

<p style="text-align: center;">BULLETIN D'INFORMATION DGAC</p>

Le : 27 mars 2007

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.

1. Contexte réglementaire

1.1 Références réglementaires

- Règlement (CE) n°1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne
- Règlement (CE) n°1702/2003 du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production
- Arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés

1.2 Textes actuellement applicables

En France, les conditions applicables aux ULM sont définies dans l'arrêté du 23 septembre 1998 précité. Un des points essentiels est que l'ULM est exempté de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne. Néanmoins, une carte d'identification est nécessaire.

Les critères de masse définies dans cet arrêté sont parfois différents de ceux définis dans l'annexe II du règlement (CE) n°1592/2002 précité, que ce soit dans sa version actuelle ou dans la révision qui doit en être adoptée et publiée prochainement.

La version actuelle de cette annexe II inclut aujourd'hui les ULM suivants :

[...]

- 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;[...]*
- e) les aéronefs n'ayant pas plus de deux places, dont la vitesse de décrochage ou dont la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 noeuds en vitesse calibrée (VC) et une masse au décollage maximale n'excédant pas:*
- i) 300 kg pour un avion terrestre monoplace, ou*
 - ii) 450 kg pour un avion terrestre biplace, ou*
 - iii) 330 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs monoplace, ou*
 - iv) 495 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs biplace, à condition que lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion à flotteurs et comme avion terrestre, ce poids soit inférieur aux deux masses de décollage maximales, selon les cas ;*
- [...]

Dans la période transitoire entre le 28 septembre 2003 et le 28 mars 2007, les dispositions transitoires de l'article 11 du règlement CE n°1702/2003 précité s'appliquent : « Jusqu'au 28 mars 2007, un aéronef ayant une autorisation de vol conférée par un État membre avant le 28 septembre 2003 mais n'ayant pas de certificat de navigabilité, peut rester sous la responsabilité de l'État membre et soumis à la réglementation nationale en vigueur. Un tel aéronef ne peut voler que dans l'espace aérien de l'État membre concerné. Les vols en dehors de cet espace aérien requièrent une autorisation de l'autorité compétente de l'État pertinent ». Par conséquent, jusqu'au 28 mars 2007, l'arrêté du 23 septembre 1998 est applicable à tous les ULM français.

1.3 Les évolution prévues des règlements européens :

1.3.1 Révision du règlement (CE) 1592/2002

A travers les futures évolutions du règlement 1592/2002 pour intégrer les aspects licences et opérations dans le champ de compétence de l'AEASA, une révision de cette annexe II doit être adoptée et publiée. Le projet de nouvelle annexe II (voir l'opinion 3/2004 sur le site de l'AEASA http://www.easa.eu.int/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2004/dcr/easa_opinion_03_2004_draft_regulation_fr.pdf) inclut actuellement les ULM suivants :

- [...]
- 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;[...]*
- e) les avions, les hélicoptères et les parachutes motorisés n'ayant pas plus de deux places, et une masse maximale au décollage (MTOM), telle qu'enregistrée dans les Etats Membres, ne dépassant pas :*
- (i) 300 kg pour un avion ou hélicoptère terrestre monoplace ; ou*
 - (ii) 450 kg pour un avion ou hélicoptère terrestre biplace ; ou*
 - (iii) 330 kg pour un avion ou un hélicoptère amphibie ou un hydravion ou hélicoptère à flotteurs monoplace, ou*
 - (iv) 495kg pour un avion ou un hélicoptère amphibie ou un hydravion ou hélicoptère à flotteurs biplace, à condition que lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion ou hélicoptère à flotteurs et comme avion ou hélicoptère terrestre, cette masse soit inférieure aux deux masses de décollage maximales, selon les cas;*
 - (v) 472,5kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un parachute de secours ;*
 - (vi) 315kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un parachute de secours ;*
- et, pour les avions, ayant une vitesse de décrochage ou une vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépassant pas 35 kts (65km/h) en vitesse conventionnelle (CAS ou Vc)*
- f) les autogires monoplaces ou biplaces avec une masse maximale au décollage ne dépassant pas 560kg.*
- [...]

1.3.2 Révision du règlement (CE) 1702/2003

Suite à la publication de l'opinion No 02/2007 par l'AESA (voir http://www.easa.eu.int/doc/Rulemaking/opinions/Translations/2007/Draft%20Regulation%201702-2003%20_opinion%202002-2007_%20final.pdf), la Commission Européenne étudie la possibilité de publier une évolution du règlement (CE) 1702/2003. Cette évolution est prévue pour être publiée en avril 2007.

Elle introduirait en particulier les concepts suivants :

- L'autorisation de vol ou tout autre certificat de navigabilité, délivré par les États membres avant le 28 mars 2007 à des aéronefs qui n'avaient pas de certificat de navigabilité ni de certificat de navigabilité restreint délivré dans le cadre du présent règlement, est censé être une autorisation de vol délivrée conformément au présent règlement jusqu'au 28 mars 2008.

- Des autorisations de vol pour une durée illimitée pourraient être attribués dans le but de vol récréatif à bord d'aéronefs ou de types d'aéronefs pour lesquels un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité restreint n'est pas approprié.

2. Devenir des différents ULM détenant une carte d'identification valide

2.1 ULM inclus dans l'annexe II originelle du règlement 1592/2002

Ces aéronefs restent de la responsabilité de la DGAC. C'est l'arrêté du 23 septembre 1998 qui leur reste applicable.

Il faut noter que tous les ULM construits par des « amateurs » (ceux titulaires d'une fiche d'identification dont le code d'identification commence par un A, ceux titulaires d'un formulaire de référence dont la référence du dossier technique commence par un A) sont exclus du champ de compétence de l'AESA.

Dans les deux cas suivants, ne sont considérés que les ULM de série.

2.2 ULM non inclus dans l'annexe II originelle mais qui seront pris en compte dans la future annexe II

Pour cette catégorie d'ULM, il faut bien prendre en compte le fait qu'à terme, ils devraient être reconnus comme faisant partie de l'annexe II du règlement 1592/2002. Par conséquent, même si légalement, ils tombent à partir du 29 mars 2007 dans le champ de compétence de l'AESA, ils devraient en être exclus par la suite.

En attendant la publication de la nouvelle annexe II, ce qui leur permettra de revenir dans le champ de compétence de la DGAC, il faut considérer leur carte d'identification (normale, constructeur ou provisoire) comme une autorisation de vol nationale.

Par décision DCS/D - 070107 – du 27 mars 2007, la DGAC a prorogé la validité des cartes d'identification qui devaient expirer avant le 27 mars 2008 jusqu'au 28 mars 2008, de sorte que, grâce à la révision du règlement (CE) 1702/2003, elles soient censées être des autorisations de vol de l'AESA.

Pour toute carte dont l'échéance inscrite sur le document se situe entre le 29 mars 2007 et le 28 mars 2008, les formalités de renouvellement habituelles ne s'appliquent pas. Par contre, une copie de la décision DCS-D 070107 jointe au présent BI doit se trouver à bord de l'ULM concerné.

Pendant cette période et en attendant la révision de l'annexe II, les autres conditions applicables à ces aéronefs restent celles de l'arrêté du 23 septembre 1998 précité.

Dès que le règlement (CE) 1592/2002 est révisé, la nouvelle annexe II deviendra applicable et ces ULM seront à nouveau dans le champ de compétence de la DGAC avec comme seule réglementation applicable l'arrêté du 23 septembre 1998.

2.3 Autres ULM

En comparant les définitions françaises avec celles existant dans le projet de nouvelle annexe II, il apparaît ainsi que les aéronefs suivants, qui sont actuellement considérés comme des ULM par la réglementation française, ne devraient toujours pas être inclus dans la nouvelle annexe II et vont tomber dans le champ de compétence de l'agence :

1. Aérostats dirigeables ultralégers. 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. Ces aéronefs 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.

Par décision DCS/D - 070107 du 27 mars 2007, la DGAC a fixé la validité de ces autorisations nationales jusqu'au 28 mars 2008. Grâce à la révision du règlement (CE) 1702/2003, elles seront censées être des autorisations de vol de l'AESA.

Pour toute carte dont l'échéance inscrite sur le document se situe entre le 29 mars 2007 et le 28 mars 2008, les formalités de renouvellement habituelles ne s'appliquent pas. Par contre, une copie de la décision DCS-D 070107 jointe au présent BI doit se trouver à bord de l'ULM concerné.

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

L'agence européenne devra déterminer les conditions qui seront applicables à ces aéronefs après le 28 mars 2008.

La DGAC demande aux propriétaires de telles machines de se faire connaître le plus rapidement possible auprès de ses services (DGAC/DCS/NO/NAG : adresse : 50 Rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15, fax. 01.58.09.43.47, e-mail : oiseau.no.dcs@aviation-civile.gouv.fr) et de l'agence européenne (EASA, Postfach 10 12 53, D-50452 Cologne, Allemagne)

3. Attribution de cartes d'identification après la date du 28 mars 2008

3.1 ULM inclus dans l'annexe II originelle du règlement 1592/2002

Ces ULM étant de la compétence de la DGAC, les cartes d'identification sont délivrées conformément à l'arrêté du 23 septembre 1998.

3.2 ULM non inclus dans l'annexe II originelle mais qui seront pris en compte dans la future annexe II

Les aéronefs concernés sont les suivants :

- Les paramoteurs,
- Les avions terrestres biplaces équipés d'un parachute de secours dont la masse maximale au décollage est comprise entre 450 et 472,5kg
- Les avions terrestres monoplaces équipés d'un parachute de secours dont la masse maximale au décollage est comprise entre 300 et 315kg
- Les autogires monoplaces ou biplaces avec une masse maximale au décollage ne dépassant pas 560kg.

Dans le but de ne pas pénaliser les postulants, étant donné qu'à terme ces aéronefs doivent revenir dans le domaine de compétence de la DGAC, celle-ci décide de continuer à établir les cartes d'identification pour les premières identifications de telles machines.

Dans un premier temps, la limite de validité de ces cartes d'identification est fixée au 28 mars 2008. Lorsque la nouvelle annexe II sera publiée, les validités seront revues en fonction de la date de la demande initiale.

Les conditions applicables à ces aéronefs sont celles de l'arrêté du 23 septembre 1998 précité.

Cette décision, référencée DCS/D – 070107 du 27 mars 2007, est prise conformément au troisième alinéa de l'article 10 mesures dérogatoires du règlement (CE) 1592/2002 précité.

Une copie de cette décision sera transmise à l'AESA.

3.3 Autres ULM

Il ne sera plus délivré de cartes d'identification pour ces ULM qui dépendent directement de l'AESA.

Toute demande d'autorisation de vol doit être adressée à l'agence européenne (EASA, Postfach 10 12 53, D-50452 Cologne, Allemagne).