

# L'ULM et l'Europe



## Autogires ... Hélicoptères ... Ballons Motorisés ... des ULM ?

L'Edito du présent numéro aborde entre autre sujet, le problème des nébuleuses des circuits complexes, des responsabilités floues, au niveau de l'Europe Communautaire et donc de l'EASA.

En voici en exemple frappant : L'annexe II du règlement de l'EASA, définit, de manière imprécise un périmètre réservé, laissé à l'appréciation des autorités nationales, sans imposer d'uniformisation réglementaire européenne. Cela nous couvre bien sûr. Il s'agit des biplaces de moins de 450 kg et des monoplaces de moins de 300 kg dont la vitesse de décrochage est inférieure à 65 km/h. Un crédit de masse de 10 % étant accordé aux hydravions et amphibies.

La traduction officielle française fait mention " d'aéronef ", qui englobent les autogires, et les hélicoptères. Mais restent les problèmes du Ballon Motorisé (qui est un aérostat) et des 5 % de crédit de masse pour les ULM équipés d'un parachute de secours.

L'affaire se complique quand l'EASA souligne que le mot anglais employé dans le texte officiel (en Anglais) se traduit par " avion " et non par " aéronef ", dont le sens est plus large.

Du fait de cette traduction réductrice, l'autogire, le ballon motorisé et l'hélicoptère qui ne font pas partie des " avions " exclus du champ d'application de l'EASA, car étant respectivement des giravions et des aérostats, entreraient dans le domaine d'action de l'EASA... et ne seraient plus considérés comme des ULM ?

On est en plein délire ! Et cela porterait à rire si cela ne concernait pas en Europe quelques centaines de pilotes. Nul ne sait qui a rédigé naturellement et pourquoi le mot " aéroplane " a été utilisé plutôt qu' " aircraft " !

Tout d'abord, la France a proposé à l'EMF, lors de la modification de ses statuts, que ceux-ci mentionnent très clairement que l'exclusion doit s'appliquer à Tous les " Aéronefs " (autogires, hélicoptères, ballons compris). Ce qui a été adopté à l'unanimité ! C'est donc à la fois en tant que Président de l'EMF et de la FFPLUM que j'ai pu m'entretenir de ce sujet avec le chef du bureau Aviation Générale de l'EASA et participer à la DGAC à une réunion avec les services compétents du SFACT, présidée par l'adjointe au Directeur du SFACT (lettre ci-dessus).

Notre position, partagée par mon premier interlocuteur à Bruxelles et par le SFACT à Paris, sera défendue à Bruxelles lors des prochaines réunions qui doivent s'y tenir jusqu'au mois de juillet, et dont l'un des sujets est l'amélioration de l'écriture de l'annexe II qui doit être complétée et précisée.

Nous pourrions cependant être raisonnablement optimistes ... l'EASA, m'a t'on confirmé, étant plus intéressée à s'occuper des Airbus que des Autogires de moins de 450 kg !

A suivre donc  
**D. Méreuze**



### La mise en place de l'EASA

( Agence Européenne de Sécurité Aérienne )  
**modifie sensiblement le paysage de l'aviation sportive et de loisir. Des interprétations hâtives de certains de ces textes réglementaires souvent complexes et pour la plupart en cours d'élaboration peuvent donner lieu à des malentendus propices à la rumeur.**

### Il faut retenir trois choses :

- 1. La définition que donne l'EASA de l'ULM pour l'exclure de son champ d'application est une définition par défaut qui ne crée aucune règles communes européennes concernant l'ULM.
- 2. L'élaboration de ces règles est l'objet de réunions techniques qui ont commencé récemment et auxquelles la FFPLUM est pleinement associée pour défendre les positions qui ont toujours étaient les siennes.

La création de l'EMF (Fédération Européenne) dont Dominique Méreuze est le Président va dans ce sens.

→ 3. Actuellement la seule réglementation qui s'applique en France est celle de l'arrêté du 23 septembre 1998.

Les combats que nous menons pour l'aviation ultra-légère ne sont pas des chimères que nous agiterions pour nous faire peur mais de réels dossiers qui demandent la mobilisation de tous dans la clarté et la sérénité. C'est l'esprit dans lequel la FFPLUM travaille. La lettre récente de Florence Rousse Adjointe au chef du SFACT (Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique) à Dominique Méreuze témoigne de cet esprit.

**Sébastien Perrot**