

voici la politique actuellement mise en œuvre par la DSAC pour la délivrance de laissez-passer aux ultralégers européens qui ne respectent pas les limites de notre arrêté ULM (or cas des ULM trop lourds à turbine) :

Le laissez-passer DSAC délivré comporte les limitations suivantes :

90j de présence sur le territoire français cumulés dans les douze derniers mois :

- Tous les jours depuis l'entrée de l'aéronef dans l'espace aérien français jusqu'à sa sortie de l'espace aérien français sont pris en compte, qu'ils aient donné lieu à la réalisation effective de vols ou non ;
- Obligation d'enregistrer tous les vols au départ ou à l'arrivée de la France dans un carnet de route ou dans un document équivalent, qui doit être présenté en cas de contrôle et lors des demandes de renouvellement du laissez-passer.

Sont interdits :

- Toute activité commerciale ;
- Les activités particulières et les vols à sensations ;
- Les vols autres que ceux selon les règles du vol à vue (VFR) de jour ;
- Les vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes ;
- Les vols d'essais ;
- Les vols de remorquage de planeur ;
- L'usage des plateformes réservées aux ULM (voir explication ci-dessous).

L'aéronef est soumis aux règles opérationnelles de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. Les dispositions de ces règles qui sont spécifiques aux « ULM » ne s'appliquent pas.

Les règles et limitations d'utilisation d'aérodrome applicables aux « ULM » spécifiées dans l'AIP s'appliquent.

Le pilote doit être titulaire d'un titre aéronautique délivré ou reconnu par l'autorité de l'État d'immatriculation.

Une autorisation de la direction des Personnels Navigants de la DSAC est requise avant tout vol sous couvert de ce laissez-passer, dans les cas suivants :

- Le titre aéronautique du pilote utilisé pour piloter l'aéronef n'a pas été délivré conformément à l'annexe 1 de l'OACI ou à la réglementation européenne, ou
- L'aéronef ne relève pas d'une catégorie répertoriée dans la réglementation européenne relative à la qualification des équipages.

Remarques :

- Les limites surlignées en jaune (plateformes ULM interdites et application des mêmes règles opérationnelles que les aéronefs non ULM) découlent du fait que ces machines ne peuvent pas être réglementairement considérées comme des ULM, car ils ne respectent pas la définition d'un ULM fixée dans l'arrêté ULM. En ce qui concerne l'utilisation des plateformes, il n'y a aucune dérogation possible.
- Le texte en vert signifie que si la licence étrangère du pilote, au titre de laquelle il vole sur l'ultraléger, n'est pas OACI, il faut demander une autorisation à la direction PN (sauf LAPL d'un Etat membre) : fournir une copie de la licence étrangère, des autres licences éventuellement détenues, décrire l'expérience de pilote

Nous ajouterons des explications, et notamment le formulaire à adresser à DSAC/PN, sur la page <https://www.ecologie.gouv.fr/en/public-policies/foreign-aircraft#specific-case-of-european-ultralights-5>.

Bien cordialement,

--

Benoît PINON

Chef du pôle Navigabilité / *Head of the Airworthiness Office*

Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction générale de l'aviation civile

50 rue Henry Farman – 75720 PARIS CEDEX 15

Tél. : [+33 \(0\)1 58 09 40 94](tel:+330158094094)

www.ecologie.gouv.fr

