



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-22-17

Aéronefs « Light Sport Aircraft » sous laissez-passer EASA

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 1
Version n° 0
Publiée le 03 octobre 2022

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	03 mai 2012	Création.
Ed 1 v0	03 octobre 2022	<ul style="list-style-type: none">- Refonte du document- Transfert de la délivrance du laissez-passer de la DGAC vers OSAC- L'arrêté du 21 avril 2016 modifiant l'arrêté du 6 mars 1987 relatif à l'inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs munis de laissez-passer, permettant la délivrance d'un certificat d'immatriculation aux aéronefs qui font l'objet d'un laissez-passer délivré selon le § 21.A.701(a)15 de la Partie 21 ;- Mise à jour de certaines références réglementaires (remplacement du règlement (CE) No 1702/2003 par le règlement (UE) No 748/2012, du règlement (CE) No 2042/2003 par le règlement (UE) No 1321/2014, de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs en aviation générale par la Partie-NCO du règlement (UE) No 965/2012, de l'arrêté du 17 mai 1971 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs par l'arrêté du 28 juillet 2015).- Possibilité de faire réaliser l'examen de navigabilité en vue de la délivrance ou du renouvellement du laissez-passer par un organisme agréé ou un personnel d'examen de navigabilité indépendant- Possibilité d'un programme d'entretien « déclaré » selon le § (b)(1) du ML.A.302 (sous conditions)

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>

Sommaire

1. OBJET	4
2. DOMAINE D'APPLICATION	4
3. RÉFÉRENCES	4
4. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	5
4.1. Abréviations	5
4.2. Définitions	5
5. GÉNÉRALITÉS	5
5.1. Contexte général et conditions de vol EASA	5
5.2. Principes généraux de délivrance et de renouvellement du laissez-passer	6
5.3. Limites d'utilisation.....	6
6. SPÉCIFICITÉS DES AVIONS LSA SOUS LAISSEZ-PASSER	6
6.1. Documents de bord et d'entretien	6
6.2. Détenteur du laissez-passer	7
6.3. Régime d'entretien.....	7
6.4. Examen de navigabilité.....	7
6.5. Programme d'entretien (PE).....	7
6.6. Classification.....	8
6.6.1. Aéronefs éligibles et configurations approuvées	8
6.6.2. Formulaire de demande et examen de navigabilité	8
6.6.3. Délivrance initiale du laissez-passer	8
6.7. Modifications/réparations de l'aéronef.....	8
6.8. Révision et renouvellement du laissez-passer	9
6.8.1. Révision	9
6.8.2. Renouvellement.....	9
7. FACTURATION	9

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 § 21.A.701(a)(15) du règlement (UE) n°748/2012.

3. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) n°748/2012 et notamment son annexe I (Partie-21) ;
- Règlement (UE) n°1321/2014 et notamment son annexe Vb (Partie-ML).

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

- F-22-17-1 : demande de documents de bord pour un avion LSA usagé importé d'un Etat membre avec un laissez-passer valide
- F-22-17-2 : demande de documents de bord pour un avion LSA usagé importé d'un Etat membre avec un laissez-passer non valide
- F-22-17-3 : Demande de renouvellement d'un laissez-passer LSA
- F-22-50-1 Demande de documents de bord pour un aéronef disposant d'un laissez-passer délivré par l'Autorité française suite à une modification

Ces formulaires sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://documentation.osac.aero/formulaires/>

- Arrêté du 18 avril 2011 relatif à la licence de station d'aéronef ;
- Arrêté du 28 décembre 2005 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 ;
- Arrêté du 6 mars 1987 relatif à l'inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs munis de laissez-passer ;
- Arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs.

Les arrêtés français, dans leur version la plus récente, sont disponibles sur Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/initRechTexte.do>

4. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

4.1. Abréviations

DGAC :	Direction Générale de l'Aviation Civile ;
DSAC :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile de la DGAC ;
EASA ou AESA :	European Union Aviation Safety Agency (AESA : Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne) ;
LSA :	« Light Sport Aeroplane », un aéronef léger de sport ayant toutes les caractéristiques suivantes : <ul style="list-style-type: none">• une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;• une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VS0) maximale ne dépassant pas 45 nœuds en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef ;• une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;• un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;• une cabine non pressurisée.
LP EASA :	laissez-passer délivré conformément au règlement (UE) No 748/2012 (EASA Form 20a) ;
OSAC :	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile.

4.2. Définitions

Classification : Délivrance du premier document de navigabilité d'un aéronef au moment de son immatriculation en France.

5. GÉNÉRALITÉS

5.1. Contexte général et conditions de vol EASA

L'EASA a publié en 2011 le code technique CS-LSA, basé sur le standard international ASTM F2245 (et standards associés), également applicable à la catégorie Light Sport Aircraft qui avait été créée précédemment aux USA.

Contrairement à la catégorie LSA américaine, les avions LSA européens doivent recevoir de l'EASA un certificat de type après vérification de leur conformité au CS-LSA, et doivent être fabriqués par un organisme titulaire d'un agrément de production (POA) conforme à la Partie 21 Sous-Partie-G du règlement (UE) n°748/2012.

Toutefois l'EASA a accepté que les constructeurs d'avions LSA puissent anticiper l'adoption du CS-LSA et l'obtention d'un agrément de production et qu'ils livrent les premiers avions sous le régime du laissez-passer, limité à des opérations non commerciales.

L'EASA a approuvé pour ces avions des conditions de vol à durée limitée, renouvelées périodiquement en fonction de l'avancement de l'obtention par le constructeur du certificat de type et de l'agrément de production.

Initialement, les conditions de vol renvoyaient à un document du constructeur définissant :

- La configuration aéronef couverte (y compris liste des modifications/options acceptées) ;
- Les conditions d'entretien (programme d'entretien, personnes autorisées à faire l'entretien, etc.) ;
- Les limites d'utilisation.

Progressivement les conditions de vol sont révisées pour renvoyer à une fiche de navigabilité « Aircraft data sheet » propre à l'avion éditée par l'EASA, et à la Partie-M puis à la Partie-ML, en précisant seulement les spécificités liées au régime du laissez-passer.

A la date du présent document, la période de transition touche à sa fin :

- Les avions pour lesquels le certificat de type et l'agrément de production ont été obtenus peuvent obtenir un CDN restreint (RCOA), le cas échéant après application d'un bulletin de service (BS) de modification/inspection défini par le constructeur ;
- Les avions pour lesquels le certificat de type et/ou l'agrément de production devrait pouvoir être obtenu dans les mois qui viennent restent, dans l'attente, avec des conditions de vol à durée limitée ;
- Les avions pour lesquels il est établi que le certificat de type ou l'agrément de production ne pourront être obtenus, ou qu'ils ne pourront pas être remis en conformité avec le certificat de type, font l'objet de conditions de vol sans limite de validité et resteront indéfiniment sous laissez-passer.

Plus de précisions sur ce sujet sont disponibles sur le site de l'EASA : <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/general-aviation#category-light-sport-aircraft>.

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

5.2. Principes généraux de délivrance et de renouvellement du laissez-passer

Les laissez-passer (EASA Form 20a) sont délivrés par OSAC, pour une durée de 1 an (sans dépasser, le cas échéant, la limite de validité des conditions de vol).

Les règles de délivrance, maintien de validité et renouvellement des laissez-passer LSA sont équivalentes à celles applicables aux avions LSA sous CDN+CEN, décrites dans les guides OSAC suivants :

- P-22-00 : Classification des aéronefs importés autres que les aéronefs annexe I sous certificat restreint ;
- G-40-01 : Guide général de la Partie-M et Partie-ML ;
- Annexe X au guide G-40-01 : Examen de navigabilité – M.A.901/902 et ML.A.901/902.

Les spécificités des avions LSA sous laissez-passer sont décrites au §7 ci-dessous.

5.3. Limites d'utilisation

Activités commerciales : avec un avion LSA sous laissez-passer, toute activité commerciale est interdite (y compris les activités de formation conduites dans le cadre d'une école professionnelle).

Vols de formation solo (élève seul à bord) : voir les conditions de vol approuvées (qui peuvent imposer que le commandant de bord détienne une licence de pilote)

IFR, VFR de nuit, voltige ... : voir le manuel de vol identifié dans les conditions de vol approuvées (qui contient généralement une limitation au VFR de jour et une interdiction des manœuvres acrobatiques).

6. SPÉCIFICITÉS DES AVIONS LSA SOUS LAISSEZ-PASSER

6.1. Documents de bord et d'entretien

Les avions concernés par la présente procédure font l'objet d'un laissez-passer valable un an (au lieu d'un CDN et d'un CEN).

Ils ne sont pas soumis à l'obligation de certificat acoustique (CA).

Comme les avions sous CDN, les avions LSA sous laissez-passer doivent posséder :

- un certificat d'immatriculation ;

L'arrêté du 21 avril 2016 a modifié l'arrêté du 6 mars 1987 relatif à l'inscription sur le registre d'immatriculation des aéronefs munis de laissez-passer, afin de permettre la délivrance d'un certificat d'immatriculation (CI) aux aéronefs qui font l'objet d'un laissez-passer délivré selon le §21.A.701(a)15 de la Partie-21.

- une Licence de Station d'Aéronef, s'ils sont équipés d'émetteurs radio électriques ;
- un carnet de route ;
- des livrets d'entretien.

6.2. Détenteur du laissez-passer

La réglementation (§21.A.703(a)) impose que le détenteur d'un laissez-passer émis selon le §21.A.701(a)15 de la Partie-21 (et donc le postulant à sa délivrance) soit le propriétaire de cet aéronef.

En conséquence, la case 5 du laissez-passer (« détenteur ») comporte la mention : « Le propriétaire de l'aéronef ».

Cas de la location : comme pour les avions sous CDN, les responsabilités du propriétaire en matière de maintien de navigabilité et de respect des conditions et restrictions associées au laissez-passer sont transférées au locataire, lorsque celui-ci est inscrit sur le certificat d'immatriculation ou s'il existe un contrat de location qui le stipule*.

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

6.3. Régime d'entretien

Le régime d'entretien (personnes et organismes autorisées à réaliser l'entretien, la gestion du maintien de la navigabilité ou les examens de navigabilité, règles d'acceptation des pièces de rechange, conditions d'application des modifications/réparations, application des consignes de navigabilité etc.) est défini dans les conditions de vol approuvées.

Dans les conditions de vol les plus récentes, il est défini par référence au règlement (UE) n°1321/2014, en précisant les différences applicables.

Sauf mention contraire dans les conditions de vol, les organismes agréés et les PEN indépendants peuvent intervenir sur un avion LSA sous laissez-passer s'ils seraient autorisés à réaliser les mêmes interventions sur un avion de technologie similaire sous certificat de navigabilité.

6.4. Examen de navigabilité

Lorsqu'un examen de navigabilité doit être réalisé (voir §7.6 Classification et §7.8.2 Renouvellement du laissez-passer), il peut l'être, selon ce que prévoient les conditions de vol approuvées*, par :

- OSAC, ou
 - un organisme agréé selon la Partie-CAMO, Partie-CAO ou Partie-145 du règlement (UE) n°1321/2014
- ou
- un personnel d'examen de navigabilité indépendant habilité selon le § ML.A.901(b)(4) du règlement (UE) No 1321/2014.

** Note : dans le cas de conditions de vol anciennes qui ne mentionnent pas la Partie- ML, le propriétaire peut contacter l'EASA par flightconditions@easa.europa.eu pour mettre à jour les conditions de vol*

L'examen de navigabilité vise à s'assurer de la conformité de l'avion aux conditions de vol approuvées (configurations autorisées, entretien, consignes de navigabilité, ...).

Lorsque l'examen de navigabilité est réalisé par OSAC, un rendez-vous doit être pris en ligne sur le site OSAC.

6.5. Programme d'entretien (PE)

Les règles applicables sont celles définies dans les conditions de vol approuvées et/ou dans les documents associés.

Si les conditions de vol renvoient à la Partie-ML* du règlement (UE) n°1321/2014 pour le programme d'entretien, alors un programme d'entretien doit être approuvé par l'organisme en charge de la gestion du maintien de la navigabilité de l'avion s'il existe, ou déclaré par le propriétaire dans les autres cas, conformément au §(b)(1) du ML.A.302.

** Note : dans le cas de conditions de vol anciennes qui ne mentionnent pas la Partie-ML, le propriétaire peut contacter l'EASA par flightconditions@easa.europa.eu pour mettre à jour les conditions de vol.*

6.6. Classification

6.6.1. Aéronefs éligibles et configurations approuvées

Un avion LSA ne peut prétendre à un laissez-passer que s'il fait l'objet de conditions de vol approuvées par l'EASA et qu'il est dans une configuration autorisée par ces conditions de vol.

6.6.2. Formulaire de demande et examen de navigabilité

Situation de l'aéronef	Formulaire de demande	Examen de navigabilité
Neuf	N/A (les avions LSA neufs ne peuvent plus recevoir de laissez-passer)	
Importé d'un autre Etat membre avec un laissez-passer valide	F-22-17-1	Non
Importé d'un autre Etat membre avec un laissez-passer non valide (périmé ou butée d'examen de navigabilité dépassée)	F-22-17-2	Oui (voir §7.4)

Le demandeur doit joindre les pièces requises dans le formulaire applicable par l'intermédiaire du service en ligne du site d'OSAC.

De même, dans le cas où l'examen de navigabilité est réalisé par un organisme agréé ou par personnel d'examen de navigabilité indépendant habilité, celui-ci adresse le formulaire via le site des services en ligne d'OSAC.

6.6.3. Délivrance initiale du laissez-passer

Le laissez-passer est délivré par OSAC :

- Après vérification des documents remis au §7.6.2 et notamment, le cas échéant, qu'un examen de navigabilité satisfaisant a été réalisé par un personnel habilité ou un organisme agréé à cet effet et que les non-conformités éventuelles ont été rectifiées ;
- Lorsque le bureau des immatriculations a émis le certificat d'immatriculation.

Note : le laissez-passer et le certificat d'immatriculation sont envoyés séparément ; la détention des deux documents est requise avant tout vol.

Dans le cas où un examen de navigabilité a été réalisé, le laissez-passer est délivré pour un an.

Sinon (importation d'un autre Etat membre avec un laissez-passer valide), la date de fin de validité du laissez-passer est fixée à la date d'expiration du laissez-passer précédent.

Note : dans tous les cas, la date de fin de validité du laissez-passer ne peut être supérieure à une éventuelle date de fin de validité des conditions de vol associées.

6.7. Modifications/réparations de l'aéronef

Les règles d'approbation/d'acceptabilité des modifications/réparations sont définies dans les conditions de vols approuvées et/ou dans les documents associés.

Par exemple, les conditions de vol illimitées récentes précisent que toute modification ou réparation doit donner lieu à une mise à jour des conditions de vol, à l'exception :

- des modifications/réparations standards (au sens de la Partie-21), et
- des modifications approuvées par un DOA ou l'EASA sur la version certifiée pour lesquelles l'EASA a accepté formellement qu'elles s'appliquent aussi aux avions sous laissez-passer (par mail ou tout autre moyen).

6.8. Révision et renouvellement du laissez-passer

6.8.1. Révision

Si le laissez-passer doit être révisé (notamment en cas d'évolution des conditions de vol, en vue par exemple de couvrir une modification de l'avion ou d'étendre leur validité, ou en cas de changement d'immatriculation ou de changement de type aéronef), la demande doit être adressée à OSAC à l'aide d'une demande spécifique via le service en ligne du site internet d'OSAC.

OSAC définit au cas par cas 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 est conservée.

6.8.2. Renouvellement

Le laissez-passer est renouvelé sur la base d'un examen de navigabilité.

Note : l'EASA prévoit d'incorporer dans les conditions de vol la possibilité d'un cycle à 3 ans pour les examens de navigabilité sur l'avion est en environnement contrôlé. Dans ce cas, le renouvellement du laissez-passer sera réalisé sur la base d'une attestation du respect des conditions de l'environnement contrôlé sur la période écoulée.

Le formulaire de demande de renouvellement est le F-22-17-3, qui précise la personne ou l'organisme en charge de réaliser l'examen de navigabilité (voir §7.4).

Si l'examen de navigabilité est réalisé par un organisme ou par un personnel d'examen de navigabilité indépendant, celui-ci adresse directement le formulaire de compte rendu F-22-17-3 via le site des services en ligne d'OSAC lorsque toutes les non-conformités relevées par l'examen de navigabilité sont clôturées.

Le laissez-passer est délivré pour un an.

Toutefois si l'examen de navigabilité est réalisé dans les 90 jours qui précèdent l'expiration du laissez-passer à renouveler, la date anniversaire de validité du laissez-passer est conservée.

Note : dans tous les cas, la date de fin de validité du laissez-passer ne peut être supérieure à une éventuelle date de fin de validité des conditions de vol associées.

Si les conditions de vol approuvées l'exigent, une mention du renouvellement du laissez-passer doit être inscrite au carnet de route.

7. FACTURATION

Un examen de navigabilité par OSAC en vue de la classification sous laissez-passer est facturé suivant un montant forfaitaire.

A la date du présent document, le montant forfaitaire s'élève à : 580,50 € HT.

Un examen de navigabilité par OSAC en vue du renouvellement du laissez-passer d'un aéronef LSA est facturé selon les modalités de renouvellement d'un CDN à cycle de renouvellement égal à un an, soit :

$$1,6 \times 16 \times N$$

Où N est un coefficient fixé par arrêté redevance.

A la date du présent document, N = 8,2884

La délivrance du laissez-passer fait l'objet d'une facturation selon les modalités définies à l'article 12, §G de l'arrêté redevances.



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr