

L'Arrêté ci dessous, modifie la réglementation relative aux ULM, en ce qui concerne la définition de la vitesse minimum et celles des puissances max autorisées pour leurs moteurs. Ces modification de l'Arrêté initial font suite à une demande de la FFPLUM, inscrite au "Programme du Comité Directeur 2009-2013" ; elles voient donc le jour à la suite de plusieurs réunions avec les services de la DGAC concernés. Il s'agissait notamment de sortir de l'ambiguïté entre la puissance maximum continue et la puissance maximum. C'est désormais cette dernière notion qui subsiste seule et qui sera désormais à prendre en compte:

Le 16 novembre 2010

JORF n°0265 du 16 novembre 2010

Texte n°25

ARRETE

Arrêté du 28 octobre 2010 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés

NOR: DEVA1025603A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention, publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil 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 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article R. 133-1-2 ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

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

Arrête :

Article 1

Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 susvisé sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Dans la définition de classe 1 (dite paramoteur), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace. » sont supprimés.
2. Dans la définition de classe (dite multiaxe), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace. » sont supprimés.
3. Dans la définition de classe 3 (dite multi-axe), les mots : « la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (V) » sont remplacés par les mots : « la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (VS0) ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc) ».
4. Dans la définition de classe 4 (dite autogyre ultraléger), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace. » sont supprimés.
5. Dans la définition de classe 5 (dite aérostat dirigeable ultraléger), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace. » sont supprimés.
6. Dans la définition des sous-classes 1 A, 2 A et 3 A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisations auxiliaires), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 25 kW et » sont supprimés.

Article 2

La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française et applicable trois mois après sa publication.

Fait à Paris, le 28 octobre 2010.

Pour le Ministre et par délégation

La directrice de la sécurité

de l'aviation civile,

F. Rousse

[Pour information, le texte actuel, encore en vigueur pendant les 3 prochains mois.](#)

Commentaires de la FFPLUM

I - En ce qui concerne "la vitesse minimum", il s'agissait de mettre la définition au diapason de celle de l'Annexe II du Règlement Européen 216/2008 sur le sujet.

La nouvelle définition de la vitesse minimum n'implique donc plus de devoir maintenir une vitesse minimum de 65 Km/h en continu. Pour les appareils qui décrochent, il suffira que cette vitesse de décrochage ne soit pas supérieure à 65 Km/h.

II - Pour ce qui est de la puissance des moteurs des ULM, c'est la notion de "puissance maximum continue" qui est supprimée. En revanche, cette puissance reste limitée, pour chaque classe d'ULM, à la seule et simple notion de "**puissance maximum**".

La prise d'effet du nouvel arrêté est fixée à dans 3 mois, c'est à dire au 16 Février 2011..

Exemple concret :

Le texte initial, encore en vigueur jusqu'au 16 Février 2011, permet à un ULM biplace pendulaire d'être propulsé par un moteur jusqu'à 81 ch de puissance maximum continue, et jusqu'à 102ch de puissance maximum (pour le décollage essentiellement et sur un court laps de temps).

Dans trois mois il lui sera autorisé un moteur de 102ch de "puissance maximum", tout simplement !

Ainsi, par exemple et dans ce cas précis, le Rotax 912 S n'aura plus besoin d'être vendu avec des culasses bleues en France, associées à une limitation de puissance maximum continue à 81ch, alors qu'il est monté à l'étranger avec des culasses vertes, associées à une puissance maximum continue supérieure...les culasses pourront toutes avoir la même couleur !...ce qui facilitera par ailleurs l'acquisition d'ULM identifiés initialement à l'étranger.

En conséquence, la puissance maximum autorisée (continue ou pas, en fonction du manuel d'utilisation du constructeur du moteur), pour toutes les marques, passera dans 3 mois, de 81ch à 102ch pour les biplaces pendulaires et multiaxes...et le principe est exactement le même pour chacune des autres classes, en biplace et en monoplace.

Une précision :

Dans le texte initial, toujours en vigueur pendant les 3 prochains mois, (Navigabilité des ULM - Arrêté du 23 Septembre 1998 - Titre 1 - Généralités - Article 2 - Modifié par Arrêté du 4 mars 2004), la définition de la puissance maximum des moteurs pour la classe 2 (pendulaire) est inscrite dans la définition de la classe 3 (multiaxe), "Un ULM de classe 2 ou de classe 3 - pendulaire ou multiaxe - répond aux conditions techniques suivantes : la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 KW pour un monoplace et à 60Kw pour un biplace...la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 KW pour un biplace....".

C'est pourquoi le nouvel arrêté modificatif ne fait référence qu'à la modification de la définition de la classe 3 !!!

En modifiant le paragraphe relatif à la définition de la classe 3, l'arrêté modifie en même temps, et la définition relative à la puissance des moteurs de la classe 3 (multiaxe), et celle de la classe 2 (pendulaire)...!

En résumé :

<u>Classe</u>	<u>Monoplace - Puissance Max</u>	<u>Biplace - Puissance Max</u>
Paramoteur Sous classe A1	60 kw (81ch) 30kw (40ch)	75kw (102ch)
Pendulaire Sous Classe A2	60kw (81ch) 30kw 40ch)	75kw (102ch)
Multiaxe Sous Classe A3	60kw (81ch) 30kw (40ch)	75kw (102ch)
Autogire	75kw (102ch)	90kw (122ch)
Aérostat Dirigeable	75kw (81ch)	90kw (122ch)

Très amicalement, bons vols

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM