



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A41-WP/214

TE/72

2/8/22

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

EXIGENCES CONCERNANT LES AÉRONEFS D'AVIATION LÉGÈRE SPORTIVE

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'industrie du sport léger est en pleine évolution et la réglementation est en retard dans le domaine des aéronefs LSA (light sport aircraft), y compris les paramoteurs. La pratique manque de normes et de pratiques recommandées (SARP) pour normaliser et harmoniser la pratique entre les États contractants afin de permettre les voyages transfrontaliers utilisant des avions de sport légers.

Actuellement, cette pratique est réglementée par chaque État contractant de son côté, sans référence de l'OACI, ce qui rend le processus de vente et de livraison d'avions et de voyages transfrontaliers très difficile à accomplir. Dans le passé, les aéronefs n'étaient pas capables de franchir les frontières, qui n'ont que des procédures locales spécifiques à chaque pays contrairement à la normale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à créer un groupe de travail chargé d'étudier les exigences ci-dessous pour faire passer les LSA de réglementations nationales à une réglementation internationale.

L'harmonisation doit porter sur, entre autres :

- 1) la classification des aéronefs ;
- 2) les exigences de navigabilité ;
- 3) les exigences en matière de licences du personnel.

| | |
|---------------------------------|--|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques. |
| <i>Incidences financières :</i> | La présente note n'a aucune incidence financière. |
| <i>Références :</i> | Doc 9379, <i>Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel</i> - 4.2.3-Licences typiques non-OACI et 4.2.4-Statut des licences non-OACI |

1. INTRODUCTION

1.1 L'industrie de l'aviation légère sportive a été lancée par des amateurs d'aéronefs, qui reconstruisaient d'anciens avions et réalisaient des modèles expérimentaux. Cependant, l'activité a évolué vers la fabrication en série d'aéronefs très similaires à ceux de l'aviation générale et capables d'offrir des voyages d'un pays à l'autre à un prix compétitif et à des coûts très bas en termes d'opérations.

2. ANALYSE

2.1 Le problème réside dans l'absence de réglementation régissant la classification de ces avions, les licences du personnel, la navigabilité et les exigences opérationnelles censées être mises en place pour permettre les voyages transfrontaliers pour ce type d'avions.

2.2 Chaque pays a ses propres réglementations pour ce type d'appareils, ce qui représente une difficulté de taille pour les voyages transfrontaliers, surtout dans les petits pays car ce type d'avions ajouterait un avantage à leur structure d'aviation générale. Certains pays acceptent les voyages transfrontaliers de ces appareils, d'autres leur imposent des exigences extrêmement compliquées.

2.3 Les autres éléments à prendre en compte pour les voyages transfrontaliers de ce type d'aéronef sont l'espace aérien, les exigences de sécurité et la réglementation transfrontalière à suivre.

3. CONCLUSION

3.1 L'objectif de la présente note de travail est d'établir des exigences et d'harmoniser le processus pour cette catégorie d'aéronefs afin de permettre les voyages transfrontaliers réglementés et d'harmoniser les exigences entre les États contractants de l'OACI pour cette catégorie d'aéronefs.