



96 BIS RUE MARC SANGNIER
94700 MAISONS-ALFORT
TÉL. 01 49 81 74 43
FAX. 01 49 81 74 51
ffplum@ffplum.org
www.ffplum.fr

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE,
AGRÉÉE MINISTÈRE DES SPORTS,
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET INSCRITE AU CODE DE
L'AVIATION CIVILE.

Maisons-Alfort, le 29 avril 2024

Direction Générale de l'Aviation Civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
Direction Technique coopération
européenne et réglementation de la
sécurité
50 rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15

Objet : observations de la FFPLUM sur les projets de modification des arrêtés de 1991 et de 1998 et de création d'un arrêté relatif aux conditions d'utilisation des ULM.

À l'attention de MM. Nicolas MARCOU et Olivier OUTTIER

Messieurs,

Nous vous remercions pour l'envoi de ces projets d'arrêté pour lequel vous trouverez en annexe les remarques de la FFPLUM concernant les textes en objet. Le projet d'arrêté répond dans son ensemble à une clarification des règles pour les activités de transport de passager à titre payant en ULM dans un cadre professionnel, ce qui est la commande initiale. En revanche pour la partie des vols marginaux (VLO < 8%), il convient de revoir l'arrêté qui est inapproprié sur le fond et de plus très difficilement compréhensible dans sa partie rédactionnelle ; ces activités étant exclusivement effectuées par nos aéroclubs qui sont des structures associatives affiliées à la FFPLUM et dont l'objet est le développement et la promotion du vol en ULM, et à ce titre également sous la tutelle du ministre des Sports.

En synthèse, voici les principaux points soulignés par le groupe de travail qui a examiné ces projets et à notre sens devant faire l'objet d'ajustements ou à préciser :

1. Tout d'abord, la FFPLUM reste totalement opposée à l'instauration obligatoire d'un carnet de vol pour les VLO et les activités particulières, attendu que ce carnet de vol, qui n'est pas obligatoire pour la pratique ULM (élève, et tous les vols exercés comme pilote à titre privé, ...) ne reflète pas l'expérience complète du pilote. Sur ce point le carnet de route aéronef sur lequel nous avons consensus se suffit par lui-même et apporte les éléments de traçabilité suffisants quant au suivi de l'activité et de l'aéronef ce qui est la demande initiale.
2. Sur le sujet du médical, un certificat médical d'absence de contre-indication (CMNCI) à la pratique ne se justifie que pour un pilote ou un instructeur exerçant à titre professionnel des VLO ou des activités avec transport de passagers payant.

En revanche, cela n'est pas du tout justifié pour les autres activités particulières. En clair, un instructeur n'effectuant pas de VLO ne doit pas se voir imposer un CMNCI, de même que les pilotes effectuant des VLO occasionnels dans le cadre d'une activité marginale, au sein des clubs affiliés à la FFPLUM. Ce point ne sera pas accepté par nos structures associatives car ce



LA FFPLUM EST AFFILIÉE
AU CNOSF ET MEMBRE
DU CNFAS

serait un frein considérable à l'activité, ceci d'autant que tous les pilotes adhérents à la FFPLUM sont déjà soumis à un CMCNI initial et à un auto-questionnaire annuel (QS-Sport CERFA 15699) qui est un document officiel, responsabilisant et déterminant s'ils doivent consulter un médecin pour continuer à pratiquer le pilotage d'ULM. Concernant l'âge du CMCNI, au vu du retour d'expérience de notre commission médicale, cela ne se justifie pas avant 60 ans. Nous souhaitons donc pouvoir trouver un point d'entente avec votre exigence initiale à 40 ans et ceci uniquement pour les pilotes effectuant des VLO à titre professionnel.

3. Enfin, il est essentiel que les aéroclubs et associations Loi 1901 affiliés à la FFPLUM qui proposent des vols locaux à titre onéreux tout en restant dans un cadre marginal < 8% puissent continuer dans le cadre actuel avec le minimum de contraintes. À ce titre, dans le cadre de nos structures fédérales, les pilotes non-instructeurs qui ont l'âge et l'expérience suffisante requise au § 5-2-2 a et b pour pratiquer ces vols doivent être simplement validés périodiquement par un instructeur ou le président de la structure sur le principe des REV (Remise en Vol). Il conviendrait simplement de rajouter ce point comme une exigence au même titre que le suivi par un carnet de route des aéronefs utilisés par les clubs ainsi que la formalisation d'une documentation simple décrivant l'activité. Les instructeurs bénévoles exerçant dans le cadre des clubs ont quant à eux une réactualisation tous les 3 ans pour leur maintien de compétences.

En conclusion des échanges que nous avons eus en interne avec des représentants de nos structures affiliées, si pour les structures professionnelles les exigences de la première partie du chapitre V-VLO de l'arrêté semblent acceptables pour les activités VLO effectuées dans un cadre professionnel, il n'en est pas du tout de même pour les activités associatives effectuées dans un cadre bénévole où l'on est plutôt dans une forme de « fin de non-recevoir » avec le risque réel d'un grand désordre du côté de nos clubs affiliés compte tenu des nouvelles exigences requises qui vont annihiler ces activités et ce d'autant que ce ne sont pas ces structures qui étaient visées par l'objectif de ce travail.

Aussi, afin de permettre une bonne compréhension et l'acceptation par nos structures associatives du contenu de cet arrêté, il nous semble indispensable de reprendre la rédaction du § 5-6 (activité marginale de vols locaux à titre onéreux) ainsi que le chapitre VI activités particulières qui ne doivent pas être fusionnées avec quasiment les mêmes niveaux d'exigence que pour les VLO PRO. Dans la mesure où il n'y a pas d'emport de passager à titre payant, cela ne se justifie pas.

Après ce premier retour, nous souhaitons pouvoir poursuivre la finalisation de cet arrêté dans le mode collaboratif qui a prévalu lors de nos précédents échanges lors de son élaboration initiale. À cet effet nous restons disponibles pour une prochaine réunion de travail.

Vous trouverez également ci-après des commentaires indexés sur certains articles des arrêtés en consultation.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Sébastien PERROT
Président de la FFPLUM



Annexe

Observations de la FFPLUM concernant le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des ULM et de modification des arrêtés de 98 et de 91

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------------|--------------|---|---|
| Arrêté de 91 | 2.9.1.1 | Remplacer « Niveau de vol 125 » par « niveau de vol 100 » | Harmonisation avec NCO.OP.190 |
| Arrêté de 91 | 2.9.1.2 | Remplacer « Niveau de vol 145 » par « niveau de vol 130 » | Harmonisation avec NCO.OP.190 |
| Arrêté de 91 | 5.8.1 | Remplacer « niveaux de vol 125 et 145 » par « niveaux de vol 100 et 130 » | Harmonisation avec NCO.OP.190 |
| Arrêté de 91 | 4.4.1 | Remplacer « trois mois » par « 90 jours » | Harmonisation avec FCL 060 |
| Arrêté de 91 | 5.10.6 | Supprimer « parachute motorisé » | Le parachute motorisé est défini comme ULM de classe 1 |
| Arrêté de 98 | 12 | Remplacer la référence à l'article R.330-1 du CAC par R.6412-4 du CT | Décret 2023-1008 |
| Projet | Introduction | <p>Public concerné : Remplacer le terme « exploitants » par « propriétaires et utilisateurs d'ULM »</p> <p>Objet : Remplacer le terme « conditions d'exploitation » par « conditions d'utilisation et d'exploitation »</p> <p>Notice : Remplacer « conditions relatives à l'exploitation » par « conditions relatives à l'utilisation et à l'exploitation »</p> | Le mouvement ULM est majoritairement constitué de propriétaires qui utilisent leur ULM pour leur loisir. Le terme « exploité » a une connotation commerciale non appropriée à une activité de loisir personnel (les assurances parlent d'utilisation d'un véhicule, pas de son exploitation). |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|---|---|---|
| Projet | Chapitre 1 ^{er} – Définitions « Activités à titre onéreux » | Remplacer " <i>ou à tout autre titre onéreux</i> " par <i>"ou toute autre transaction commerciale"</i> | Que recouvre l'expression « à tout autre titre onéreux » ? Les vols financés dans le cadre d'une opération subventionnée ? ... Le partage des frais avec le passager ? C'est très ambigu, si on considère que chaque vol génère une dépense, tous les vols ont un aspect onéreux et peuvent être concernés ! Dans la pratique, ce flou permettra toutes sortes d'interprétations et ne protégera pas suffisamment les structures concernées par l'activité marginale de VLO (qui représentent la majorité !) |
| Projet | Définitions « Balise de détresse » | Balises de détresse, le modèle de PLB ne doit pas être imposé. Ceci doit rester de l'ordre de la recommandation et pour des terrains hostiles, ces balises peuvent être substituées par des dispositifs de tracking en temps réel beaucoup plus pertinents et dont l'efficacité est largement démontrée en cas de recherche | En effet si une PLB peut sembler « rassurante » d'un point de vue administratif, leur efficacité en cas d'impact reste encore à démontrer, car elles ne sont en général pas activées ! Quant aux ELT, elles sont fortement déconseillées sur les ULM compte tenu des risques importants de déclenchement intempestif sur des terrains rustiques. |
| Projet | 2.6 | Remplacer « trois mois » par « 90 jours » | Harmonisation avec FCL 060 |
| Projet | 3.2.4 | Remplacer le terme « exploité » par le terme « utilisé » | Le mouvement ULM est majoritairement constitué de propriétaires qui utilisent leur ULM pour leur loisir. Le terme « exploité » a une connotation commerciale non appropriée à une activité de loisir personnel (les assurances parlent d'utilisation d'un véhicule, pas de son exploitation). |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|------------------------------------|--|--|
| Projet | 4.6.2 | Suppression du paragraphe. | Utilité de ce paragraphe, attendu que le VSV est interdit en ULM et qu'aucune formation n'est prévue dans ce domaine, les ULM n'étant pas équipés d'horizon ? |
| Projet | 4.8 | Rajouter « Le vol en conditions givrantes modérées ou fortes , connues ou prévues, est interdit. » | Les conditions de givrage faibles n'impliquent pas de contrainte particulière sur la conduite de l'aéronef. |
| Projet | 5.1.2.1 | Rajouter : « Par dérogation, un ULM spécialement construit pour accueillir des personnes handicapées peut être utilisé pour effectuer des vols locaux à titre onéreux. » | Permet l'accès du VLO à des personnes handicapées sur du matériel non de série, spécialement adapté. |
| Projet | 5.2.2 Paragraphe 1 alinéa b) | Rajouter « avoir effectué en tant que commandant de bord au moins le nombre d'heures... » | Lève l'ambiguïté sur l'expérience demandée. |
| Projet | 5.2.2 alinéa c) | Rajouter « ou un certificat d'aptitude médicale aéronautique prévu par le Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 en cours de validité. » | Rajoute le certificat médical de classe 3 (aptitude Contrôleur Aérien) comme document équivalent au certificat de non-contre-indication. |
| Projet | 5.2.2 | Ajouter au début : « S'il n'est pas déjà instructeur, le pilote qui effectue un vol local à titre onéreux : ... » | |
| Projet | 5.2.2 Paragraphe 1 alinéa c) | Rajouter : « <i>les titulaires d'une qualification d'instructeur en cours de validité sont exonérés de l'obligation de détenir un certificat médical de non-contre-indication tant qu'ils peuvent répondre par la négative à toutes les questions du volet 1 du questionnaire de santé en appendice C du présent arrêté ou du questionnaire de santé CERFA 15699*01.</i> » | Nous souhaitons que le questionnaire de santé soit suffisant pour les instructeurs qui effectuent des activités particulières (dont les vols locaux à titre onéreux), attendu qu'ils sont également sensibilisés lors des stages de réactualisation de leur qualification d'instructeur. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|----------------------|--|---|
| Projet | 5.2.4.3 alinéa d) | Remplacer l'alinéa par le texte suivant : « d) Est formalisée par la délivrance d'une attestation valable jusqu'à la fin du 24 ^{ème} mois suivant le vol d'évaluation prévu à l'alinéa précédent. Cette attestation précise la catégorie d'activité « VLO » (vol local à titre onéreux), la classe d'ULM visée par l'aptitude, et sa limite de validité. » | Vérification régulière de l'aptitude du pilote à effectuer des VLO. |
| Projet | 5.2.4.4 | Rajouter : « La formation sur les facteurs humains est dispensée par un instructeur de pilote ULM. Elle porte ... » | Préciser qui est habilité à délivrer cette formation. |
| Projet | 5.2.5 | Suppression du paragraphe, ainsi que la référence à ce paragraphe dans le texte : § 5.3.7 alinéa f), §5.6.7, §6.7.7.6, 6.7.7.7 alinéa c) de d) (dernière ligne). | La FFPLUM reste opposée à la tenue d'un carnet de vol pour les pilotes. Cela ne rime tous simplement à rien et n'apporte rien en matière de sécurité ! En effet, il n'y aura jamais continuité de l'historique des vols d'un pilote ou d'un instructeur ne serait-ce que les vols liés à la formation ou effectué à titre personnel hors VLO. Le carnet de route se suffit largement à lui-même pour assurer une traçabilité de l'activité VLO et c'est l'objectif. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|---------|--|---|
| Projet | 5.3.3 | Supprimer l'alinéa d) (heure de départ) du 3 ^{ème} paragraphe | Cette information n'apporte aucune plus-value et complexifie inutilement le document. Beaucoup de professionnels utilisent des carnets de route sans cette information qui n'est pas du tout pertinente. Les items du carnet de route doivent être rediscutés et faire consensus en s'appuyant sur ceux qui en ont déjà mis en place avec contenu existant type Cepadues ou SIA. |
| Projet | 5.3.4 | Remplacer le terme « <i>site d'exploitation en montagne</i> » par « <i>site d'exploitation à caractéristiques spéciales (altiports, altisurfaces, terrains ULM avec piste en pente ou à trouée unique...)</i> ». | Ce point est inapproprié car il n'existe pas de définition « terrain de montagne ». Que recouvre l'expression « en montagne » ? Si l'on considère les communes relevant des lois montagne (Loi massif, agriculture ou urbanisme) cette contrainte s'appliquerait à un grand nombre d'aérodromes comme Gap, Sisteron, Aspres, Saint Crépin, Barcelonnette (pour ne citer que quelques cas des Hautes Alpes) et à des bases ULM qui n'ont pas les caractéristiques de pente propres aux pistes montagne. C'est plutôt la caractéristique de pente et / ou d'altitude qui peut définir un terrain de montagne. Il y a des terrains plats en montagne et des terrains en pente hors zone de montagne. |
| Projet | 5.3.7 | Suppression de l'alinéa f) | La FFPLUM reste opposée à la tenue d'un carnet de vol pour tous les pilotes. Le carnet de route de la machine suffit. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|-----------------|--|---|
| Projet | 5-4-2 | Balise de détresse (voir commentaire en partie définition). La PLB ne doit s'imposer que sur des terrains hostiles sans couverture de réseau type GSM. Pour les autre cas un dispositif de tracking en temps réel (visibilité électronique) est beaucoup plus pertinent et doit pouvoir être utilisé comme moyen alternatif. | L'utilisation de dispositifs de recherche et de géolocalisation en temps réel s'avère beaucoup plus pertinent qu'une PLB dont le déclenchement par le pilote s'avère très hypothétique. En 2023 en Europe, 5 recherches fructueuses ont été réalisées avec des dispositifs trackers. Aucune PLB déclenchée suite à des accidents. |
| Projet | 5.6.1 alinéa b) | Rajouter : « Seuls des ULM habituellement exploités ou affrétés pour cette activité par l'organisme sont utilisés, le pilote devant être membre de l'organisme et agir bénévolement ; » | Les clubs de propriétaires ne possédant pas de machine passent une convention avec le propriétaire d'une machine personnelle pour qu'il fasse des vols de découverte au profit du club. |
| Projet | 5.6.1 alinéa d) | Préciser : « En particulier, ils ne font l'objet d'aucune offre commerciale au moyen de coffrets cadeaux disponibles dans le commerce. » | Les structures concernées par l'activité marginale doivent pouvoir continuer à émettre à titre nominatif des bons cadeaux pour un évènement particulier (anniversaire, tombola associative, etc.) |
| Projet | 5.6.4 | Premier paragraphe, supprimer l'alinéa f) (politique de sécurité portant sur la gestion des risques). | Cet alinéa entre en contradiction avec la dispense de l'exigence du paragraphe 5.1.4. |
| Projet | 5.6.5 | Supprimer la fin du paragraphe : « Les pilotes sont dispensés des exigences du paragraphe 5.2.5 et du f du paragraphe 5.3.7. » | Le § 5.3.7 étant supprimé, sa référence n'est plus opportune. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|-----------------------------------|---|---|
| Projet | Chapitre V Paragraphe 5.6.5 | Rajouter : 5.6.5 Les pilotes sont dispensés des exigences du paragraphe 5.2.5 et des exigences du f) du paragraphe 5.2.2. [Dispense de stage de formation FH] | Imposer un stage de formation aux facteurs humains peut être redondant avec l'aptitude à effectuer des vols à titre onéreux délivrée par un instructeur lorsque l'activité VLO est marginale, l'instructeur qui signe l'attestation est apte à sensibiliser le pilote aux facteurs humains pour un VLO. |
| Projet | 6.2.2 alinéa d) | Remplacer « Trois mois » par « 90 jours » | Harmonisation avec FCL 060 |
| Projet | 6.7.7.6 | Suppression du paragraphe. | La FFPLUM reste opposée à la tenue d'un carnet de vol pour tous les pilotes. Le carnet de route de la machine suffit. |
| Projet | 6.7.7.7 | Suppression de l'alinéa d/c (dernière ligne) : « Le carnet de vol ou document prévu au paragraphe 6.7.7.6. » | La FFPLUM reste opposée à la tenue d'un carnet de vol pour les tous pilotes. Le carnet de route de la machine suffit. |
| Projet | 6.7.3.1 | Supprimer l'alinéa d) (heure de départ) du 3 ^{ème} paragraphe | Cette information n'apporte aucune plus-value et complexifie inutilement le document. |
| Projet | 6.7.7.3 alinéa b) | Rajouter en fin d'alinéa « ou un certificat d'aptitude médicale aéronautique prévu par le Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 en cours de validité. » | Rajoute le certificat médical de classe 3 (aptitude Contrôleur Aérien) comme document équivalent au certificat de non-contre-indication. |
| Projet | 6.7.7.5 | Remplacer l'alinéa par le texte suivant : « d) Est formalisée par la délivrance d'une attestation valable jusqu'à la fin du 24 ^{ème} mois suivant le vol d'évaluation prévu à l'alinéa précédent. Cette attestation précise la classe d'ULM visée par l'aptitude, et sa limite de validité. » | Vérification régulière de l'aptitude du pilote à effectuer des activités particulières. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|---|--|---|
| Projet | Appendice C – 1 ^{er} paragraphe alinéa 1, CERFA Volet 1 §1 - 1 ^{er} alinéa et Volet 2 - Préambule | Préciser « Dr en médecine d'un pays de l'UE, de la Suisse et du Royaume-Uni » | |
| Projet | Appendice C – 1 ^{er} paragraphe | Rajouter « Le présent certificat n'est pas exigé lorsque le postulant détient l'un des certificats d'aptitude médicale aéronautique prévus par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 susvisé en cours de validité. » | Cohérence avec le §5.2.2. Il est souhaitable que cette condition soit rappelée sur le certificat. |
| Projet | Appendice C – 1 ^{er} paragraphe | Rajouter « Le présent certificat n'est pas exigé lorsque le postulant détient l'un des certificats d'aptitude médicale aéronautique prévus par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 susvisé en cours de validité, ou un certificat d'aptitude médicale aéronautique prévu par le Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 en cours de validité. » | Cohérence avec le §5.2.2. Si la proposition est acceptée, il est souhaitable que cette condition soit rappelée sur le certificat. |

| Texte | Article | Proposition FFPLUM | Observations |
|--------|---|---|---|
| Projet | Appendice C – 2 ^{ème} paragraphe | <p>Concernant la périodicité des visites médicales, la FFPLUM préconise que le certificat soit renouvelé autant que de besoin afin qu'il date :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De moins de 5 ans lorsque le pilote a atteint l'âge de 60 ans ; 2. De moins de 2 ans lorsque le pilote a atteint l'âge de 70 ans ; 3. De moins d'un an lorsque le pilote a atteint l'âge de 80 ans. | <p>L'analyse des statistiques d'accidentologie examinée par notre commission médicale ne mettent pas en évidence le facteur médical comme risque accru. La plupart des problèmes de santé qui peuvent devenir rédhibitoires au vol ne surviennent qu'après l'âge de 60 ans. Repousser l'âge de 40 à 60 ans permettrait une meilleure acceptation de cette contrainte et une plus grande responsabilisation par les pilotes de VLO en limitant les visites médicales reconnues comme inutiles et en particulier dans un contexte de manque de médecins généralistes.</p> |
| | | | |