

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction navigabilité et opérations

Pôle méthodes, qualité et compétences

Dérogation selon l'article 71(2) du règlement (UE) 2018/1139 aux règles de mise en œuvre de ce règlement

Nos réf. :	DSAC/NO/MQC/20-056
Date de la dérogation :	21/09/2020
Référence de la demande :	Gestion du maintien de la navigabilité et entretien de l'avion électrique PIPISTREL VIRUS ELECTRO SW 128
Bénéficiaire	<ul style="list-style-type: none">- Propriétaire d'un avion Pipistrel Virus SW 128 immatriculé en France ;- Organismes agréés par OSAC selon la Partie-M/G^(*), ou la Partie-CAMO ou la Partie-CAO du règlement (UE) n°1321/2014 responsables de la gestion du maintien de la navigabilité d'un Pipistrel Virus SW 128 immatriculé en France ;- Organismes de maintenance agréés par OSAC selon la Partie-CAO, ou la Partie-M/F^(*), ou la Partie-145 pour entretenir un Pipistrel Virus SW 128 immatriculé en France ou son moteur ; et les personnels de certification ou personnels de soutien travaillant dans ces organismes de maintenance. (* : voir note dans le paragraphe « période de validité »)
Objet de la demande :	<p>Alors que le règlement (UE) 2018/1139 s'applique aux aéronefs quel que soit leur type de propulsion, les exigences des annexes du règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission s'appliquent uniquement aux aéronefs avec propulsion «à piston» et «turbine» et n'incluent pas pour le moment la propulsion «électrique».</p> <p>Les exigences actuelles du règlement (UE) 2018/1139 ne sont donc pas adaptées aux personnes et organisations impliquées dans le maintien de la navigabilité du nouvel avion Pipistrel Virus Electro SW 128 à moteur électrique, bien que cet avion relève du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 et a été certifié par l'EASA (EASA TC n°EASA.A.573) le 10/06/2020.</p> <p>Une dérogation est donc nécessaire pour répondre de manière adéquate aux besoins urgents des personnes et des organismes impliqués dans le maintien de la navigabilité de l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128.</p>

PJ :
Copie à :

Période de validité :	<p>Jusqu'au 31/12/2022</p> <p>(Cette durée tient compte du calendrier de l'AESA qui prévoit l'entrée en vigueur du règlement introduisant les exigences de maintien de la navigabilité pour les aéronefs à propulsion électrique au cours du Q2 2022.)</p> <p>Note : La dérogation cesse de s'appliquer vis-à-vis des exigences M.A.603(b), M.A.606(g), M.A.607(a) à compter de la date de fin de validité des agréments délivrés conformément aux sous-parties F et G du règlement (UE) 1321/2014 tel qu'indiqué au point 2 de l'article 4 du règlement (UE) 1321/2014 modifié. (i.e. à ce jour, le 25 septembre 2021)</p>
Paragraphe(s) réglementaire(s) objet de la dérogation	<p>Règlement (UE) n°1321/2014 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partie M: M.A.603(b), M.A.606(g), M.A.607(a) ; - Partie 145: 145.A.20, 145.A.30(g) and (h), 145.A.35(a) and (b) ; - Partie CAO: CAO.A.040(a).
Justifications du caractère exceptionnel /imprévu/urgent de la demande :	<p><input checked="" type="checkbox"/> Caractère Urgent et besoins opérationnels :</p> <p>En raison de demandes d'immatriculation en France d'avions Pipistrel Virus Electro SW 128, dont le premier, portant le numéro de série 128009, sera immatriculé en septembre 2020, les personnes et organisations auxquelles cette dérogation s'applique ont un besoin opérationnel urgent d'assurer la gestion du maintien de la navigabilité et l'entretien de ces avions.</p> <p>Compte tenu de l'absence d'exigences concernant les aéronefs à propulsion électrique dans le règlement (UE) n°1321/2014, une dérogation est le seul moyen de répondre de manière adéquate aux besoins urgents des personnes et des organisations qui ont l'intention de participer à la gestion du maintien de la navigabilité et à l'entretien d'un avion Pipistrel Virus SW 128 dans le cadre réglementaire actuel.</p>
Justifications relatives à la sécurité et mesures compensatoires :	<p>Cette dérogation, y compris les mesures compensatoires décrites ci-dessous, assure un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission pour le maintien de la navigabilité des aéronefs redevables de l'annexe Vb (partie ML).</p> <p><u>Mesures compensatoires :</u></p> <p>Afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent, les personnes et organisations auxquelles cette dérogation s'applique doivent respecter toutes les conditions suivantes lorsqu'elles effectuent des tâches de maintien de la navigabilité au titre du règlement (UE) n°1321/2014 de la Commission sur un avion Pipistrel Virus Electro SW 128 couvert par cette dérogation :</p> <p>I. Mesures compensatoires à respecter par le propriétaire de l'aéronef :</p> <p>a) Le propriétaire d'un SW 128 immatriculé en France doit s'assurer, par dérogation au point ML.A.201(f), que le maintien de la navigabilité de cet avion est géré par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé selon la sous-partie G de la partie M ou selon la partie CAMO, ou par un organisme agréé selon la partie-CAO détenant des privilèges de gestion du maintien de la navigabilité (CAO.A.095(b)), répondant aux conditions spécifiées au point II ci-dessous.</p>

b) Le propriétaire du SW 128 immatriculé en France n'est pas autorisé à déclarer son programme d'entretien (PE) conformément au point ML.A.302(b)(1) et doit s'assurer que le PE est approuvé par l'organisme chargé de gérer le maintien de la navigabilité de cet avion conformément au point ML.A.302(b)(2). Le PE doit être conforme à la partie ML et doit inclure les instructions de maintien de la navigabilité émises par le détenteur du certificat de type, comme spécifié au point ML.A.302(c)(2)(b).

II. Mesures compensatoires à respecter par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité :

a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité impliqué dans le maintien de la navigabilité d'un SW 128 n'est pas autorisé, en ce qui concerne cet avion, à faire usage de la dérogation prévue au point ML.A.302(e) qui permet l'absence de PE.

b) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité impliqué dans le maintien de la navigabilité d'un SW 128 n'est pas autorisé, en ce qui concerne cet avion, à accepter des éléments d'aéronef entretenus conformément au point ML.A.502(a) et ne doit accepter que des éléments d'aéronef entretenus par des organismes de maintenance agréés satisfaisant aux conditions spécifiées au point (III) ci-dessous.

c) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité impliqué dans le maintien de la navigabilité d'un SW 128 veille à ce que le certificat de remise en service de cet avion ne soit délivré que par le personnel de certification habilité par l'organisme de maintenance agréé, comme prévu au point ML.A.801 (b)(1) et détenant l'habilitation délivrée conformément au point III.3 ci-dessous. La délivrance du certificat de remise en service de cet aéronef par des personnes visées aux points ML.A.801(b)(2) ou ML.A.801(b)(3) n'est pas autorisée par cette dérogation.

d) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité impliqué dans le maintien de la navigabilité d'un SW 128 veille à ce que la maintenance de l'aéronef soit effectuée uniquement par des organismes de maintenance dont les termes de l'agrément et le domaine d'application approuvé couvre explicitement le SW128 tel qu'indiqué au point III.2 ci-dessous

Toutefois, pour le remontage de l'appareil livré neuf, la remise en service par un personnel de certification indépendant (Cf. point ML.A801(b)(2)) qui est désigné par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité impliqué dans le maintien de la navigabilité d'un SW 128 est acceptable. L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité s'assure que le personnel de certification indépendant détient les mêmes compétences que celles définies aux points III 3 a et b.

e) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit s'assurer que la maintenance du moteur est effectuée uniquement par un organisme de maintenance agréé avec la catégorie « Electrique » dans la classe « Moteur » ou « composants », comme indiqué au point III.1 ci-dessous, et que le type de ce moteur est explicitement mentionné dans la colonne «Limitations» et/ou dans le domaine d'application approuvé de l'agrément de cet organisme de maintenance.

III. Mesures compensatoires à respecter par l'organisme de maintenance :

1. L'organisme de maintenance doit obtenir d'OSAC la catégorie «électrique» dans la classe «moteur» pour les organismes agréés Partie-M/F ou Partie-145 et dans la classe « composants » pour les organismes agréés CAO, avec la référence explicite au type de moteur du SW 128 dans la colonne «Limitations» du certificat d'agrément pour les organismes agréés Partie-M/F ou Partie-145 ou dans le domaine d'application approuvé des spécifications de l'organisme agréé CAO.

2. L'organisme de maintenance doit obtenir d'OSAC le privilège d'intervenir sur un Pipistrel SW 128, à savoir :

- obtenir la catégorie « A2 » avec le «type d'aéronef» Pipistrel Virus Electro SW 128 identifié dans la colonne «Limitations» du certificat d'agrément de l'organisme de maintenance s'il est agréé conformément à la Partie-M/F ou à la Partie-145 ; ou

- obtenir la catégorie « avions ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2730 kg », privilège « entretien », avec mention du « Pipistrel Virus Electro 128 » dans le domaine d'application approuvé des spécifications de l'organisme s'il est agréé conformément à la Partie-CAO.

3. L'organisme effectuant la maintenance délivre une habilitation en tant que personnel de certification ou personnel de soutien pour le SW 128, uniquement aux personnels remplissant les conditions suivantes:

a) Une habilitation en tant que personnel de soutien ou personnel de certification peut être accordée aux titulaires d'une licence Partie-66 par l'organisme de maintenance, lorsque la maintenance de l'aéronef ne concerne pas l'installation motrice de l'aéronef ou les systèmes connexes et dans les limites autorisées par leur licence Partie-66.

b) Lorsque la maintenance de l'aéronef concerne l'installation motrice de l'aéronef ou des systèmes connexes, une habilitation ne peut être accordée qu'aux titulaires d'une licence Partie-66 de catégorie B3, B2, B1.2 et C, avec une qualification « Groupe 3 », à condition qu'ils aient suivi avec succès une formation aux différences spécifiée au point *i)* ci-dessous et effectué les tâches pratiques spécifiées au point *ii)* ci-dessous. Cette habilitation autorise le titulaire de la licence Partie-66 concerné à agir en tant que personnel de soutien ou à délivrer un certificat de remise en service au nom de l'organisme de maintenance dans le cadre des privilèges attribués à sa catégorie de licence, y compris la remise en service après la maintenance effectuée sur l'installation motrice de l'aéronef ou les systèmes connexes.

(i) Exigences relatives à la formation aux différences :

La formation aux différences doit être dispensée par le titulaire du certificat de type de l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128 et doit couvrir les différences en termes de formation théorique entre l'avion SW 128 et d'autres aéronefs similaires du «Groupe 3». Cette formation aux différences doit couvrir notamment la propulsion électrique et les systèmes connexes.

(ii) Exigences relatives à la liste des tâches pratiques:

	<p>Le programme de tâches pratiques doit être établi par le titulaire du certificat de type de l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128. La liste des tâches pratiques doit couvrir les tâches du manuel de maintenance des aéronefs qui sont spécifiques à la propulsion électrique et aux systèmes connexes de l'avion SW 128, par rapport à d'autres aéronefs à moteurs à pistons (ou à l'avion SW121).</p> <p>c) L'organisme de maintenance auquel cette dérogation est accordée veille à ce que le programme de la formation aux différences visée au point <i>i)</i> ci-dessus et la liste des tâches pratiques visée au point <i>ii)</i> ci-dessus soient fournis par le titulaire du certificat de type de l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128 conformément au document «DOT-128-00-11-001 Formation aux différences - Maintenance», qui a été revu par l'AESA. L'organisme de maintenance veille également à ce que le titulaire du certificat de type de l'avion Pipistrel Virus Electro SW 128 fournisse un certificat de réussite à chaque personnel de certification qui a suivi et effectué avec succès la formation aux différences et la liste des tâches pratiques.</p> <p>4. L'organisme de maintenance délivrant l'habilitation visée au point 3 précise sur cette habilitation qu'elle a été délivrée conformément à la présente dérogation.</p> <p>5. L'organisme de maintenance qui délivre le certificat de remise en service (CRS) ou l'EASA Form 1 dans le cadre des dispositions de la présente dérogation doit préciser sur ces documents qu'ils ont été délivrés conformément à la présente dérogation.</p>
<p>Contenu de l'autorisation exceptionnelle demandée</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par dérogation aux points M.A.603(b) et 145.A.20, un organisme de maintenance agréé, satisfaisant aux exigences applicables du règlement (UE) n°1321/2014 et aux mesures compensatoires prévues ci-dessus, peut demander et obtenir une nouvelle catégorie «électrique» dans la classe «moteur» s'il est agréé Partie-M/F ou Partie-145 et « composants » s'il est agréé Partie-CAO ; 2. Par dérogation aux points M.A.606(g), M.A.607(a), CAO.A.040(a), 145.A.30(g) et (h) et 145.A.35(a) et (b), un organisme de maintenance agréé peut habiliter des personnels de certification qui ne détiennent pas une licence Partie-66 approuvée avec le type d'aéronef Pipistrel Virus Electro SW 128 et ce personnel de certification peut remettre en service les moteurs électriques montés sur ce type d'avion. <p>Afin de garantir la sécurité et le respect des exigences essentielles de maintien de la navigabilité, cette dérogation est accordée sous certaines conditions (voir les mesures compensatoires ci-dessus - rubrique : « Justifications relatives à la sécurité et mesures compensatoires »).</p> <p>Cette dérogation concerne uniquement les avions Pipistrel Virus Electro SW 128 immatriculés en France qui sont utilisés par des exploitants autres que les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et ne peut être mise en œuvre que par les personnes et organismes dont la surveillance est assurée par l'autorité française.</p>
<p>Conditions administratives associées:</p>	<p>Une copie de cette dérogation générique est transmise au propriétaire de l'aéronef, qui se charge de la transmettre à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité qu'il contracte pour son aéronef et les organismes de maintenance concernés.</p>

Ces organismes archivent la dérogation respectivement dans les dossiers de gestion de maintien de navigabilité de l'aéronef, et dans les dossiers de maintenance des avions concernés.

Rédigé par :
Sylvie MORALES



Vérfié par :
Claude MAS



Approuvé par :
Thomas VEZIN

