

LES POSSIBILITES REGLEMENTAIRES ET LES PROPOSITIONS DU G-NAV

Nous rappelons ici les possibilités offertes par le Règlement EASA 2042/2003 en tenant compte des derniers amendements. Noter qu'un tableau de synthèse est disponible sur le site de la FFVV.

1. HORS ENVIRONNEMENT CONTROLE

1.1 le pilote propriétaire, qui faisait son entretien, signait ses APRS et faisait renouveler son CEN tous les ans par le GSAC, pourra continuer en limitant son entretien à ce qui est prévu dans son manuel d'entretien approuvé et en tenant compte des annexes VII et VIII au Règlement. Les tâches exclues par ces annexes devront être sous-traitées à un organisme agréé.

Proposition du G-NAV :

- Approuver son manuel et renouveler son CEN tous les ans.
- Assister le propriétaire pour la prise en charge des tâches complexes.

1.2 Les clubs dont le mécanicien (salarié ou bénévole) faisait l'entretien, signait les APRS et faisait renouveler les CEN tous les ans par le GSAC, pourront continuer de la même façon. Ils sont en effet assimilables à une association de pilotes co-propriétaires. Sachant que dans ce cas, l'entretien sera limité à ce qui est prévu dans les manuels d'entretien approuvés, toujours en tenant compte des annexes VII et VIII au Règlement. Les tâches exclues par ces annexes devront être sous-traitées à un organisme agréé.

Proposition du G-NAV :

- Approuver les manuels et renouveler les CEN tous les ans.
- Assister le club pour la prise en charge des travaux complexes.

2. ENVIRONNEMENT CONTRÔLE

L'agrément dit « Sous-Partie F » offre tous les avantages des ex-UEA sans les coûts et les charges administratives de l'agrément dit « Sous-Partie G ». Il permet la réalisation de la totalité de l'entretien prévu dans le programme d'entretien approuvé, y compris les tâches complexes en fonction de la compétence reconnue du mécanicien (reconnaissance par une licence officielle -Partie 66-pour les remorqueurs).

Proposition du G-NAV :

- Approuver les manuels d'entretien et renouveler les CEN tous les ans.

Remarques

- Des solutions intermédiaires pour répondre à des situations particulières pourront être proposées (club agréé F+G sans I par exemple).
- Pour les clubs mixtes et les gros clubs (disposant de salariés qualifiés et d'un mécanicien licencié) et dotée jusqu'à présent d'une UEA, l'agrément F+G+I est la voie qui

semble s'imposer. Néanmoins il pourra être judicieux de faire une comparaison des coûts dès lors que le G-NAV sera pleinement opérationnel.