

JORF n°0150 du 30 juin 2019

Texte n°55

Arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés

NOR: TRAA1910978A

ELI:<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2019/6/24/TRAA1910978A/jo/texte>

La ministre des outre-mer et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,

Vu le règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

Vu l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés,

Arrêtent :

Article 1

L'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés est modifié comme suit :

1° Après l'article 1er est inséré un article 1-1 ainsi rédigé :

« Art. 1-1. - Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les définitions suivantes :

« a) ULM de série : ULM construit en série ou assemblé à partir d'un kit construit en série. Dans le cas des ULM de classe 1, 2 et 5, le critère de construction en série porte, respectivement, sur la voile, l'aile ou l'enveloppe.

« b) ULM de référence : ULM spécialement désigné comme référence par rapport aux

autres exemplaires de la série, par son constructeur.

« c) Masse à vide : masse de l'appareil complet et en état de vol, sans occupant et sans chargement. La masse à vide de chaque ULM est déterminée avec :

1 « . Le lest fixe ;

2 « . Le carburant inutilisable ;

3 « . Le cas échéant la quantité maximale d'huile, le liquide de refroidissement du moteur et le fluide hydraulique ;

« d) Masse à vide maximale : valeur maximale autorisée pour la masse à vide de l'ULM ;

« e) Masse maximale : masse maximale de l'ULM autorisée au décollage ;

« f) Charge alaire : rapport de la masse de l'appareil par la surface alaire ;

« g) Surface alaire : projection plane de l'aile de l'aéronef en ligne de vol, en configuration d'atterrissage ou de vol de croisière, comprenant le cas échéant la surface du fuselage comprise entre la droite reliant les deux bords d'attaque à l'emplanture de l'aile et la droite reliant les deux bords de fuite à l'emplanture de l'aile. Dans le cas d'aéronefs multiplans, par convention pour l'application du présent arrêté, la surface alaire de l'aéronef sera la somme de la surface alaire de chaque aile ;

« h) Charge rotorique : rapport de la masse de l'appareil par la surface du rotor. La surface du rotor est égale au produit du carré du diamètre du rotor par $\pi / 4$;

« i) V_{S0} : vitesse de décrochage, si on peut l'atteindre en vol, ou vitesse minimale en vol stabilisé, profondeur en butée, pour laquelle on peut conserver le contrôle de l'ULM, dans la configuration suivante : moteur au ralenti ou coupé, commande de puissance au minimum, hélice en configuration normale de décollage, train sorti, volets en position atterrissage, centrage le plus défavorable, masse maximale ;

« j) V_C : (vitesse conventionnelle) : vitesse indiquée corrigée des erreurs liées à l'installation anémométrique ;

« k) Puissance maximale : puissance maximale sur arbre moteur, en conditions standard au niveau de la mer, que peut délivrer le moteur lorsqu'il est utilisé dans ses limites de fonctionnement déclarées.

« La puissance retenue est la plus élevée déclarée par le constructeur du moteur, quelles que soient les limitations éventuelles d'emploi liées à l'utilisation de cette puissance.

« Elle inclut le régime de décollage si celui-ci est défini, et tout régime d'urgence éventuel.

« Aucune consigne d'utilisation limitant le régime de rotation, la pression maximale d'admission ou tout autre paramètre utilisé pour piloter la puissance en deçà des limites de fonctionnement déclarées par le constructeur du moteur, ne peut être acceptée comme moyen acceptable de "conformité" ;

« l) Lieu d'attache : c'est le lieu de stationnement habituel de l'ULM où l'autorité peut

demander au détenteur de la carte de l'ULM de présenter son aéronef afin d'effectuer ou faire effectuer les vérifications et la surveillance prévues à l'article 14-1 du présent arrêté.

« Toutefois, dans le cas d'un ULM de classe 1, le lieu d'attache peut être l'adresse du domicile du détenteur de la carte d'identification. Dans ce cas, l'autorité peut demander au détenteur de la carte de l'ULM de présenter son aéronef sur un terrain adéquat en vue des contrôles prévus à l'article 14-1 du présent arrêté. » ;

2° L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 2. - Est qualifié ULM un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé, répondant à l'une des définitions de classe suivantes :

« Classe 1 (dite paramoteur)

« Un ULM paramoteur est un aéronef monomoteur à hélice sustenté par une voile souple, de type parachute ou parapente. Il répond aux conditions techniques suivantes :

« - la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un paramoteur monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un paramoteur biplace équipé d'un parachute de secours.

« Classe 2 (dite pendulaire)

« Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur à hélice sustenté par une voile rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé. Il répond aux conditions techniques suivantes :

« - la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un pendulaire monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un pendulaire biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM pendulaire monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM pendulaire biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

« - la vitesse VS0 ne dépasse pas 35 nœuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).

« Classe 3 (dite multiaxe)

« Un ULM multiaxe est un aéronef monomoteur à hélice sustenté par une voile fixe. Il répond aux conditions techniques suivantes :

« - la puissance maximale est inférieure ou égale à 65 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un ULM multiaxe monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un ULM multiaxe biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM multiaxe monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM multiaxe biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

« - la vitesse VS0 ne dépasse pas 38 nœuds (70 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).

« Classe 4 (dite autogire ultraléger)

« Un autogire ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

« - monomoteur à hélice dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 85 kW pour un monoplace et à 105 kW pour un biplace ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un autogire monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un autogire biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM autogire monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM autogire biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

« - la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg au m².

« Classe 5 (dite aérostat dirigeable ultraléger)

« Un aérostat dirigeable ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

« - la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;

« - pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;

« - le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 400 m³ ou, pour les aérostats dirigeables ultralégers exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 pour un autre motif que celui prévu au h de l'annexe I de ce règlement, inférieur ou égal à 900 m³ ;

« - le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 1 200 m³ ou, pour les aérostats dirigeables ultralégers exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 pour un autre motif que celui prévu au h de l'annexe I de ce règlement, inférieur ou égal à 2 000 m³.

« Classe 6 (dite "hélicoptère ultraléger")

« Un hélicoptère ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

« - monomoteur dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 85 kW pour un monoplace et à 105 kW pour un biplace ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg

pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-léger monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-léger biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-léger monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-léger biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

« - la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 8 et 20 kg au m².

« Sous-classes 1 A, 2 A et 3 A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisation auxiliaire)

« Un ULM à motorisation auxiliaire répond aux conditions techniques suivantes :

« - le nombre de places est égal à un ;

« - la puissance maximale est inférieure ou égale à 30 kW ;

« - la masse maximale est inférieure ou égale à 170 kg ;

« - la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30 kg/m².

Les augmentations de masse maximale prévues pour les ULM équipés d'un parachute de secours ou destinés à être exploités sur l'eau peuvent être cumulées. » ;

3° L'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. - Une fiche d'identification est délivrée pour tout ULM.

« Le postulant peut être toute personne physique ou morale détenant les informations relatives à la conception et la fabrication de l'ULM suffisantes pour être en mesure de réaliser la déclaration prévue par le présent article pour la délivrance de la fiche d'identification et la déclaration de conformité prévue par l'article 5 du présent arrêté pour l'obtention de la carte d'identification.

« Le postulant fournit les éléments descriptifs de l'ULM qui sont reportés sur la fiche d'identification. Ces éléments permettent d'identifier les caractéristiques essentielles de l'ULM, notamment les caractéristiques de masses, de motorisation et de vitesses, permettant son classement en ULM.

« Dans le cas d'un ULM de série, la fiche d'identification, dite alors "de série", est délivrée pour un ULM de référence et s'applique à tous les exemplaires de la série partageant les mêmes caractéristiques essentielles.

« Toutefois l'obligation d'une fiche d'identification de série ne s'applique pas aux ULM de classe 1.

« Le postulant déclare qu'il :

« a) Garantit la conformité de l'ULM aux éléments descriptifs de la fiche d'identification ;

« b) A démontré la conformité aux conditions techniques applicables et a effectué le programme de démonstration de conformité qui leur est associé conformément à l'article 8 du présent arrêté ;

« c) Dispose d'un dossier technique qui comprend :

1 « . L'ensemble des justifications de la conformité aux conditions techniques applicables mentionnées au b ;

2 « . Un dossier d'utilisation.

« Le dossier d'utilisation comprend un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien. Toutefois, dans le cas d'un ULM monoplace autre qu'un ULM de série et si le postulant est le constructeur de l'ULM, le dossier d'utilisation peut ne pas comprendre de manuel d'utilisation.

« Dans le cas d'une fiche d'identification de série ou si le postulant n'est pas le constructeur de l'ULM, le dossier technique visé au c est transmis au ministre chargé de l'aviation civile aux seules fins d'archivage et, en cas d'événements graves en service, de support à la définition des mesures prévues à l'article 13 du présent arrêté.

« Dans les autres cas, le dossier technique constructeur est archivé par le postulant et tenu à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile.

« Pour l'application des dispositions ci-dessus relatives au contenu du dossier d'utilisation et à la transmission du dossier technique, le terme "constructeur" s'entend, dans le cas des ULM de classes 1, 2 et 5, comme le constructeur de la voile, de l'aile ou de l'enveloppe, respectivement. » ;

4° A l'article 4, les deux occurrences du mot : « constructeur » sont remplacées par le mot : « postulant » ;

5° L'article 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5. - La carte d'identification de l'ULM est visée et délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile au vu de :

« - soit la fiche d'identification de l'ULM obtenue conformément aux dispositions de l'article 3 du présent arrêté, soit la copie de la fiche d'identification de série accompagnée d'une déclaration du titulaire de la fiche attestant que l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de cette fiche et aux conditions techniques applicables ;

« - l'attestation du postulant qui déclare :

1 « . Qu'il dispose du dossier d'utilisation associé à la fiche d'identification et pour tous les ULM à l'exception de ceux de la classe 1, d'une fiche de pesée.

2 « . Que l'ULM est apte au vol.

3 « . Dans le cas d'un ULM assemblé à partir d'un kit, que les instructions de montage du constructeur ont été respectées ;

« - la déclaration du lieu d'attache de son ULM. » ;

6° Au neuvième alinéa de l'article 6, le mot : « vente » est remplacé par le mot : « cession

» ;

7° Après l'article 8-1 est inséré un article 8-2 ainsi rédigé :

« Art. 8-2. - A l'exception de la classe 1, la masse à vide maximale et la masse maximale sont choisies de telle façon que la masse maximale soit comprise entre les deux limites suivantes :

« a) Une limite inférieure égale à la somme de :

1 « . La masse à vide maximale ;

2 « . La masse forfaitaire d'un ou de deux occupants, soit 86 kg pour un monoplace, ou dans le cas des sous-classes une masse choisie par le constructeur adaptée à l'utilisateur, et 156 kg pour un biplace ; et

3 « . A l'exception des ULM à motorisation électrique, une masse de carburant égale à :

i «) pour les classes 2 et 5, la masse de carburant correspondant au minimum à une heure d'autonomie ;

ii «) pour les classes 3, 4 et 6, la masse de carburant correspond à la plus faible des valeurs entre la contenance maximale du réservoir et un forfait égal à 30 litres pour les monoplaces ou 45 litres pour les biplaces ;

« b) Une limite supérieure égale à la plus petite des masses suivantes :

1 « . La valeur limite de la masse maximale découlant de l'application de l'article 2 du présent arrêté ;

2 « . La masse maximale de conception à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables à la résistance de la structure a été établie ; ou

3 « . La masse maximale à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables aux qualités de vol et aux performances de l'ULM a été établie.

« Pour l'application du paragraphe a 3 du présent article, la densité forfaitaire retenue pour le mélange 2 temps ou les essences est égale à 0,7, celle pour le carburant pour turbomoteurs ou le gazole est égale à 0,8.

« Pour les ULM de classe 1, la masse maximale est choisie de telle façon qu'elle soit inférieure ou égale à la plus petite des masses suivantes :

1 « . La valeur limite de la masse maximale découlant de l'application de l'article 2 du présent arrêté ;

2 « . La masse maximale de conception à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables à la résistance de la structure a été établie ; ou

3 « . La masse maximale à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables aux qualités de vol et aux performances de l'ULM a été établie. » ;

8° Le dixième alinéa de l'article 11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans les autres cas de modifications majeures, la déclaration d'aptitude au vol inclut une déclaration de conformité aux conditions techniques applicables et les justifications correspondantes sont archivées par le postulant et tenues à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile. » ;

9° L'article 16 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 16. - I. - L'arrêté du 17 juin 1986 modifié relatif à l'autorisation de vol des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) est abrogé.

« II. - Mesures transitoires :

« a) Les formulaires de référence de dossier technique constructeur et les fiches d'identification délivrés avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés sont réputés être des fiches d'identification ayant été délivrées conformément au présent arrêté.

« En particulier, ils permettent la délivrance de nouvelles cartes d'identification conformément à l'article 5 du présent arrêté.

« b) Les modifications d'ULM réalisées et déclarées à une date antérieure à l'entrée en vigueur de l'arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, conformément à la réglementation applicable à cette date, sont réputées avoir été réalisées et déclarées conformément au présent arrêté.

« c) Pour la délivrance d'une fiche d'identification de série pour un ULM dérivé d'un ULM faisant l'objet d'un formulaire de référence de dossier technique constructeur ou d'une fiche d'identification délivré avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, les exigences de l'article 8-2 du présent arrêté peuvent être remplacées par celles du III du présent article, sous réserve de respecter les limitations du IV du présent article.

« d) Pour la déclaration de modification majeure d'un ULM faisant l'objet d'un formulaire de référence de dossier technique constructeur ou d'une fiche d'identification délivré avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, ou conformément au c du II du présent article, les exigences de l'article 8-2 du présent arrêté peuvent être remplacées par celles du III du présent article sous réserve de respecter les limitations de masses contenues au IV du présent article.

« III. - Dispositions alternatives à l'article 8-2 du présent arrêté, dans les cas prévus au II du présent article :

« La masse à vide maximale et la masse maximale sont choisies de telle façon que la masse maximale soit comprise entre les deux limites suivantes :

« a) Une limite inférieure égale à la somme de :

1 « . La masse à vide maximale ;

2 « . La masse forfaitaire d'un ou de deux occupants, soit 86 kg pour un monoplace, ou dans le cas des sous-classes une masse choisie par le constructeur adaptée à l'utilisateur, et 156 kg pour un biplace ; et

3 « . A l'exception des ULM à motorisation électrique, une masse de carburant égale à la masse de carburant correspondant au minimum à une heure d'autonomie ;

« b) Une limite supérieure égale à la plus petite des masses suivantes :

1 « . La masse maximale de conception à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables à la résistance de la structure a été établie ; ou

2 « . La masse maximale à laquelle la conformité à toutes les conditions techniques applicables aux qualités de vol et aux performances de l'ULM a été établie.

« Pour l'application du paragraphe a 3 du présent paragraphe, la densité forfaitaire retenue pour le mélange 2 temps ou les essences est égale à 0,7, celle pour le carburant pour turbomoteurs ou le gazole est égale à 0,8.

« IV. - Limitations de masses remplaçant celles de l'article 2 du présent arrêté, applicables dans les cas prévus au II du présent article :

« Pour la classe 1 :

- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours.

« Pour les classes 2 et 3 :

- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours, ou de 10 % dans le cas d'un ULM destiné à être exploité sur l'eau ;

- la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (V_{S0}) ne dépasse pas 35 nœuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (V_c).

« Pour la classe 4 :

- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours, ou de 10 % dans le cas d'un ULM destiné à être exploité sur l'eau.

« Pour la classe 6 :

- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 10 % dans le cas d'un ULM destiné à être exploité sur l'eau ;

- les augmentations de masse maximale prévues, le cas échéant, pour les ULM équipés

d'un parachute de secours ou destinés à être exploités sur l'eau ne peuvent pas être cumulés. » ;

10° Après l'article 16, il est inséré un article 16-1 ainsi rédigé :

« Art. 16-1. - I. - Le présent arrêté, y compris son annexe, est applicable dans les îles Wallis et Futuna et en Polynésie française dans sa rédaction résultant de l'arrêté du 24 juin 2019 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés, à l'exception du dernier alinéa de son article 12 qui est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Les vols de transport aérien public sont interdits, à l'exception des vols sans escale, dont les points de départ et d'arrivée sont identiques et durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de quarante kilomètres de son point de départ.

« II. - Pour l'application du présent arrêté à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna et en Polynésie française, la référence au règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 est remplacée par la référence aux règles applicables en métropole en vertu du règlement (UE) n° 2018/1139 du 4 juillet 2018. »

Article 2

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile et le directeur général des outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 24 juin 2019.

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,
chargée des transports,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile,
P. Cipriani

La ministre des outre-mer,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur général des outre-mer,
E. Berthier