

# PROCEDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice A  
3 mai 2012

# Aéronefs « Light Sport Aircraft » sous Laissez-Passer EASA

P-22-17

Ressources, territoires, habitats et logement  
Energies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



DSAC

Ministère de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## ÉVOLUTION DE LA PROCÉDURE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero)

# SOMMAIRE

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | OBJET.....   | 4  |
| 2     | DOMAINE D'APPLICATION.....   | 4  |
| 3     | AUTORITE.....  | 4  |
| 4     | REFERENCES.....  | 4  |
| 5     | DEFINITIONS ET ABBREVIATIONS .....   | 4  |
| 5.1   | <i>Abréviations</i> .....  | 4  |
| 5.2   | <i>Définitions</i> .....   | 5  |
| 6     | GENERALITES.....   | 5  |
| 6.1   | <i>Conditions de vol EASA</i> .....  | 5  |
| 6.2   | <i>Principes généraux de délivrance et de renouvellement du laissez-passer</i> ..... | 5  |
| 6.3   | <i>Démarches parallèles à la classification</i> .....                                | 6  |
| 6.3.1 | <i>Immatriculation</i> .....   | 6  |
| 6.3.2 | <i>Licence de station d'aéronef (LSA)</i> .....                                      | 6  |
| 6.3.3 | <i>Livrets et carnets</i> .....  | 6  |
| 6.3.4 | <i>Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien</i> .....               | 6  |
| 7     | PROCEDURE DE DEMANDE DE CLASSIFICATION.....  | 7  |
| 7.1   | <i>La demande</i> .....  | 7  |
| 7.1.1 | <i>Postulant</i> .....   | 7  |
| 7.1.2 | <i>Formulaires et autres documents à joindre</i> .....                               | 7  |
| 7.2   | <i>Programme d'entretien (PE)</i> .....  | 8  |
| 7.3   | <i>Examen de navigabilité</i> .....  | 8  |
| 7.3.1 | <i>Examen documentaire</i> .....   | 8  |
| 7.3.2 | <i>Examen physique</i> .....   | 9  |
| 8     | DELIVRANCE DU LP EASA.....   | 9  |
| 9     | MAINTIEN DE VALIDITE DU LP EASA.....   | 9  |
| 9.1   | <i>Généralités</i> .....   | 9  |
| 9.2   | <i>Régime d'entretien</i> .....  | 9  |
| 9.2.1 | <i>Gestion du maintien de la navigabilité</i> .....                                  | 10 |
| 9.2.2 | <i>Personnes autorisées à réaliser l'entretien</i> .....                             | 10 |
| 9.2.3 | <i>Acceptation des pièces de rechange neuves</i> .....                               | 10 |
| 9.3   | <i>Modifications de l'aéronef</i> .....  | 10 |
| 10    | REVISION ET RENOUELEMENT DU LP EASA .....  | 11 |
| 10.1  | <i>Révision</i> .....  | 11 |
| 10.2  | <i>Renouvellement</i> .....  | 11 |
| 11    | FACTURATION.....   | 11 |
| 11.1  | <i>Redevance due à la DGAC</i> .....   | 11 |
| 11.2  | <i>Redevance due à OSAC</i> .....  | 12 |

## 1 OBJET

Cette procédure décrit les modalités de délivrance et de renouvellement de laissez-passer EASA aux avions Light Sport Aeroplanes (LSA).

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique aux avions de catégorie LSA (voir définition) ayant reçu de l'EASA l'approbation de conditions de vol permettant une exploitation non commerciale sous laissez-passer dans le cadre du § 21A701(a)(15).

## 3 AUTORITE

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a habilité, par l'arrêté du 7 juin 2010, la société « Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile » (OSAC) 14, boulevard des Frères Voisin - 92130 Issy-les-Moulineaux.

Les documents sont publiés par OSAC sous le contrôle de la DGAC.

## 4 REFERENCES

Règlement de base (CE) n°216/2008 du 20 février 2008

Règlement (CE) n°1702/2003 et son annexe Partie 21

Règlement (CE) n° 2042/2003 et notamment son annexe 1 Partie M

Les règlements communautaires sont consultables sur le site de l'EASA à l'adresse suivante : <http://www.easa.europa.eu> rubrique « Structure réglementaire »

F-22-18 Demande de classification d'un aéronef importé

AC196 Demande de Renouvellement d'un laissez-passer EASA LSA

Ces formulaires sont disponibles à l'adresse suivante :

<http://www.osac.aero> rubrique « Téléchargements / Formulaires »

Formulaire DGAC LP2 Demande de laissez-passer avec des conditions de vol approuvées par l'EASA.

Ce formulaire est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.osac.aero> rubrique « Téléchargements / Formulaires »

Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef

Arrêté du 28 décembre 2005 à sa dernière évolution relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R.611-3, R.611-4 et R.611-5 du code de l'aviation civile, disponible à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Redevances-de-contrôle-tehnique.html>

## 5 DEFINITIONS ET ABBREVIATIONS

### 5.1 Abréviations

APRS : Approbation pour Remise en Service

Classification : Délivrance par la DGAC du premier document de navigabilité d'un aéronef

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile de la DGAC

EASA : Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne

FAA : Autorité américaine de l'aviation civile

LSA : « Light Sport Aeroplane », avion mono ou biplace non pressurisé à pistons, de masse maximale inférieure ou égale à 600 kg  
LP EASA : Laissez-passer délivré conformément au règlement communautaire Partie 21 (EASA Form 20a)  
OSAC : Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile

## 5.2 Définitions

Partie 21 : Annexe au règlement communautaire (CE) n° 1702/2003  
Partie M : Annexe 1 au règlement communautaire (CE) n° 2042/2003

## 6 GENERALITES

### 6.1 Conditions de vol EASA

Une nouvelle réglementation européenne est en cours d'élaboration pour simplifier les exigences techniques et administratives dans le domaine de la navigabilité des avions légers (European Light Aircraft : ELA).

Dans l'attente de ces évolutions, l'EASA a accepté, temporairement, de permettre une exploitation non commerciale sous laissez-passer d'aéronefs LSA (voir définition) conçus en Europe. Il s'agit typiquement d'aéronefs dérivés d'ULM (Annexe II) ou développés selon le standard « Light Sport Aircraft » américain.

Pour cela, l'EASA approuve des conditions de vol proposées par le constructeur, après un parcours couvrant la conception et la production, sur la base du standard international ASTM F2245 (et standards associés).

Plus de précisions sur ce sujet sont disponibles sur le site de l'AESA : <http://easa.europa.eu/certification/faq/general-aviation-FAQ.php#10>.

Les conditions de vol approuvées par l'AESA :

- sont applicables soit à un numéro de série particulier, soit à une tranche de numéros de série
- sont valables pour une durée limitée (elles ne seront plus renouvelées lorsque la réglementation allégée ELA sera disponible)
- définissent, dans un document annexé rédigé par le constructeur, les conditions de validité du laissez-passer :
  - o Configuration aéronef couverte (y compris liste des modifications/options acceptées)
  - o Conditions d'entretien (programme d'entretien, personnes autorisées à faire l'entretien etc.)
  - o Limites d'utilisation

Note : à ce stade, les aéronefs LSA sous LP EASA ne font pas l'objet d'une certification acoustique.

### 6.2 Principes généraux de délivrance et de renouvellement du laissez-passer

Le laissez-passer (EASA Form20a) est délivré par le pôle NO/NAV de la DSAC sur la base d'un examen de navigabilité réalisé par OSAC visant à s'assurer que les critères fixés dans les conditions de vol approuvées par l'AESA sont respectés.

Le laissez-passer est délivré pour une durée de 1 an (sans dépasser la limite de validité des conditions de vol).

Le laissez-passer peut être renouvelé dans des conditions équivalentes à celles de sa délivrance initiale (si ce n'est que les contrôles d'OSAC porteront principalement sur la période de validité du laissez-passer précédent).

### 6.3 Démarches parallèles à la classification

#### 6.3.1 Immatriculation

Compte tenu l'article D 121-3 du code de l'aviation civile et les seuls cas prévus par l'arrêté du 6 mars 1987 relatif à l'inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs munis de laissez passer, il n'est pas possible d'inscrire au registre d'immatriculation les aéronefs sous LP EASA.

Les aéronefs LSA objets de la présente procédure ne peuvent donc recevoir que des marques temporaires F-W..., identifiées sur le laissez-passer, qui doivent être obtenues auprès du Bureau des immatriculations (DTA/SDT/3).

Ces marques doivent être apposées sur l'aéronef conformément à l'arrêté du 17 mai 1971 modifié « relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation ». Compte tenu de la place disponible sur le fuselage, des dérogations sur les dimensions des marques peuvent être demandées auprès du bureau des immatriculations.

#### 6.3.2 Licence de station d'aéronef (LSA)

Les aéronefs équipés d'un ou plusieurs émetteurs radioélectriques doivent détenir une LSA, à demander via le formulaire F-22-18 en même temps que la classification : voir fascicule RP-22-90.

#### 6.3.3 Livrets et carnets

##### *Livrets relatifs à l'entretien*

Les opérations d'entretien doivent être enregistrées dans des livrets (aéronef, moteur).

Si le propriétaire fait le choix des livrets proposés par OSAC (voir fascicule P-74-10, à demander via le formulaire F-22-18 en même temps que la classification), les pages de garde tamponnées sont transmises en même temps que le LP (voir § 8).

##### *Carnet de route*

La réglementation opérationnelle impose la tenue d'un carnet de route dont le format est accepté par l'Autorité.

Si le propriétaire fait le choix du carnet de route proposé par OSAC (voir fascicule P-74-10, à demander via le formulaire F-22-18 en même temps que la classification), la page de garde tamponnée est transmise en même temps que le LP (voir § 8).

Si le propriétaire fait un autre choix (ou en cas de demande de dispense de carnet de route sur la base d'un CRM en tenant lieu), un accord doit être demandé au pôle DSAC/NO/NAV.

#### 6.3.4 Règlements relatifs à l'exploitation et à l'espace aérien

Le règlement relatif à l'exploitation (arrêté du 24 juillet 1991 relatif à l'utilisation des aéronefs en aviation générale) et ceux relatifs à l'espace aérien contiennent des exigences ayant un impact sur la définition de l'aéronef :

- obligation d'emport d'équipements
- codage des matériels radioélectriques (adresse 24 bits OACI, code SELCAL, codage/enregistrement des ELT 406 MHz) : voir fascicule P-41-65
- etc.

Le processus de classification n'a pas pour vocation de vérifier la conformité à ces exigences, mais de vérifier que la définition de l'aéronef (éventuellement modifiée pour satisfaire ces exigences) est bien approuvée du point de vue de la navigabilité.

## 7 PROCEDURE DE DEMANDE DE CLASSIFICATION

### 7.1 La demande

#### 7.1.1 Postulant

Le postulant à la classification d'un aéronef LSA doit être le propriétaire de cet aéronef.

Toutefois, en cas de location, lorsqu'il existe un contrat de location et que ce contrat prévoit que les responsabilités du propriétaire en matière de maintien de navigabilité sont transférées au locataire, celui-ci peut postuler au laissez-passer.

Dans la suite de ce document, « propriétaire » désigne le propriétaire ou, le cas échéant, le locataire.

Le propriétaire peut mandater un représentant (ex : organisme de maintenance) pour les démarches de classification. Une copie du mandat sera exigée.

Dans tous les cas (avec ou sans mandataire), c'est le propriétaire qui sera inscrit comme titulaire du laissez-passer.

#### 7.1.2 Formulaires et autres documents à joindre

Tous aéronefs :

| Formulaire    | Objet  | Destinataire   |
|---------------|--|--|
| F-22-18       | Demande de Laissez-Passer EASA "Light Sport Aircraft"  | OSAC local<br>(voir <a href="http://www.osac.aero">www.osac.aero</a><br>rubrique Société /<br>Implantations) |
| EASA Form 18b | Conditions de vol approuvées par l'AESA, y compris le document constructeur référencé dans ces conditions de vol (*)   |  |
| -             | Attestation de conformité de l'aéronef rédigée par le constructeur au moment de la livraison initiale (confirmant la conformité du n/s particulier aux standards ASTM identifiés dans les conditions de vol) |  |
| -             | Justificatif de paiement de la redevance due à la DGAC (voir § 11.1)   |  |

(\*) Dans le cas où, au moment de la demande, les conditions de vol sont en phase de renouvellement entre le constructeur et l'AESA (la date limite de validité des conditions de vol précédemment approuvées par l'AESA est dépassée ou proche), il est quand même possible d'engager la procédure de classification, y compris la prise de rendez-vous pour la visite OSAC (voir § 7.3), avant réception des nouvelles conditions de vol approuvées. Bien entendu la procédure sera suspendue si les nouvelles conditions de vol approuvées ne sont pas disponibles à temps. OSAC doit en être informé dès que possible pour reprogrammer la visite.

En complément, pour les aéronefs usagés importés d'un autre Etat membre :

| Document   | Destinataire |
|--|--------------|
| Laissez-passer délivré par l'Autorité d'immatriculation précédente | OSAC local   |

## 7.2 Programme d'entretien (PE)

Le propriétaire doit faire approuver par OSAC un programme d'entretien conforme aux préconisations du constructeur (selon directives du document constructeur référencé dans les conditions de vol approuvées) et exigences d'entretien nationales selon le § MA302 de la Partie M.

Ce programme d'entretien doit être soumis à OSAC dans un délai minimum de 15 jours avant la date prévue de la visite de classification (voir § 7.3). Ce délai est porté à 1 mois dans le cas du premier exemplaire d'un aéronef non connu en France.

## 7.3 Examen de navigabilité

OSAC doit réaliser un examen de navigabilité comprenant :

- un examen documentaire
- un examen physique

### 7.3.1 Examen documentaire

Les enregistrements suivants doivent être mis à la disposition de l'inspecteur OSAC (au moins 15 jours avant la date prévue pour la visite) :

- manuel de vol
- programme d'entretien et ensemble de la documentation constructeur/équipementier référencée (ex : manuel de maintenance constructeur)
- livret aéronef, livret moteur, livret/fiche hélice (ou équivalent)
- fiches matricules des équipements à potentiel ou vie limite
- carnet de route (ou équivalent)
- état des modifications et réparations installées en service (aéronef usagé)
- état de conformité au programme d'entretien (aéronef usagé)
- état des CN (aéronef usagé)
- état des travaux reportés (aéronef usagé)
- devis de masse et centrage
- tout autre document demandé par l'inspecteur OSAC au cours de l'examen

Les points suivants seront vérifiés par l'inspecteur OSAC, par sondage :

- les heures et cycles de vol de la cellule, du moteur et de l'hélice ont été convenablement enregistrés
- le manuel de vol est approuvé et compatible avec la configuration de l'aéronef (y compris avec les modifications appliquées)
- les échéances du programme d'entretien ont été respectées, y compris pour les éléments à potentiel ou vie limite
- les défauts ont été corrigés ou leur report approuvé
- les CN ont été appliquées et convenablement enregistrées
- les modifications et réparations appliquées ont bien été enregistrées et sont approuvées au travers des conditions de vol approuvées (voir § 9.3)
- les travaux de maintenance ont été libérés conformément au régime d'entretien décrit dans les conditions de vol approuvées (voir § 9.2)
- le devis de masse et centrage reflète bien la configuration de l'aéronef

### 7.3.2 Examen physique

L'aéronef, portes de visites et capotages ouverts, doit être présenté au représentant d'OSAC sous abri.

Les points suivants seront vérifiés par l'inspecteur OSAC, par sondage :

- la présence des marquages et placards requis
- le manuel de vol est compatible avec la configuration de l'aéronef (y compris avec les modifications appliquées)
- la définition de l'aéronef est conforme aux conditions de vol approuvées
- l'aéronef ne présente pas de défauts apparents dont le report n'aurait pas été approuvé
- il n'y a pas d'incohérence entre l'aéronef et les enregistrements documentaires examinés au titre du § 7.3.1

## 8 DELIVRANCE DU LP EASA

Si l'examen de navigabilité est satisfaisant, OSAC adresse :

- une recommandation de signature du LP à la DSAC et une copie du rapport de classification de l'OSAC local
- les pages de garde du carnet de route et livrets aéronef/moteurs, lorsque demandés sur le F-22-18 (et à l'adresse mentionnée sur le F-22-18).

La DSAC délivre le laissez-passer :

- au nom du propriétaire (transmission à l'adresse e-mail mentionnée sur le formulaire DGAC LP2),
- pour une durée de 1 an (dans la limite de validité des conditions de vol approuvées par l'AESA).

## 9 MAINTIEN DE VALIDITE DU LP EASA

### 9.1 Généralités

Dans le cadre du LP, sont interdits :

- les vols commerciaux (y compris les activités de formation conduites dans le cadre d'une école professionnelle),
- les vols solos lorsque le pilote ne détient pas encore de licence,
- les types de vol identifiés dans le document constructeur référencé dans les conditions de vol approuvées (typiquement : IFR, VFR de nuit, voltige).

Le LP reste valide tant que :

- sa date limite de validité n'est pas dépassée,
- l'aéronef n'a pas changé de propriété (rappel : le propriétaire doit être le titulaire du laissez-passer),
- l'aéronef n'a pas reçu de nouvelles marques d'identification d'une autre autorité,
- les conditions de validité des conditions de vol approuvées par l'AESA sont respectées (voir notamment §§ 9.2 et 9.3 ci-dessous).

### 9.2 Régime d'entretien

L'aéronef doit être entretenu selon les règles définies dans le document constructeur référencé dans les conditions de vol approuvées. Ce document renvoie généralement aux règles de la Partie M, avec quelques spécificités abordées dans les §§ suivants.

### 9.2.1 Gestion du maintien de la navigabilité

Le propriétaire, titulaire du laissez-passer, est responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Les aéronefs LSA n'étant pas certifiés par l'AESA, ils ne peuvent être inscrits dans le domaine d'agrément des organismes de gestion Partie M/G. Le propriétaire ne peut donc pas transférer sa responsabilité à un tel organisme.

### 9.2.2 Personnes autorisées à réaliser l'entretien

Les aéronefs LSA n'étant pas certifiés par l'AESA, ils ne peuvent être inscrits dans le domaine d'agrément des organismes de maintenance Partie 145 ou Partie M/F.

La maintenance doit donc être réalisée hors cadre agréé :

- par le pilote-propriétaire pour les tâches simples de l'Appendice VIII de la Partie M, selon les règles du § MA803 (voir § 3.3.2 du BI 2009/27),
- par un mécanicien hors cadre agréé titulaire d'une licence de maintenance adaptée à l'aéronef concerné :
  - o Si le constructeur indique que l'aéronef doit être considéré, pour la maintenance, comme un motoplaneur : il faut une LNMA dans la catégorie « motoplaneur » avec le matériau approprié.
  - o Si le constructeur indique que l'aéronef doit être considéré, pour la maintenance, comme un avion : il faut soit une LNMA dans la catégorie « avion à piston » avec le bon matériau, soit une licence Partie 66 avec un groupe « avion à piston » avec le matériau approprié.

La licence doit être de la catégorie correspondant aux travaux (B1 : mécanique / électricité, B2 : avionique).

Le mécanicien titulaire de la licence, qui délivre l'APRS, peut se faire aider par des personnes non titulaires d'une licence sous réserve d'en assurer la supervision constante pendant les travaux.

### 9.2.3 Acceptation des pièces de rechange neuves

En plus des possibilités d'acceptation de pièces de rechange prévues par la Partie M (EASA Form 1, FAA 8130-3 etc.), il est possible de monter des pièces neuves livrées par le constructeur de l'avion LSA avec un certificat de conformité émis par lui.

## 9.3 Modifications de l'aéronef

Un avion sous laissez-passer LSA ne peut être modifié sans révision des conditions de vol ni du laissez-passer que si :

- la modification envisagée est déjà prévue dans le document constructeur référencé dans les conditions de vol approuvées ; et
- la modification est réalisée selon une procédure et avec des pièces fournies par le constructeur.

A défaut, le propriétaire doit se rapprocher du constructeur, qui est le seul reconnu par l'AESA pour soumettre une nouvelle demande d'approbation des conditions de vol. Les conditions de vol révisées approuvées, un nouveau laissez-passer est émis.

## 10 REVISION ET RENOUVELLEMENT DU LP EASA

### 10.1 Révision

En cas de changement de marques d'identification, de propriétaire ou de révision des conditions de vol (en vue typiquement de couvrir une modification de l'avion, voir § 9.3), une demande de révision du laissez-passer doit être adressée à la DSAC.

Formulaire : DGAC LP2, disponible sur [www.osac.aero](http://www.osac.aero), rubrique Téléchargement/formulaires.

Adresse d'envoi : [lp-aviationgenerale@aviation-civile.gouv.fr](mailto:lp-aviationgenerale@aviation-civile.gouv.fr)

La DSAC définira, au cas par cas et en liaison avec OSAC, le niveau de contrôle nécessaire pour la révision du laissez-passer. Si un nouvel examen de navigabilité n'est pas réalisé, la date limite de validité du laissez-passer précédent sera conservée.

### 10.2 Renouvellement

Le LP peut être renouvelé selon une procédure identique à sa délivrance initiale (voir §§ 7 et 8), à l'exception des points suivants :

- Le formulaire à adresser à OSAC est l'AC196.
- L'examen de navigabilité réalisé par OSAC s'assurera des conditions de maintien de navigabilité depuis la délivrance du laissez-passer précédent.
- L'inspecteur OSAC peut accorder un délai pour la correction de certaines non-conformités mineures.

L'examen de navigabilité peut être anticipé jusqu'à 2 mois sans modification de la date anniversaire de validité du laissez-passer.

Note : Dans le cas où, au moment de la demande de renouvellement, les conditions de vol sont elles-mêmes en phase de renouvellement entre le constructeur et l'AESA (la date limite de validité des conditions de vol précédemment approuvées par l'AESA est dépassée ou proche), il est quand même possible d'engager la procédure de renouvellement, y compris la prise de rendez-vous pour la visite OSAC (voir § 7.3), avant réception des nouvelles conditions de vol approuvées. Bien entendu la procédure sera suspendue si les nouvelles conditions de vol approuvées ne sont pas disponibles à temps. OSAC doit en être informé dès que possible pour reprogrammer la visite.

## 11 FACTURATION

### 11.1 Redevance due à la DGAC

A chaque délivrance d'un LP EASA LSA (délivrance initiale et renouvellement), le postulant doit s'acquitter auprès de la DGAC de la redevance suivante :

Montant : selon tableau du § G de l'article 12 de l'arrêté Redevances  
(A la date du présent document : 50 euros)

Modalités de paiement :

- Par internet à l'adresse suivante :  
<http://redevances.dcs.aviation-civile.gouv.fr> rubrique Laissez-passer EASA seul < 5,7t
- Par chèque à l'ordre du Régisseur de recettes de la DGAC, à envoyer à l'adresse suivante :  
DGAC/NO/NAV – 50, rue Henry Farman – 75720 PARIS Cedex 15

|   |                    |                 |                   |                  |
|---|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|
|  | <b>P - 22 - 17</b> | <b>Indice A</b> | <b>3 Mai 2012</b> | <b>Page : 11</b> |
|---|--------------------|-----------------|-------------------|------------------|

Le justificatif de paiement de la redevance due à la DGAC doit être joint à la demande adressée à OSAC (le paiement de la redevance est une exigence préalable à la délivrance du laissez-passer).

## 11.2 Redevance due à OSAC

Le postulant, à la délivrance initiale d'un LP EASA LSA, doit s'acquitter auprès d'OSAC de la redevance suivante, à réception de la facture correspondante :

- Délivrance initiale :  
Facturation au temps passé (taux horaire selon arrêté Redevance ; à la date du présent document : 129 euros HT) + frais de déplacement si l'aéronef est présenté en dehors d'un des terrains listés dans le BI 2012/10
- Renouvellement :  
Forfait selon tableau du § B.2 de l'article 12 de l'arrêté Redevances (à la date du présent document : 225,54 euros HT) + frais de déplacement si l'aéronef est présenté en dehors d'un des terrains listés dans le BI 2012/10