



GUIDE PRATIQUE

Voler en Europe en ULM



Association Air Sports & Tourisme
emf.

1ERE ÉDITION / AVRIL 2026

VOLER EN EUROPE EN ULM

C'est simple et à la portée de tous.

Voler en ULM en Europe est une expérience fantastique, et vous assure de belles rencontres. Mais elle demande un peu plus de préparation que le vol local. La plupart des pays européens autorisent les ULM et les pilotes étrangers à s'y rendre assez facilement.

L'essentiel de ce qu'il faut savoir pour préparer votre voyage en Europe se trouve dans ce guide :

LE PRINCIPE DE BASE

Il n'existe pas de brevet de pilote ULM européen et de document ULM européens.

Contrairement aux avions certifiés EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne), l'ULM reste régie par des réglementations nationales propre à chaque Etat.

- Pour circuler : Vous devez vérifier si le pays visité reconnaît automatiquement votre brevet ou si vous devez demander un "Permit to Fly" (autorisation de survol) temporaire pour le pilote et l'ULM.
- Accords de réciprocité : De nombreux pays (Allemagne, Italie, Belgique, etc.) ont des accords facilitant le survol, mais les conditions (poids, équipements) varient d'un pays à l'autre.

- La difficulté du voyage en ULM est avant tout administrative :

1. Les ULM ne sont pas régis par la réglementation internationale de l'OACI. Ils n'ont pas de CDN (Certificat De Navigabilité) mais des documents propres à leur pays de rattachement conformément à l'annexe 1 de l'EASA.
2. Il n'existe pas de "brevet d'ULM européen". Votre brevet de pilote d'ULM français (ou d'un autre pays) est un titre national.
3. Il y a une absence d'accords techniques internationaux concernant l'homologation des ULM .

Cette absence de règles communes européennes pour l'ULM, c'est aussi ce qui nous permet de préserver la liberté dont bénéficie l'ULM français avec sa réglementation nationale spécifique et son système déclaratif.

Cas des ULM étrangers qui souhaitent se rendre en France :

- Cas 1 / En application de l'arrêté du 7 janvier 2015 les ULM européens répondant à la définition des ULM français peuvent circuler au-dessus du territoire français sans accord préalable de la DSAC, sous réserve de détenir une autorisation de vol pour l'ULM et pour le pilote délivrées dans l'État d'immatriculation.
- Cas 2 / Toutefois pour les ULM européens dont la masse maxi (MTOW) est comprise entre 525 kg et 600kg qui ne répondent pas à la définition française de l'ULM, la délivrance d'un laissez-passer par la DSAC est nécessaire. Ce laissez passer est valide pour une durée maximale de 90 jours cumulés au cours des douze derniers mois. L'ULM européen doit répondre à l'Annexe 1 du règlement (EU) 2018/1139 et détenir une autorisation de vol délivrée dans l'État d'immatriculation.

LES FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

Avant de décoller, vérifiez ces points pour chaque pays traversé :

- **L'AUTORISATION DE SURVOL** : Selon les pays vous devrez parfois demander une autorisation préalable aux services locaux de l'Aviation Civile (gratuite ou payante) et prévoir un délai.
- **DOUANES et POLICE** : Si vous sortez de l'espace Schengen (ex : Royaume-Uni, Suisse), vous devez impérativement décoller et atterrir sur des aéroports douaniers.

Toutefois certains pays de l'UE ont réintroduit des contrôles aux frontières dans l'Espace SCHENGEN. Cela signifie qu'avant d'entreprendre un vol vers l'étranger, ou depuis l'étranger en plus du plan de vol habituel (FPL), vous devrez aussi parfois prévoir de :

- Vous arrêter sur un aéroport douanier :



- Si la réglementation nationale du pays de destination l'exige (variable selon les contraintes nationales)

- **LE PLAN DE VOL** : Le plan de vol (FPL) est obligatoire préalablement à tout franchissement de frontière y compris au sein de l'espace Schengen. Il doit généralement être déposé au moins 60 minutes avant le départ.

Il est toutefois possible de déposer un seul plan de vol pour un groupe d'ULM volant en patrouille.

1. En ligne par SOFIA BRIEFING
2. En utilisant un logiciel de navigation (SkyDemon, ForeFlight, SDVFR, Mach7, etc.) : qui intègrent souvent les formulaires de dépôt de plan de vol.
3. Par tel : dépôt/clôture FPL au 01 56 301 301

Le plan de vol doit être déposé auprès de l'organisme de l'aviation civile du pays de départ.



Remplir un plan de vol :

Pour un premier voyage «hors France» il est préférable de choisir un pays d'accès «rassurant», espaces aériens simples, petits aérodromes accueillants ouverts à l'aviation légère. **L'Allemagne représente un bon choix pour une première expérience.**

LES EQUIPEMENTS ET CONTRAINTES TECHNIQUES

Chaque pays a ses propres exigences de sécurité. Les plus courantes en Europe sont :

- Radio 8.33 kHz : désormais quasi indispensable partout.
- Transpondeur (Mode S ou ADS-B) : souvent obligatoire pour pénétrer dans certains espaces contrôlés ou pour franchir les frontières de certains pays.
- Balise de détresse ELT/PLB : recommandés de même que les fonctions SOS des téléphones portables et des applications de visibilité électronique : Safesky, Neurons, Microtrack,... qui assure un tracking en temps réel qui peut faciliter les recherches. si vous survolez des terrains hostiles. Prévoir des gilets gonflables si vous prévoyez des survols maritimes.
- Gilets fluos : pilote + passager ; en général obligatoire pour vous déplacer sur tous les aéroports, mais également pour votre sécurité.
- Carte CIME : elle est souvent obligatoire sur les grands aéroports internationaux (accès aux zones ZSAR).
- Emport de documents pilote et aéronef : vous devez avoir à bord les originaux - et idéalement une version traduite en anglais - de :
 - votre brevet/licence de pilote d'ULM,
 - la carte et fiche d'identification avec attestation d'aptitude au vol en cours de validité,
 - la licence station d'aéronef (radio),
 - l'attestation d'assurance (aux normes européennes EC 785/2004) mentionnant les pays couverts et traduite en anglais.
 - un certificat médical classe 2 (obligatoire dans certains pays),
 - un carnet de route/carnet de vol/carnet d'entretien,
 - la carte d'identité ou passeport (pilote + passager) !
- Préparation du vol : cartes aéronautiques locales, cartes VAC aérodromes, cartes plateformes ULM, NOTAM, SupAIP, et météo sont en général téléchargeable avec vos outils de navigation favoris : SkyDemon, ForeFlight, SDVFR, Mach7,...
- Cartes carburants Total , Shell car la carte bleue n'est pas acceptée sur tout les aérodromes
- Prévoir des bidons souples transportables et pliables souvent utiles pour ravitailler sur les bases ULM.

Pour obtenir des informations
aéronautiques officielles publiées par
chaque pays. La liste des AIS :



L'ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

L'anglais aéronautique (FCL055) s'avère fortement recommandé pour passer les frontières sous plan de vol (FPL) afin de communiquer avec les services d'information de vol (FIS) ; et réglementairement obligatoire en Espaces Aériens contrôlés, même si ce n'est pas toujours obligatoire dans certains pays à condition de ne pas évoluer en espaces aériens contrôlés et hors aérodromes (ou si vous vous rendez à l'étranger en remorque sur une base ULM).

Pour un groupe d'ULM volant en patrouille, il est possible de n'avoir qu'un seul pilote maîtrisant l'anglais assurant les communications radio et le transpondeur. Les autres pilotes «suiveurs» en fréquence avec la double écoute pour suivre les instructions du «leader».



De nombreux sites et tutos en ligne permettent de vous préparer et de passer l'examen FCL055.

Si vous êtes familier de la langue locale du pays visité vous pouvez en général l'utiliser pour les procédures aéronautiques, toutefois certains pays imposent désormais l'usage exclusif de la langue anglaise pour l'aéronautique.

EN RÉSUMÉ

Voyager à l'étranger est tout à fait accessible à condition de :

- Bien comprendre le cadre réglementaire du pays.
- Anticiper les aspects linguistiques et partager la culture.
- Bien préparer son itinéraire, en contactant en amont les terrains d'accueil.
- Prendre des contacts préalables avec des pilotes ayant déjà visité le(s) pays choisi(s) et/ou des pilotes locaux.
- Adapter son voyage et les pays à son niveau d'expérience.

**N'hésitez pas à consulter le site de l'EMF
(European Microlight Federation)**

