H de vol en planeurs (162 clubs)
 - 520 650 H de vol en ULM (déclarées) (628 clubs - 192 sociétés)
 - 20 900 H de vol en ballon (75 clubs, 857 adhérents)
 - 11 250 H de vol en hélicoptère de loisir (63 clubs, 280 adhérents)
- Moyenne par pilote avion : 13 H 00 de vol en Aéroclub, 50 H en privé.



L'activité véliplane, c'est :

- 207 000 H de vol, 11 422 adhérents , 900 instructeurs, 162 clubs ;
- 1 836 planeurs et motoplaneurs , 64 treuils et 215 remorqueurs ;
- Moyenne annuelle par pilote : 18 Heures de vol.



L'activité ULM, c'est :

- 517 468 H de vol déclarées, 15 344 adhérents, 9344 ULM club ;
- 924 structures dont 695 clubs et 229 sociétés ; 15551 ULM (CI valides)
- Moyenne annuelle par pilote : 34 Heures de vol.



Les infrastructures d'envol

- 335 aérodromes ouverts à la CAP, 202 à usage restreint,
- 385 aérodromes privés, 865 plateformes ULM,
- 1051 aires d'envol (hélistations, hélisurfaces, ballons permanents)

L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

► **L'activité « Aviation générale » recouvre l'utilisation de types d'appareils dont la masse maximale certifiée au décollage n'excède pas 5 700 kg. L'aviation légère regroupe les moins de 2,7 tonnes.**

- LES MONOMOTEURS
- LES BIMOTEURS LÉGERS
- LES HYDRAVIONS
- LES GYRAVIONS
- LES AUTOGIRES
- LES PLANEURS ET MOTOPLANEURS
- LES ULTRA LÉGERS MOTORISÉS
- LES BALLONS DIRIGEABLES OU NON
- LES PARACHUTES MOTORISÉS OU NON
- LES AÉROMODÈLES ET DRONES



► **Organisation et répartition « Aviation légère » (fin 2017)**

150 000 pratiquants dont 130 000 licenciés fédéraux :

- **9 fédérations, 3506 clubs affiliés au CNFAS;**
- **41180 à la FFA dont 39210 pilotes** (37858 H, 3322 F)
dont 6503 < 21 ans et 1970 « Jeunes ailes ». 590 clubs affiliés ;
Non renouvellement : 52% élèves, 35% PPL, 8% PRO, 3% BB.

(92 % hommes, 8 % femmes ; < 21 ans : 16 %) – 8444 Out ; 8131 nouveaux ;

- **35295 Ulmistes dont 15 344 à la FFPLUM (695 clubs)**
- **11422 Vélivoles adhérents à la FFPV (162 clubs)**
- **2400 pilotes privés indépendants dont 1 000 à l'A.O.P.A.**

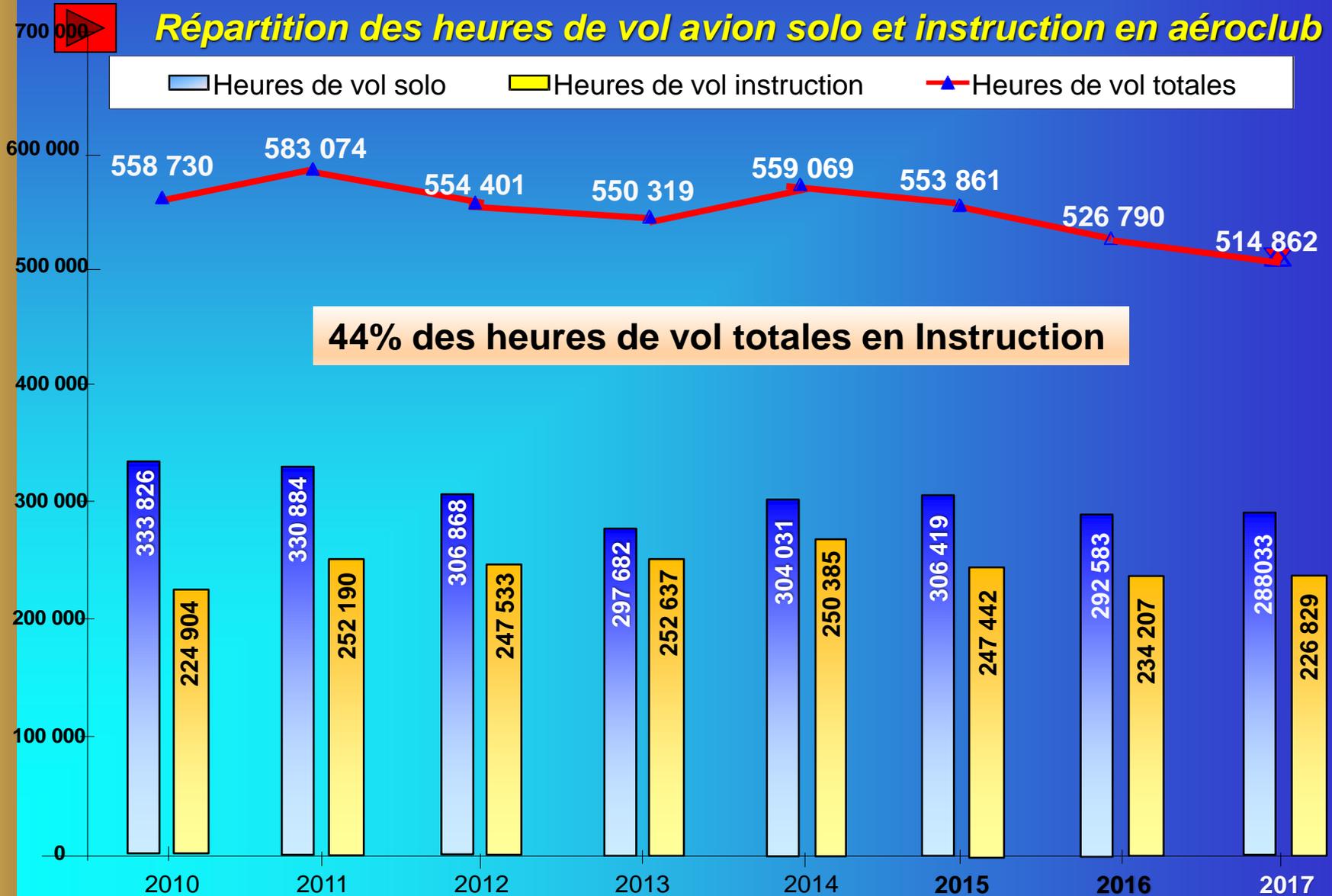


L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

Source : Rapport d'activités de la FFA (AG 2017) Kevin DUPUCH

NOUVEAU

Répartition des heures de vol avion solo et instruction en aéroclub



L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

Source : Rapport d'activités de la FFA (AG 2017) Kevin DUPUCH



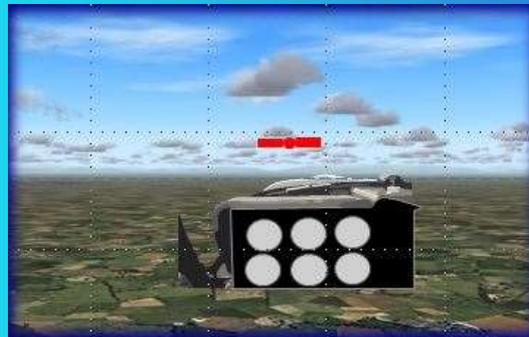
Les structures de formation en Aéroclub à fin 2017 (avions) :

- 122 ATO section 1 (LAPL et PPL théorie et pratique) ;
- 368 Organismes Déclarés qui devraient devenir DTO au 08/04/2019.



L'instruction en Aéroclub fin 2017 (avion exclusivement) :

- 226 829 H de vol en instruction aéroclub (44 % du total H de Vol A.C.),
- 2836 instructeurs avions en Aéroclubs répartis en :
124 salariés, 93 indépendants, 32 temps partiel et 2587 bénévoles
soit environ 91 % de bénévoles et 5 % de salariés temps complet
1 % salariés temps partiel et 3 % en Auto-entrepreneurs ;
- FI avec licences pro = 60 % ; FI licences privées = 40 %,
- 20% > 70 ans ; 48% > 60 ans ; 72% > 50 ans donc 28% < 50 ans.
- 25% des heures d'instruction par salarié, 75% par bénévole.
- Moyenne annuelle par salarié 480 H, 72 H par bénévole.



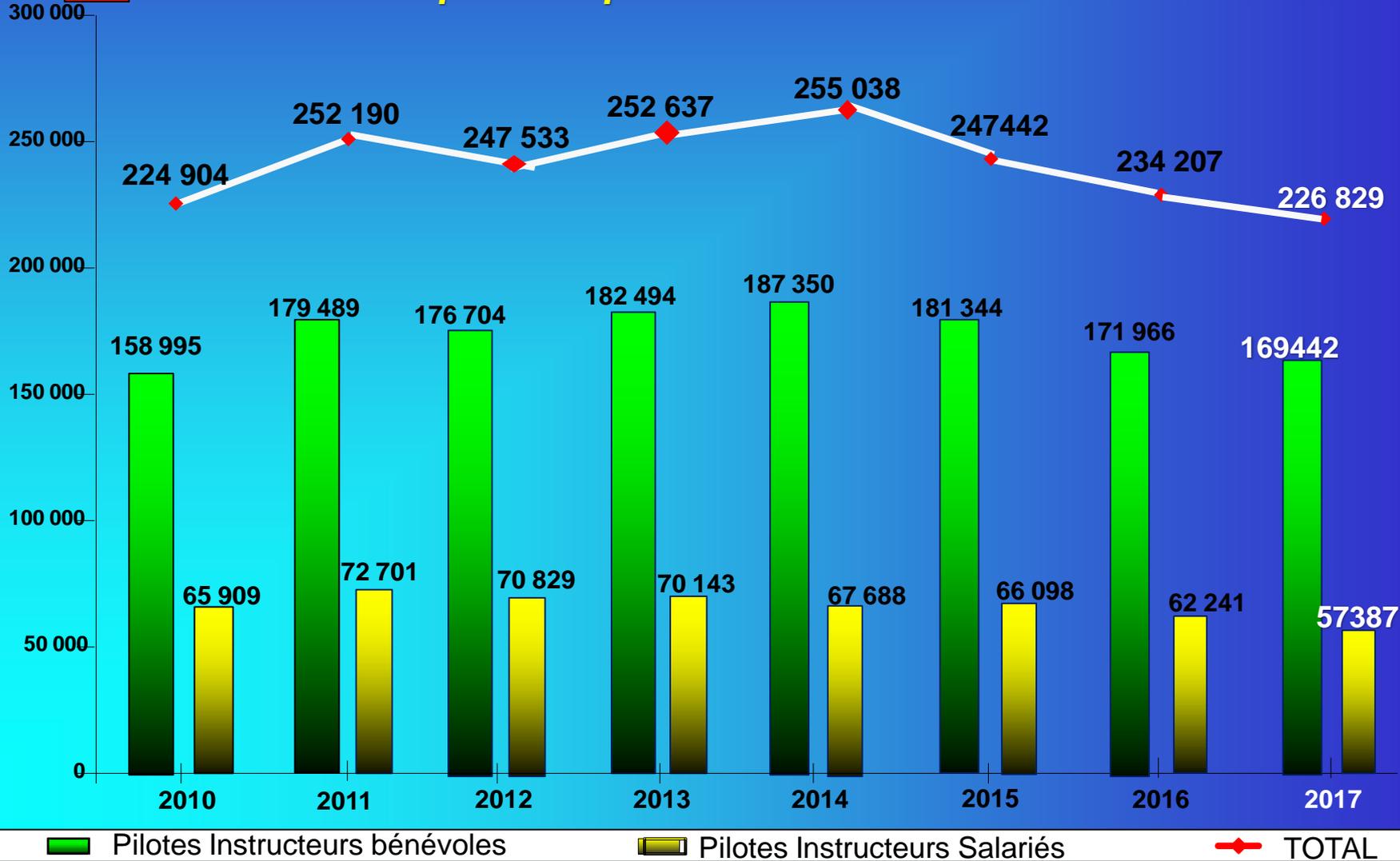
L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

Source : Rapport d'activités de la FFA (AG 2017) Kevin DUPUCH

RÉPARTITION



Evolution et répartition par statut des heures de vol en instruction



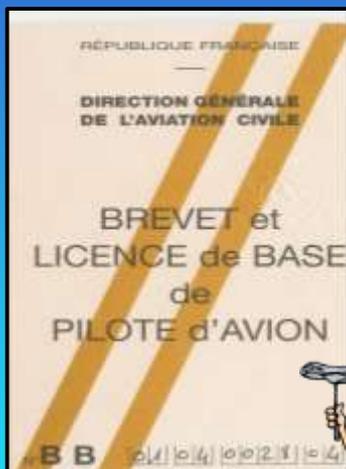
L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

Source : Rapport d'activités de la FFA (AG 2017)) Kevin DUPUCH



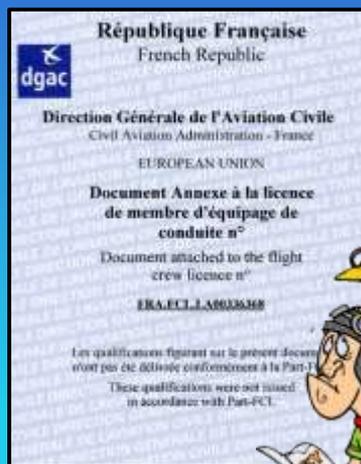
AU PALMARES 2017

RÉPARTITION



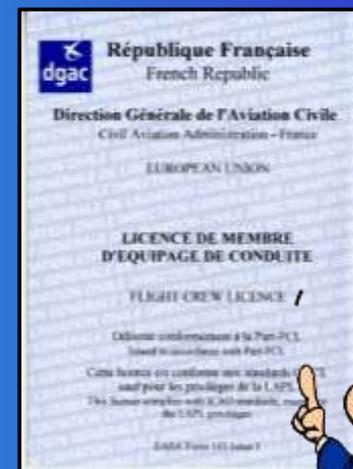
DÉLIVRANCE
2017

523
BB



DÉLIVRANCE
2017

174
LAPL



DÉLIVRANCE
2017

1105
PPL

L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE

Source : Observatoire de l'Aviation civile - Edition 2016 - et Rapport d'activités FFA (AG 2017) Kevin DUPUCH



Le segment « Aviation de moins de 2,7 tonnes » (fin 2017)

7782 avions dont 2 376 utilisés en aéroclub dont 182 en CNRA :

- 1908 avions sont propriété des aéroclubs et 468 sont loués à des privés).
- 35 % Robin DR, 15 % Cessna, 10 % Piper, 7 % Jodel, 4% Rallye.
- 88 % Moteurs classiques, 9% Rotax, 3 % Diesel.

4630 en CDN, 3422 en CDN restreints (287 CNRAC, 1770 CNRA, 645 CNSK, ...), ...

DR 300/400



856

Cessna



369

Piper



266

Jodel



170

Rallye



89

DA40



48

Cirrus



35

Rotax



220

L'AVIATION LÉGÈRE EN FRANCE



Les autres classifications d'avions et ULM

- ULM : Ultra Léger Motorisé limité en monoplace à 300 Kg et à 450 kg en biplace (ou 472,5 Kg si parachute avion), max 2 personnes ; A l'étude introduction des ULM hybride, (report masse 540 ou vers 600 kg ?)
- CS-LSA : Light Sport Aircraft moins de 600 Kg, 45 kt de vitesse de décrochage, 2 places maxi. CDN (différent LSA aux US.). Etude agrément formation).
- CS-VLA : Very Light Aircraft, moins de 750 Kg, 45 kt de vitesse de décrochage, 2 à 3 places maxi. CDN (Extensions possibles : vol de nuit)
- ELA 1 : Sous classe avion léger de masse comprise entre 450 kg et inférieure à 1 200 kg, 4 personnes max.
- ELA 2 : Sous Classe avion léger de masse comprise entre 1200 kg et 2000 kg max, 4 personnes max.





LA FLOTTE ULM EN FRANCE

Source : Rapport d'activités 2016 de la DSAC)

LES DIFFÉRENTES CLASSES.

PARAMOTEUR (5655) - (38 %)

Classe 1

Puissance max 60 kW en mono, 75 kW en biplace - Masse maxi 300 en mono 450 kg en biplace

PENDULAIRE (2584) - (18 %)

Classe 2

Puissance max 60 kW en mono, 75 kW en biplace - Masse maxi 300 en mono 450 kg en biplace. VSO \leq 65 km/h
Masses peuvent être augmentées de 5% si ULM équipé d'un parachute de secours (ou 10% si flotteurs).

MULTIAXES (5802) - (40 %)

Classe 3

Puissance max 60 kW en mono, 75 kW en biplace - Masse maxi 300 en mono 450 kg en biplace. VSO \leq 65 km/h
Masses peuvent être augmentées de 5% si ULM équipé d'un parachute de secours (ou 10% si flotteurs).

AUTOGIRE (634) - (4 %)

Classe 4

Puissance max 75 kW en mono, 90 kW en biplace - Masse maxi 300 en mono 450 kg en biplace. VSO \leq 65 km/h
Masses peuvent être augmentées de 5% si ULM équipé d'un parachute de secours. Charge max entre 4,5 et 12.

AÉROSTAT DIRIGEABLE ULTRA LÉGER (13)

Classe 5

Puissance max 75 kW en mono, 90 kW en biplace - Volume enveloppe hélium \leq 900 m³, si air chaud \leq 2 000 m³.

HÉLICOPTÈRE ULTRA LÉGER

(66)

Classe 6

Puissance max 80 kW en mono, 100 kW en biplace - Masse maxi 300 en mono 450 kg en biplace.
Masses peuvent être augmentées de 10% si ULM équipé de flotteurs.



