

Page Fédérale Mai 2008

Les conseillers...

Les conseillers ne sont pas les payeurs... Encore que parfois ils puissent se voir condamner à rembourser aux « conseillés » trompés !

En effet, au cours de mes périples et visites, il m'est parfois rapporté les exemples de vendeurs ou d'importateurs d'ULM, pour le moins indécents, qui incitent de potentiels acheteurs à se rendre acquéreurs de machines « ***hors les clous*** » par rapport à la définition française de l'Ultra Léger Motorisé, sous prétexte qu'elles seront sous peu « **dans les clous** », sous l'effet d'une très prochaine réglementation européenne ULM sous l'égide de l'EASA .

Cette affirmation est fausse, archi fausse ! Elle n'a pour but que de vendre... des machines, souvent onéreuses, qui ne rentrent pas dans le cadre réglementaire français (notamment en termes de poids), en laissant croire que tout cela n'est pas bien grave puisque « **demain** », ils deviendront des « ULM européens », jouissant d'une réglementation identique à celle d'aujourd'hui en France.

Rien n'est plus criminel ; il s'agit d'une simple hypothèse alors que le chèque que vous aurez rédigé sera lui bien réel !

Ce qui est sûr et certain c'est que, fondamentalement, la réglementation française ULM ne bougera pas, tant que l'EASA n'aura pas compétence pour gérer au niveau européen les appareils biplaces de moins de 450 (472,5) kg de masse maxi au décollage (MTOW – Annexe II). Or, éventuellement, s'il devait y avoir changement (disparition de l'Annexe II), celui-ci prendrait de toute façon plusieurs années (je ne m'avancerai pas sur le nombre... 3, 5, 10 ?) ; donc cela ne se ferait pas vraiment dans l'immédiat et pas avant de sévères négociations entre l'EASA et les organisations représentatives nationales et européennes pour concevoir une réglementation ULM applicable dans tous les pays de l'Union Européenne. Nous n'y sommes donc pas encore et voler avec des ULM hors les clous, c'est voler hors la loi, avec toutes les conséquences possibles, au civil et au pénal par exemple. C'est ce que doivent savoir avant tout les acquéreurs « d'aujourd'hui ».

Par ailleurs, l'EASA envisage en effet de donner, dans le cadre de la future réglementation européenne de l'European Light Aircraft (ELA 1 et 2), en consultation actuellement, un statut particulier à ce qui serait un LSA européen (600 kg de MTOW). Mais attention : même très allégée, la réglementation de ces aéronefs serait une réglementation « avion » adaptée (navigabilité, licences, opérations, maintenance) sous l'égide de l'EASA, sans commune mesure avec notre réglementation ULM actuelle, qui bien entendu ne pourrait leur être appliquée.

Ne succombez donc pas aux chants des sirènes et ne lâchez pas la proie pour l'ombre !

Demandez à votre vendeur de peser devant vous l'appareil qu'il vous livre, ou pesez le vous-même... rendez-le lui si le poids à vide constaté ne correspond pas à celui mentionné sur la fiche de pesée. Au pire, les tribunaux vous donneront raison et vous obtiendrez le remboursement de ce vous aurez éventuellement déjà versé.

Tablez sur la réalité, et non sur un très hypothétique avenir, que personne ne peut prédire et qui de toutes les manières ne se traduira jamais par une transposition automatique des règles françaises actuelles pour des aéronefs plus lourds. Il faudra pour ces derniers forcément en payer le prix. Ceux qui vous disent le contraire sont tout simplement des menteurs.

Bons Vols

Dominique Méreuze

Président de la FFPLUM