



BULLETIN D'INFORMATION DGAC

Le : 26/03/2008

Titre : ULM identifiés en France et Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

Le présent bulletin d'information a pour but de faire le point sur la situation des ULM identifiés en France vis-à-vis de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) et des dispositions réglementaires prises par la DGAC pour permettre à ces machines de continuer de voler.

La présente révision détaille principalement les moyens retenus pour permettre le retour dans le système de réglementation nationale des aéronefs initialement intégrés dans le champ de compétence de l'agence mais finalement exclus par le nouveau règlement européen 216/2008.

1. Contexte réglementaire

1.1 Références réglementaires

- Règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil n°216/2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.
- Arrêté et instruction du 23 septembre 1998 relatifs aux aéronefs ultra-légers motorisés.

1.2 Aéronefs exclus du champ d'application du règlement (CE) 216/2008 (dits aéronefs annexe II)

- a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:
 - i) les aéronefs non complexes dont:
 - la conception d'origine a été réalisée avant le 1er janvier 1955 et
 - la production a cessé avant le 1er janvier 1975.ou
 - ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:
 - leur participation à un événement historique remarquable; ou
 - l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation; ou
 - le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre.

- b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;
- c) les aéronefs dont au moins 51 % des éléments ont été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;
- d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;
- e) les avions, hélicoptères et parachutes propulsés n'ayant pas plus de deux places et une masse maximale au décollage (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excédant pas:
 - i) 300 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre monoplace; ou
 - ii) 450 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre biplace; ou
 - iii) 330 kg pour un avion/un hélicoptère amphibie ou un hydravion /un hélicoptère à flotteurs monoplace; ou
 - iv) 495 kg pour un avion/un hélicoptère amphibie ou un hydravion /un hélicoptère à flotteurs biplace, à condition que, lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion/hélicoptère à flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse soit inférieure aux deux masses maximales au décollage, selon le cas;
 - v) 472,5 kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule;
 - vi) 315 kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule;
 et, en ce qui concerne les avions, dont la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse corrigée (VC);
- f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une masse maximale au décollage n'excédant pas 560 kg;
- g) les planeurs dont la masse structurelle n'excède pas 80 kg en version monoplace ou à 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;
- h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est similaire à celle des aéronefs originaux;
- i) les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg;

2. Divers cas possibles

Les ULM français annexe II se rattachent principalement aux catégories c), e) et f) de la nouvelle annexe II.

2.1 ULM déjà inclus dans l'annexe II originelle du règlement (1592/2002) et toujours inclus dans l'annexe II du nouveau règlement européen 216/2008

Ces aéronefs ont toujours été de la responsabilité de la DGAC. C'est l'arrêté et l'instruction du 23 septembre 1998 modifiés qui leur restent applicables.

2.2 ULM non inclus dans l'annexe II du règlement 1592/2002 mais désormais inclus dans l'annexe II du règlement 216/2008

La DGAC a souhaité que le retour de ces machines dans la réglementation nationale se fasse de manière simple, sans obliger les titulaires à faire une demande écrite ou une déclaration d'aptitude au vol de leur machine.

Pour tous les ULM pour lesquels une première carte d'identification a été établie après le 29/03/2007, conformément à la décision DCS/D 070107, une nouvelle CI est envoyée par le SDAC compétent au titulaire de la carte, avec une période de validité débutant le 29/03/2008 et se terminant à une date telle que la durée cumulée des deux cartes d'identification est de deux ans. Exemple : première carte établie le 20/09/2007 et valable jusqu'au 28/03/2008. La nouvelle carte est valable du 29/03/2008 au 19/09/2009.

Pour tous les ULM dont la carte d'identification devait être renouvelée après le 28/03/2007, et dont la période de validité a été prorogée par la décision DCS/D 070107 jusqu'au 28/03/2008, une nouvelle CI est envoyée par le SDAC compétent au titulaire de la carte, avec une période de validité débutant le 29/03/2008 et se terminant à une date telle que le cumul de la durée de validité résultant de la décision et de la durée de validité de la nouvelle carte correspond à deux ans (soit date d'échéance de la précédente CI + deux ans).

Exemple : la carte précédente était valable jusqu'au 15/11/2007. La décision a prorogé sa validité du 16/11/2007 au 28/03/2008. La nouvelle carte est valable du 29/03/2008 au 15/11/2009.

Le règlement applicable à l'ULM considéré reste l'arrêté et l'instruction du 23 septembre 1998 modifiés relatifs aux aéronefs ultra-légers motorisés.

Evidemment, il n'y aura pas eu de déclaration d'aptitude au vol effectuée par le titulaire pour cette prorogation, mais de toute manière, il est rappelé au titulaire d'une carte d'identification que l'article 14 de l'arrêté précité précise qu'un ULM ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol.

Remarque :

Pour toute carte d'identification dont la date de fin de validité est postérieure au 28 mars 2008, les dispositions de l'arrêté et de l'instruction du 23 septembre 1998 s'appliqueront pour le renouvellement.

2.3 Autres ULM, non inclus dans l'annexe II du règlement 216/2008

En comparant les définitions françaises et européennes, il apparaît ainsi que les aéronefs suivants, qui étaient jusqu'alors considérés comme des ULM par la réglementation française, sont désormais dans le champ de compétence de l'agence :

1. Aérostats dirigeables ultralégers dont au moins 51 % des éléments n'ont pas été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial. Ces aéronefs sont définis de la manière suivante :
 - la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;
 - la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
 - le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900 m³ ;

- le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2 000 m³.

2. Plusieurs ULM auxquels « le droit du grand-père » a été appliqué conformément à l'article 16 de l'arrêté du 23 septembre 1998 précité. Par exemple, ceux qui respectaient la limitation de masse à vide imposée par l'arrêté du 17 juin 1986 antérieur à l'arrêté du 23 septembre 1998 ont une masse maximale au décollage qui peut aller au-delà de 472,5 kg pour les biplaces et de 315 kg pour les monoplaces. On peut également trouver des ULM avec une V_{so} supérieure à 65km/h.

Par décision DCS/D - 070107 du 27 mars 2007, la DGAC a fixé la validité de ces autorisations nationales jusqu'au 28 mars 2008 qui sont censées être des autorisations de vol de l'AESA.

Jusqu'au 28 mars 2008, les conditions applicables à ces aéronefs restent celles de l'arrêté du 23 septembre 1998 précité.

Pour la suite, DCS/NO/NAG est susceptible de délivrer des laissez-passer d'une durée de validité de deux ans, renouvelables, au postulant titulaire d'une carte d'identification dont la date de fin de validité est postérieure au 28 mars 2007.

Des conditions de vol sont néanmoins imposées et figurent sur le laissez-passer :

Exigences des arrêtés du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés et celles applicables aux ULM de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Licences de pilote ULM conformément à l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Utilisation et maintenance conformément au dossier d'utilisation de l'aéronef ;

Aucune modification ne doit être apportée au dossier technique du constructeur, qui a abouti à l'établissement du formulaire de référence ou de la fiche d'identification, sauf si exigée par consigne de navigabilité ;

Activités non commerciales uniquement. Travail aérien interdit ;

Limitation au territoire français, sauf si acceptation préalable par l'autorité du territoire survolé.

La plupart de ces limitations correspondent aux exigences qui s'appliquaient à ces ULM français. La limitation « activités non commerciales uniquement. Travail aérien interdit » provient de la réglementation européenne.

Les démarches pour le postulant pour obtenir un tel laissez-passer sont décrites sur le site de la DGAC.

Les conditions pour les renouvellements ultérieurs seront identiques à ce qui existait au préalable. Les démarches par contre devront être accomplies auprès de la DCS qui gèrera ces dossiers à la place des services aéronautiques locaux.