



E-mail : [belgium.ga.taskforce@gmail.com](mailto:belgium.ga.taskforce@gmail.com)

Bruxelles, mardi 23 février 2021

## A Monsieur le Premier Ministre et aux Vice-Premiers Ministres

### Aux membres du Comité des experts.

Veillez avoir l'obligeance de prendre en considération le présent dossier de demande d'autorisation des vols d'entraînement dans l'aviation générale. Cette requête est motivée par des arguments impérieux de sécurité.

L'interdiction actuelle des vols d'entraînement non professionnels génère des risques considérables au niveau de la sécurité aérienne. De nombreux pilotes n'ont plus la possibilité de conserver leur niveau de compétence et leurs qualifications.

Cette lettre est rédigée collégalement par l'ensemble des Fédérations de l'Aviation Générale, au niveau national. Celles-ci se sont réunies au sein de la Task Force COVID « Aviation légère ».

### Cadre et motivation.

Le monde de l'aviation a pour impératif fondamental la sécurité de ses activités : le manque d'écologie, d'entraînement et de maintien de compétence des pilotes ont des conséquences directes et néfastes pour la sécurité. L'accès à l'entraînement pour l'ensemble de la communauté des pilotes, qu'ils soient professionnels ou privés, est par conséquent d'importance vitale.

La sécurité est ancrée dans la réglementation européenne EASA, qui oblige tous les pilotes à effectuer des vols de maintien d'aptitude avec instructeur ou des contrôles avec un examinateur dans des délais prescrits par la réglementation. A défaut, les pilotes perdent tout simplement leurs qualifications ; c'est déjà le cas pour un certain nombre d'entre eux. La situation deviendra très vite ingérable si les vols avec instructeurs et examinateurs restent interdits.

Pendant le premier confinement, la Task Force COVID « Aviation Légère » a été le premier secteur à développer des protocoles très stricts, en coordination avec la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA), sur base d'analyses de risque précises et spécifiques. Ces protocoles furent même utilisés comme modèles pour d'autres secteurs.

L'objectif était alors de reprendre les activités dans un contexte sanitaire sécurisé, en limitant les risques de transmission COVID et en assurant la traçabilité. Nos protocoles de mai 2020 ont démontré leur efficacité : aucune contamination liée à la pratique des activités aériennes n'a été constatée dans les différentes fédérations, y compris pour les vols d'écologie. De son côté, la DGTA a effectué une série de contrôles, qui n'ont pas révélé de problèmes significatifs.

Lors de la première période de confinement, l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) a pris un certain nombre de mesures permettant de prolonger la validité des qualifications des pilotes, sans aller au-delà du 31 mars 2021. L'EASA estime aujourd'hui qu'une extension supplémentaire n'est pas acceptable pour des raisons de sécurité.



## Question.

L'Arrêté Ministériel actuellement en vigueur n'autorise les vols d'écologie ou de contrôle que pour les formations à finalité professionnelle.

Toutes les fédérations de l'aviation, réunies dans la Task Force COVID « Aviation Légère », demandent une adaptation mineure de l'Arrêté Ministériel pour lever cette limitation dans le contexte de sécurité déjà mentionné, en permettant à l'ensemble de la communauté des pilotes, qu'ils soient professionnels ou privés de réaliser des vols en double-commande sans restriction. Nous précisons qu'on parle ici au maximum de deux personnes partageant un cockpit bien ventilé, dans le respect des protocoles sanitaires stricts, pendant des vols d'écologie ou de contrôle de durée limitée.

Au nom de la Task Force COVID "Aviation Légère",

Marc Ghys  
Roger FRAIKIN  
Paul WINDEY