

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 03 AOÛT 2018

Le directeur général

N° 18 05 09 DG

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, les discussions relatives à la réglementation européenne concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile (« règlement de base »), se sont achevées au début de cet été. Le nouveau texte, qui remplacera l'actuel règlement n°216/2008, est désormais voté et devrait paraître au Journal Officiel de l'Union Européenne à la fin du mois d'août pour une application courant septembre.

Ce règlement instaure notamment à son article 2.8 la possibilité pour chaque Etat membre d'opter pour une exemption des règles européennes pour les avions et hélicoptères non certifiés par l'Agence ayant une masse maximale au décollage entre 450 et 600 kg (650 kg pour des aéronefs à flotteur) et pour les avions une vitesse de décrochage inférieure à 45 nœuds. Par ce mécanisme, les activités de conception, production, maintenance et exploitation (incluant les licences) de ces aéronefs relèveront alors du champ de compétence national. Ainsi, en fonction du choix retenu pour la masse maximale des aéronefs ultralégers par l'Etat membre dans lequel se déroulent les opérations, les activités de ces aéronefs seront réglementées par l'AESA ou par la réglementation locale.

En cohérence avec les positions qu'elle avait exprimées lors des discussions européennes, la France prévoit de déclarer à la Commission Européenne une exemption pour les avions et hélicoptères de masse maximale au décollage de 500 kg (525 kg avec parachute de récupération, 545 kg avec flotteurs et parachute). Toutefois, pour les ULM de classe 2, les limites actuelles de masse continueraient à s'appliquer. Pour les avions, la vitesse de décrochage maximale demeurera le standard actuel (35 nœuds). Les aéronefs ainsi exemptés seront soumis au cadre réglementaire français actuel applicable aux ULM.

Il convient désormais de préciser les modalités détaillées d'application de cette exemption en fonction des différents types d'aéronefs : des travaux sont en cours entre la FFPLUM et mes services à cette fin. Les modalités de calcul de la masse à vide maximale seront également renouvelées à cette occasion, afin de faciliter les vérifications sur le terrain, ainsi que les modalités de détermination de la vitesse minimale.

Je sais que vous partagez ma préoccupation de ne pas céder à la tentation du « toujours plus lourd, toujours plus vite », afin de ne pas nous éloigner de l'esprit de la réglementation française en matière d'ULM. C'est dans cet esprit que ces évolutions seront menées. En particulier, l'évolution de la masse maximale au décollage des ULM, souvent mise en avant, ne doit pas masquer l'importance d'autres paramètres structurants pour la sécurité des vols, notamment la vitesse de décrochage, la charge alaire et la puissance de la motorisation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Patriek GANDIL

**M. Sébastien Perrot**  
Président de la FFPLUM  
96 bis rue Marc Sangnier  
94704 MAISONS ALFORT CEDEX