



ÉDITION MARS 2025

GUIDE PRATIQUE

DE MISE EN ŒUVRE
DE L'ARRÊTÉ DU 17 FÉVRIER 2025
RELATIF AUX CONDITIONS
D'UTILISATION DES AÉRONEFS
ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM)

PORTANT SUR LES VOLS LOCAUX
À TITRE ONÉREUX (VLO),
LES VOLS DE DÉCOUVERTE (VLD)
ET LES ACTIVITÉS PARTICULIÈRES (AP)

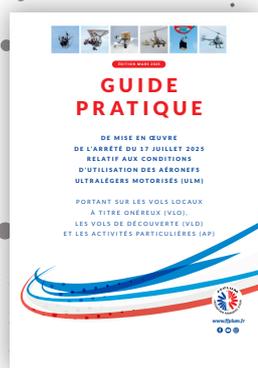


www.ffplum.fr



SOMMAIRE

1.	LES ARRÊTÉS QUI CONCERNENT L'ULM	03
2.	POSITION DE LA FÉDÉRATION	04
3.	COMMENT LIRE CET ARRÊTÉ ?	05
4.	DATES D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ARRÊTÉ	06
5.	L'ESSENTIEL DE CET ARRÊTÉ	06
◆	TABLEAUX DE SYNTHÈSE VLO/VLD DATE D'APPLICATION 1 ^{er} AVRIL 2026	13
◆	RÈGLES ADDITIONNELLES POUR LES ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	17
◆	ACCOMPAGNEMENTS & OUTILS	21
◆	LEXIQUE	22
◆	ANNEXE A – ARRÊTÉ DU 17 FEVRIER 2025 RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS ULTRALEGERS MOTORISES (ULM)	23
◆	ANNEXE B – SUPPORTS FEDERAUX	23



Document non contractuel.
Ce guide est édité par le Pôle réglementation
de la Fédération Française d'U.L.M.
96 bis rue Marc Sangnier - 94700 Maisons-Alfort.
Reproduction interdite. Tous droits réservés.
© FFPLUM/Mars 2025.

1. LES ARRÊTÉS QUI CONCERNENT L'ULM

Le présent arrêté porte sur l'utilisation des ULM. Il se substitue au texte qui datait initialement de 1991. L'activité ULM est principalement définie réglementairement par quatre arrêtés :

- Un arrêté « navigabilité » qui définit ce que sont les ULM techniquement (arrêté du 23 septembre 1998, la dernière modification majeure date de 2019). Cet arrêté est complété par un arrêté du 24 février 2012 relatif au bruit émis par les ULM.
- Un arrêté qui définit le programme de formation théorique des pilotes (arrêté du 4 mai 2000, dernière modification en 2021).
- Deux arrêtés qui concernent les pilotes et les instructeurs (arrêté du 31 juillet 1981, modifié en 2017 et arrêté du 24 novembre 2017 relatif à la formation des IULM).

Les ULM sont par ailleurs soumis à des exigences réglementaires qui concernent l'ensemble des aéronefs.

ULM-OPS, pro, baptême et VLO !

Lors des nombreuses discussions sur cet arrêté, les expressions d'ULM-OPS (pour opération) ou ULM-Pro (pour professionnelles) ont souvent été employées car l'arrêté définit les différentes conditions d'utilisation « opérationnelle » des ULM. Une des distinctions d'utilisation les plus importantes repose sur la distinction entre les vols opérés à titre non lucratif et les vols effectués à titre onéreux. C'est d'ailleurs pour cela que l'on parle souvent d'arrêté « baptême » même si le terme de baptême n'a aucune portée réglementaire. Le terme exact qui domine l'arrêté est donc celui de VLO (Vol Local à titre Onéreux).

Pourquoi cet arrêté ?

Cet arrêté, qui a recherché une cohérence avec les textes européens de l'AESA (EASA), est promulgué par la DGAC. La Fédération Française d'ULM, délégataire de l'activité, n'est en aucun cas à l'origine des textes réglementaires même si elle participe activement avec la DGAC aux conditions qui permettent de défendre et de promouvoir au mieux notre activité.

Le présent guide est une publication de la FFPLUM (relue par la DGAC) qui a pour but de rendre la philosophie du texte et son application plus claire. Ce guide pédagogique permet aussi de comprendre les motivations véritables du texte et les positions de la FFPLUM sur son élaboration et sa mise en œuvre.

Les commentaires sont donc libres et n'engagent que la FFPLUM.

Les principales motivations de ce texte sont doubles :

1 La première, la principale, est liée à 6 recommandations du BEA entre 2016 et 2019 sur l'absence de cadre suffisamment précis des vols entrepris à titre onéreux.

« L'absence d'un cadre d'exploitation spécifique aux vols commerciaux en ULM peut contribuer à ce type d'accident. En réponse à des recommandations du BEA, la DGAC a entrepris de publier un arrêté visant à encadrer ces vols locaux à titre onéreux réalisés en ULM. »

2 La seconde motivation tient à la nécessité de mettre à jour un texte qui a plus de trente ans. Ce dernier était composé de l'ensemble des pratiques de l'aviation de loisir (1991). L'évolution de l'ULM et des nouvelles pratiques imposent de fait une modernisation des textes. Il faut aussi constater que si l'ULM était à l'origine strictement une activité de loisir pratiqué individuellement ou dans des clubs, les évolutions du matériel ont progressivement favorisé au fil des années le développement d'activités professionnelles utilisant des ULM.

Nous n'insisterons pas sur les motivations plus indirectes d'acteurs de l'aviation générale qui considèrent, à notre sens, à tort, que l'ULM fait une concurrence déloyale à leur activité. Cet argument avait peut-être un écho il y a trente ans, ce sont aujourd'hui les drones qui ont pris la place des principales activités professionnelles.

2. POSITION DE LA FÉDÉRATION

→ Face aux 6 recommandations du BEA dont certaines ont plus de 9 ans, la FFPLUM a toujours reconnu la nécessité de clarification des activités à titre onéreux d'une part et de formation des pilotes d'autre part. La clarification porte essentiellement sur la responsabilité de l'entité qui opère, c'est-à-dire l'exploitant.

Si on prend le cas le plus fréquent de notre activité, c'est bien le président ou la présidente du club qui porte la responsabilité principale en cas d'accident et qui doit s'assurer de mettre en place des procédures et vérifications qui garantissent au passager, qui dans la plupart des cas ne connaît pas le cadre réglementaire de l'activité, qu'il entreprend un vol qui minimise le risque et le rendre acceptable (certaines enquêtes du BEA à cet égard sont très instructives).

Jusqu'à présent, ce système de responsabilité était assuré par chaque club qui, depuis « toujours », a pris conscience de la nécessité de procédures internes. Mais c'est un système très variable selon les clubs.

Le second « parapluie » de responsabilité était lié au contrat d'assurance fédérale qui déclare des pilotes habilités (Vi) soit par une attestation du dirigeant soit par une attestation de l'instructeur. À cet égard, le présent arrêté a le mérite d'uniformiser et de structurer la responsabilité sans mettre en cause les garanties actuellement mises en place à condition qu'elles répondent aux exigences à minima du texte.

A noter que les structures les plus problématiques sont souvent celles qui sont totalement en dehors d'un cadre fédéral.

Le second point, le plus essentiel dans la durée, porte sur la formation des pilotes qui opèrent les vols à titre onéreux. Cette exigence porte en particulier sur les pilotes qui ont un emport passager et qui ne sont pas instructeurs. Il paraît légitime que ces pilotes justifient d'un minimum d'expérience et que leur compétence à entreprendre un vol à titre onéreux soit évaluée de manière périodique.

Il paraît aussi légitime que l'exploitant mette en place des procédures pragmatiques de suivi des machines et que les dispositifs innovants qui permettent de diminuer le risque soient installés quand cela est possible (parachute, balise).

→ Pour que ces objectifs sensés soient atteints, il ne fallait pas cependant que la complexité des règles les rende illisibles ou inatteignables. Il y a donc eu de nombreux allers-retours, et l'arrêté présenté est bien loin de la version initiale, tant sur la forme que sur le fond.

Sur le fond, la principale préoccupation tenait au refus de la part de la Fédération d'une visite médicale type avion (classe 2) et à la préférence pour le système médical devant un médecin généraliste. L'autre grand souci était lié à la préservation de l'activité de « baptême » pour les clubs. Nous avons été entendus sur ces points et sur d'autres.

Un texte réglementaire n'est jamais parfait mais il est nécessaire pour protéger notre activité dans sa globalité. D'autres recommandations du BEA sans un texte de la DGAC nous exposerait tous à une perte de nos libertés devant un juge.

3. COMMENT LIRE CET ARRÊTÉ

C'est donc dans un souci pédagogique que ce document « commente » l'arrêté et ses enjeux.

L'arrêté est constitué d'articles (1 à 10) et d'une annexe. Les articles posent un cadre général (applicabilité, pouvoirs de l'Autorité, échéances...) et procèdent à un toilettage de divers textes réglementaires que le nouvel arrêté rend nécessaire ; l'annexe contient les dispositions techniques proprement dites de l'arrêté.

Cette annexe est constituée de 7 chapitres, elle-même suivie de 3 appendices :

- Chapitre I : définitions
- Chapitre II : généralités
- Chapitre III : équipements
- Chapitre IV : procédures opérationnelles
- Chapitre V : vols locaux à titre onéreux « VLO » autres que les vols découverte
- Chapitre VI : vols de découverte « VLD »
- Chapitre VII : activité particulière

- Appendice A : déclaration d'activité
- Appendice B : manuel d'activité
- Appendice C : aptitude médicale pour l'exercice d'une activité à titre onéreux

Les chapitres I, II, III et IV s'appliquent à l'ensemble des pilotes pour leur pratique de l'ULM au quotidien. Il n'y a pas de changement majeur par rapport à l'ancien arrêté de 1991.

Les chapitres V, VI et VII et les 3 appendices, sont des parties plus impliquantes pour les structures, en particulier pour celles proposant des « baptêmes ».

4. DATES D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ARRÊTÉ

Aviation générale
(chapitres I, II, III et IV)
1^{er} JUILLET 2025

Vols locaux à titre onéreux
(VLO chapitre V) et vols
découverte (VLD chapitre
VI) 1^{er} AVRIL 2026

Activités particulières (chapitre VII)
> Cas général 1^{er} JUILLET 2025
> VOG ou opérateurs ayant déjà un MAP
ou une autorisation de remorquage 1^{er} AVRIL 2026

5. L'ESSENTIEL DE CET ARRÊTÉ

◆ CHAPITRE I – DÉFINITION

Entrée en vigueur du chapitre I de l'arrêté : le 1^{er} juillet 2025

Ce premier chapitre clarifie les définitions juridiques importantes, il faut en retenir particulièrement quatre. Il établit les termes clés utilisés dans la réglementation des ULM. Il définit des concepts essentiels tels que les accidents, les activités à titre onéreux, les activités particulières, les dispositifs de sécurité, et les conditions spécifiques pour les vols locaux et de découverte. Ces définitions permettent de comprendre les obligations et les responsabilités des exploitants et des pilotes.

Un autre intérêt de ce nouvel arrêté est de regrouper sur un seul document l'ensemble des définitions et dispositions spécifiques aux activités ULM. Ces dispositions étaient précédemment incluses dans l'arrêté du 24 juillet 1991 applicable à l'ensemble des aéronefs civils en aviation générale, qui ne sera de fait plus applicable aux ULM.

La définition de l'activité à titre onéreux est précise et les formes de rémunération sont très larges (un crédit d'heures, un chèque cadeau, ... en font partie par exemple). Cette activité concerne principalement trois domaines :

❶ **Le Vol Local à titre Onéreux (VLO)** généralement désigné par les termes « baptême payant » : typiquement le passager paye pour effectuer un vol local « touristique », l'activité est encadrée par un exploitant (typiquement une entreprise) qui propose des vols à titre onéreux.

❷ **Le Vol de Découverte (VLD)** : il s'agit de vol proposé par un organisme à but non lucratif (typiquement un club) dont l'objet est la promotion de l'aviation sportive et de loisir, et qui

réalise de manière marginale des vols avec passager pour faire découvrir l'activité ULM. Les vols sont effectués bénévolement par des pilotes qui sont membres de l'organisme.

❸ **Les activités particulières** qui redéfinissent celles de l'arrêté de 1991 et que le nouvel arrêté circonscrit par **8 nouveaux acronymes** :

- > **LAR** : largage de substances ou charges
- > **PAR** : largage d'un parachutiste
- > **REM** : remorquage hors planeur
(ex : ruban ou banderole non publicitaire)
- > **REP** : remorquage d'un planeur (possible depuis 2011)
- > **PVA** : vol dédié à la prise de vue aérienne
- > **MAN** : emport d'équipements spéciaux à bord pouvant affecter la manœuvrabilité
- > **VOG** : activité de voltige y compris vol à sensation
- > **BAH** : autre activité nécessitant d'évoluer à basse hauteur

Les activités particulières sont assez marginales sur l'ensemble de l'activité, les enjeux du présent arrêté portent principalement sur le VLO et VLD.

Il faut bien sûr exclure de ces vols effectués à titre onéreux les vols de formation qui supposent une déclaration de début de formation, ou les vols d'initiation qui moyennant une prise de licence sont considérés comme un début de formation et nécessitent également une déclaration de début de formation.

4 La définition des journées portes ouvertes est très importante car elle permet de pratiquer des VLD qui ne seront pas inclus dans le pourcentage annuel justifiant le caractère marginal de cette activité. Les JPO ne sont pas un spectacle aérien.

◆ CHAPITRE II – GÉNÉRALITÉS

Entrée en vigueur du chapitre II de l'arrêté : le 1^{er} juillet 2025

Ce chapitre ne fait que développer et préciser des exigences qui relèvent des bonnes pratiques.

Il n'introduit pas de nouveautés particulières, si ce n'est une définition plus précise de l'expérience récente requise avant tout emport de passager.

- Les pilotes d'ULM doivent détenir un brevet et une licence spécifiques à la classe de l'ULM utilisé.
- Ils sont responsables de toutes les décisions de vol et doivent s'assurer que l'ULM est en état de vol, que les équipements fonctionnent correctement, et que les conditions météorologiques sont adéquates.
- En cas d'urgence, ils peuvent déroger aux règles pour assurer la sécurité.
- Les pilotes ne doivent pas voler sous l'influence de substances ou s'ils sont inaptes pour des raisons de santé.
- Ils doivent informer les passagers des consignes de sécurité et s'assurer que le chargement respecte les limitations de masse et de centrage.
- Avant d'emporter des passagers, ils doivent avoir effectué des vols récents.

◆ CHAPITRE III – ÉQUIPEMENT

Entrée en vigueur du chapitre III de l'arrêté : le 1^{er} juillet 2025

De même que pour le chapitre précédent, ce chapitre reprend les principales exigences réglementaires qui existaient déjà dans l'arrêté de 1991.

- Des précisions sur les équipements des sièges avec ceinture et harnais : en particulier tous les ULM de classes 3, 4 et 6 mis en service après le 1^{er} janvier 2028 devront être équipés de harnais 3 points.
- Nouvelles règles d'emport d'oxygène à bord.

◆ CHAPITRE IV – PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Entrée en vigueur du chapitre IV de l'arrêté : le 1^{er} juillet 2025

Ce chapitre reprend plusieurs exigences auparavant incluses dans l'arrêté de 1991 en les mettant à jour, par exemple en y ajoutant la notion plus générale sur la gestion de l'énergie (carburant ou électricité).

- L'arrêté prévoit des dispositions spécifiques pour les épreuves sportives sous l'égide de la FFPLUM (pour les ULM de classe 1).
- Le pilote doit s'assurer que les quantités de carburant et d'énergie sont suffisantes pour le vol prévu, en tenant compte des conditions météorologiques et des retards possibles.
- Tous les occupants doivent garder leur dispositif de retenue attaché pendant le vol.
- Nouvelles règles d'utilisation de l'oxygène pilote /passager.
- Une attention particulière est portée sur les conditions d'exploitation de la classe 6.
- Le vol en conditions givrantes est interdit.
- Le vol « On Top » sans référence visuelle avec le sol est interdit.
- L'emport de marchandises dangereuses est réglementé.
- En cas d'accident, le pilote doit informer les autorités (Police/GTA, et BEA) et établir un compte-rendu à la DGAC dans les 72 heures via ECCAIRS.
- Les documents essentiels, tels que le manuel d'utilisation et les cartes aéronautiques, doivent être à bord de chaque vol (des exceptions sont prévues notamment pour les vols locaux).

◆ RÉSUMÉ DES CHAPITRES I, II, III, IV.

Règles valables pour tous les ULM à partir du 1^{er} juillet 2025

EXPLOITATION	Règles de vol	VFR de jour, pas de VFR on top, pas de conditions givrantes.			
	Vol à l'étranger	Autorisation de l'Etat étranger + respect des lois étrangères + respect de l'arrêté OPS ULM.			
	Transport public	Interdit sauf VLO et VLD.			
	Chargement	Attaché et n'empêche pas une évacuation d'urgence.			
	Carburant/énergie	<ul style="list-style-type: none"> ● Avitaillement / recharge toujours moteur éteint ● Pas d'avitaillement/recharge si embarquement / débarquement d'1 personne (hors pilote) ● Vol proche d'un site d'atterrissage et carburant / énergie < 15 min => pas de poursuite du vol (sauf entraînement et compétition fédérale d'ULM classe 1). 			
	Vol en zone inaccessible	Dispositif de signalisation et matériel de survie.			
	Gilet de sauvetage	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 par personne si survol de l'eau et atterrissage forcé en sécurité impossible en cas de panne moteur ● Gilet avec éclairage sauf si balise de détresse personnelle ou équivalent. 			
	ULM classe 6	Pas d'embarquement/débarquement rotor tournant.			
	Marchandise dangereuse	Interdit sauf si utile au fonctionnement de l'ULM ou conforme au tableau 8-1 des instructions techniques OACI.			
Obligation d'emport de documents à bord	<table border="0"> <tr> <td>SI NAVIGATION :</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● Brevet du pilote ● Manuel d'utilisation ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol </td> <td>SI VOL LOCAL :</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● LSA éventuelle ● Plan de vol éventuel ● Cartes aéronautiques </td> </tr> </table>	SI NAVIGATION :	<ul style="list-style-type: none"> ● Brevet du pilote ● Manuel d'utilisation ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol 	SI VOL LOCAL :	<ul style="list-style-type: none"> ● LSA éventuelle ● Plan de vol éventuel ● Cartes aéronautiques
SI NAVIGATION :	<ul style="list-style-type: none"> ● Brevet du pilote ● Manuel d'utilisation ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol 	SI VOL LOCAL :	<ul style="list-style-type: none"> ● LSA éventuelle ● Plan de vol éventuel ● Cartes aéronautiques 		
ULM	Applicabilité	ULM français ou ULM étrangers sur territoire français.			
	Dispositif de retenue	1 ceinture de sécurité ou 1 harnais de sécurité pour chaque personne à bord attaché pendant tout le vol.			
	Sièges	<ul style="list-style-type: none"> ● ULM classes 2, 3, 4 et 6 : 1 siège avec 1 ceinture / personne ● ULM classes 3, 4 et 6 avec 1^{er} vol après 1^{er} juillet 1988 : 1 siège avec 1 harnais de sécurité 3 points ou plus pour le pilote et personne en place avant, si prévu par le constructeur ou installable avec son approbation. *** ● Tout siège d'ULM de classe 3, 4 et 6 ayant obtenu sa première carte d'identification après le 1^{er} janvier 2028 est équipé d'un harnais de sécurité 3 points ou plus. 			
	Equipement minimal	<ul style="list-style-type: none"> ● ULM classes 1 et 5 : montre (ou équivalent indiquant h et min). ● ULM classe 2 : montre (ou équivalent indiquant h et min) + anémomètre + indicateur magnétique ou géographique. ● ULM classes 3, 4 et 6 : montre (ou équivalent indiquant h et min) + anémomètre + indicateur magnétique ou géographique + indicateur de dérapage. ● Tout ULM : altimètre ajustable si vol en EAC ou en FL. 			
Amphibie	1 gilet / personne + 1 ancre + 1 dispositif sonore ou lumineux.				
PILOTE	Divers	<ul style="list-style-type: none"> ● Pas d'alcool ● Interdiction de fumer à bord (au sol et en vol) ● Pas de déficience physique ou mentale ● Pas d'appareil électronique portatif si celui-ci perturbe l'ULM 			
	Fonction de pilote	Les responsabilités incombant au pilote s'appliquent au pilote aux commandes et elles ne peuvent pas être déléguées à une autre personne, y compris lorsque cette dernière est à bord et détient des qualifications aéronautiques particulières. Toutefois, ces responsabilités incombent au pilote instructeur dans le cas d'un vol d'instruction ou d'un vol de contrôle.			
	Expérience récente	Si emport de passager : 3 dec, app et att dans les 90 derniers jours sur ULM de même classe.			
	Vol solo en instruction	Avoir une autorisation écrite de l'IULM.			
	Oxygène	<ul style="list-style-type: none"> ● FL 100 – 130 et vol > 30 min : emport d'un système de distribution de O₂ à bord pour le pilote pour la durée supérieure à 30 minutes. ● FL > 130 : emport d'un système à bord de distribution de O₂ pour le pilote et pour le passager pendant la durée du vol supérieure au FL 130. 			
	Accident	<table border="0"> <tr> <td>● Pilote informe police ou gendarmerie par le moyen le plus rapide</td> <td>● Pilote notifie le BEA sans délai</td> <td>● Pilote envoie dans les 72h, un CR à la DGAC et au titulaire de la FI si ULM de série</td> </tr> </table>	● Pilote informe police ou gendarmerie par le moyen le plus rapide	● Pilote notifie le BEA sans délai	● Pilote envoie dans les 72h, un CR à la DGAC et au titulaire de la FI si ULM de série
● Pilote informe police ou gendarmerie par le moyen le plus rapide	● Pilote notifie le BEA sans délai	● Pilote envoie dans les 72h, un CR à la DGAC et au titulaire de la FI si ULM de série			
Situation d'urgence	Le pilote informe la DGAC dans les 48h en cas de non respect de l'arrêté OPS ULM lors d'une situation d'urgence.				

*** Applicable au 1er avril 2026 (Ref. Article 9 - point 4)

◆ CHAPITRE V - VOLS LOCAUX A TITRE ONÉREUX

VLO autres que les vols de découverte.

Entrée en vigueur du chapitre V de l'arrêté : le 1^{er} avril 2026

Les vols locaux à titre onéreux (VLO) autres que les vols de découverte se réfèrent à toute activité aérienne où le transport de passagers est effectué contre rémunération ou tout autre titre onéreux.

Pour les VLO, les chapitres I à IV restent applicables sauf mention contraire.

CES VOLS DOIVENT RESPECTER DES CONDITIONS STRICTES :

• RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT

Assurer la conformité avec la réglementation, désigner un

dirigeant responsable, et maintenir un manuel d'activité à jour.

• CONDITIONS GÉNÉRALES

Utilisation d'ULM de série, interdiction des activités particulières et des opérations de "touch and go", et respect des hauteurs minimales de survol.

• DÉCLARATION D'ACTIVITÉ

Toute activité doit être déclarée à la DGAC (site en ligne DGAC) avec un accusé-réception nécessaire pour commencer l'activité.

• FORMATION DES PILOTES

Les pilotes doivent suivre des formations spécifiques et déterminer les qualifications nécessaires.

CONDITIONS D'EXPLOITATION

Organisme : basé en France.

- Responsabilité : un exploitant doit gérer les vols locaux à titre onéreux.
- Dirigeant responsable : gère les opérations et la formation, la gestion des risques, vérifie l'entretien des ULM.

Utilisation des ULM :

- ULM autorisés : seuls les ULM de série avec modifications approuvées.
- Activités interdites : activités particulières, et opérations de « touch and go ».
- Zone de vol : vols uniquement au-dessus du territoire français, respect des hauteurs minimales de survol.

Déclaration d'activité :

- Déclaration préalable : activité déclarée à la DGAC.
- Accusé-réception : nécessaire pour commencer l'activité.
- Attestation de continuation : renouvelée tous les 24 mois.

Document sur l'activité :

- Manuel d'activité : la formation et ses acteurs doivent être décrits dans le manuel d'activité.
- Contenu : l'appendice B de l'arrêté précise le contenu du manuel d'activité (généralités, ULM utilisés, opérations, formations).
- Conservation : historique et enregistrements conservés pendant au moins 5 ans.

DOCUMENTATION D'EXPLOITATION

- Documents requis : déclaration d'activité, accusé-réception, attestations du pilote, certificat médical, carnet de route, et carnet de vol doivent être disponibles.
- Conservation des documents : confirmation d'acceptation par le passager (3 mois), déclaration d'activité et manuel d'activité (5 ans), carnet de route (5 ans), et enregistrements de gestion des risques (5 ans).
- Dossiers des pilotes : preuves de formation et certificats médicaux doivent être conservés et mis à disposition des pilotes sur demande.

- Formation et archivage : l'exploitant est responsable de la formation des pilotes et de l'archivage des documents.

CONDITIONS D'APTITUDE DES PILOTES

- Âge : le pilote doit avoir au moins 18 ans.
- Qualifications /Expérience minimale : le pilote doit être instructeur ou avoir une expérience minimale requise (heures de vol ou nombre de vol) défini par l'arrêté pour chaque classe d'ULM.

- Certificat médical : nécessaire pour les pilotes de 40 ans et plus, avec des durées de validité variables selon l'âge – Certificat de non-contre indication à la pratique de l'ULM établi par un médecin. Le pilote doit consulter un médecin en cas de diminution de ses capacités et ne peut voler sans un certificat valide.

- Formation et aptitude : le pilote doit avoir une attestation de formation initiale ou récurrente et une aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux, valides pour trois ans.

- Formation aux facteurs humains : obligatoire sauf pour certains professionnels ou instructeurs.

CONTENUS ET OBJECTIFS DES FORMATIONS DES PILOTES

- Formation initiale : inclut les procédures de l'exploitant, les zones de vol, les particularités des vols avec passager, les équipements, la gestion des risques, et les marchandises dangereuses. Comprend des modules au sol et en vol.
- Formation récurrente : rafraîchissement de la formation initiale, incluant les facteurs humains.
- Aptitude à effectuer des vols à titre onéreux : vérification des compétences de pilotage et des procédures spécifiques, validée par un vol d'évaluation.
- Formation aux facteurs humains : couvre la physiologie, la psychologie, la charge de travail, le stress, les erreurs humaines, et la gestion de la fatigue.
- Formation pour tiers : un exploitant ne peut former pour un tiers que s'il a déclaré cette activité.
- Sous-traitance : si la formation est sous-traitée, l'exploitant reste responsable de sa conformité.

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Masse et centrage :

- Le pilote doit vérifier les limitations de masse et de centrage avant chaque vol.
- L'organisme définit la procédure de vérification.
- Les données de masse sont établies par pesée ou déclaration du passager, avec un ajout minimal de 4 kg pour les effets personnels.

Information du passager :

- L'exploitant informe par écrit ses clients potentiels et les passagers à embarquer sur le cadre réglementaire de

sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques. Cette information contient les phrases suivantes : « Les exigences applicables aux vols en ULM ne garantissent pas un niveau de sécurité aussi élevé que les vols commerciaux de l'aviation certifiée. L'ULM, le pilote et l'exploitant ne sont pas soumis à des opérations de contrôle préalables de la part de l'autorité ».

- Cette information est présentée sur un document séparé, de manière lisible et compréhensible pour l'intéressé. Sur ce même document, l'exploitant obtient, avant tout vol, la confirmation écrite de la part du passager embarqué de la bonne prise en compte de ces informations et de l'acceptation du vol dans ces conditions.

Carnet de route :

- Enregistrement : le pilote doit tenir à jour le carnet de route de l'ULM (lié à la machine) avec les détails de chaque vol et la mention « VLO ».
- Détails consignés : son format n'est pas imposé. Le contenu est défini par l'arrêté. Informations sur l'ULM, le pilote, et chaque vol doivent être consignées.
- Mise à jour : le carnet de route doit être mis à jour après chaque vol et signé par le pilote.

Carnet de vol :

- Enregistrement : le pilote doit tenir à jour un carnet de vol (nominatif) ou tout autre document équivalent.
- Détails consignés : son format n'est pas imposé. Le contenu est défini par l'arrêté : date, durée du vol, nb de dec. et att., nature du vol (VLO), il doit enregistrer tous ses vols
- Mise à jour : le carnet de vol doit être mis à jour au plus tard en fin de journée par le pilote.

Utilisation d'un site d'exploitation en montagne :

- Expérience requise : le pilote doit avoir effectué au moins six décollages

et atterrissages sur le site d'exploitation en montagne (altitude supérieure 900 m/3000 ft) dans les 24 derniers mois.

Procédures anormales ou d'urgence

- Simulation interdite : pas de simulation de procédures anormales ou d'urgence avec un passager à bord.

Compte-rendu d'évènement :

- Notification : le pilote doit notifier les événements de sécurité à l'exploitant dans les 72 heures.
- Transmission : l'exploitant transmet les informations aux autorités dans les 72 heures.
- Responsabilité : l'exploitant est responsable de la notification et du compte-rendu des incidents et accidents
- Compte rendu de suivi : détaille les mesures pour éviter la répétition d'événements similaires.

ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- Parachute de récupération : obligatoire si proposé par le constructeur, sinon des zones d'atterrissage forcé en sécurité doivent être identifiées et disponibles sur le parcours.
- Balise de détresse : obligatoire à bord de tout ULM survolant une zone « hostile » (relief culminant à plus de 900m/3000 ft d'altitude ou survol maritime à plus de 3 miles nautiques de la côte).

En dehors de ces zones, un système d'alerte et de géolocalisation doit être actif à bord de l'ULM (dispositifs de visibilité électronique) pour faciliter les éventuelles opérations de recherche.

- Flottabilité : les ULM survolant des étendues d'eau doivent être équipés pour assurer leur flottabilité (unique-ment classe 4 et classe 6).

◆ CHAPITRE VI - VOLS DE DÉCOUVERTE - VLD

Entrée en vigueur du chapitre VI de l'arrêté : le 1^{er} avril 2026

Les vols de découverte (VLD) sont une activité marginale réservée aux structures ULM dédiées à la promotion de l'aviation sportive et de loisirs (un club) . Ce guide résume les principales responsabilités et conditions pour les vols de découverte.

Pour les VLD, les chapitres I à IV restent applicables sauf mention contraire.

CES VOLS DOIVENT :

• RESPECTER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Utilisation d'ULM habituels, vols sur les sites habituels ou lors de spectacles aériens autorisés, et limitation des heures de vol annuelles.

• FORMATION DES PILOTES

Les pilotes doivent être qualifiés et suivre des formations spécifiques, y compris une formation aux facteurs humains.

• PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Vérification de la masse et du centrage, information des passagers, tenue d'un carnet de route, et notification des événements de sécurité.

ÉLIGIBILITÉ À UNE ACTIVITÉ MARGINALE

Organisme & conditions :

Doit promouvoir l'aviation sportive et de loisirs

- Pas de bénéfices distribués à l'extérieur.
- Utilisation d'ULM habituels de l'organisme.
- Vols sur les sites habituels ou lors de spectacles aériens autorisés.
- Pilotes membres de l'organisme et bénévoles.
- Pas de publicité onéreuse ni de démarchage.
- Vols limités à 8 % des heures de vol annuelles, hors spectacles aériens et journées portes ouvertes (max 6 par an).

CONDITIONS D'EXPLOITATION

Organisme : basé en France.

- Responsabilité : un organisme doit gérer les vols de découverte.

- Dirigeant responsable : gère les opérations et la formation, vérifie l'entretien des ULM.

Utilisation des ULM :

- ULM autorisés : seuls les ULM de série avec modifications approuvées.
- Activités interdites : activités particulières, vols en formation (patrouille), et opérations de « touch and go ».
- Zone de vol : vols uniquement au-dessus du territoire français, respect des hauteurs minimales de survol.

Déclaration d'activité :

- Déclaration préalable : activité déclarée à la DGAC.
- Accusé-réception : nécessaire pour commencer l'activité.
- Attestation de continuation : renouvelée tous les 24 mois.

Document sur l'activité :

- Contenu : aéronefs utilisés, sites de départ, procédures, information des passagers, conditions pour les pilotes,

politique de sécurité, enregistrement des heures de vol.

- Conservation : historique et enregistrements conservés pendant au moins 5 ans.
- L'organisme est responsable de la formation des pilotes et de l'archivage des documents.
- Si la formation est sous-traitée, l'organisme reste responsable de sa conformité.
- La formation et ses acteurs doivent être décrits dans le document sur l'activité de vols de découverte.

CONDITIONS D'APTITUDE DES PILOTES

Conditions d'aptitude des pilotes :

- Le pilote doit avoir au moins 18 ans.
- Le pilote doit être instructeur ou avoir une expérience minimale (heures de vol ou nombre de vol) défini par l'arrêté selon la classe d'ULM.

Contenus et objectifs des formations des pilotes :

- Aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux : vérification des compétences de pilotage et des procédures spécifiques, validée par un vol d'évaluation avec un instructeur qualifié.
- Formation aux facteurs humains sauf pour les instructeurs : Couvre la physiologie et la psychologie en aéronautique, la charge de travail, le stress, les erreurs humaines, et la gestion de la fatigue.

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Masse et centrage :

- Le pilote doit vérifier les limitations de masse et de centrage avant chaque vol.
- L'organisme définit la procédure de vérification.
- Les données de masse sont établies par pesée ou déclaration du passager, avec un ajout minimal de 4 kg pour les effets personnels.

Information du passager :

- L'exploitant informe par écrit ses clients potentiels et les passagers à embarquer sur le cadre réglementaire de sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques. Cette information contient les phrases suivantes : « Les exigences applicables aux vols en ULM ne garantissent pas un niveau de sécurité aussi élevé que les vols commerciaux de l'aviation certifiée. L'ULM, le pilote et l'exploitant ne sont pas soumis à des opérations de contrôle préalables de la part de l'autorité ».

- Cette information est présentée sur un document séparé, de manière lisible et compréhensible pour l'intéressé. Sur ce même document, l'exploitant obtient, avant tout vol, la confirmation écrite de la part du passager embarqué de la bonne prise en compte de ces informations et de l'acceptation du vol dans ces conditions.

Carnet de route :

- Les détails concernant l'ULM, le pilote, et chaque vol doivent être consignés.
- Le carnet de route doit être mis à jour après chaque vol et signé par le pilote.
- Son format n'est pas imposé. Le contenu est défini par l'arrêté.

Utilisation d'un site d'exploitation en montagne :

- Le pilote doit avoir effectué au moins six décollages et atterrissages sur le site d'exploitation en montagne (altitude supérieure 900 m/3000 ft) dans les 24 derniers mois.

Procédures anormales ou d'urgence :

- Pas de simulation de procédures anormales ou d'urgence avec un passager à bord.

Compte-rendu d'évènement :

- Le pilote doit notifier les événements de sécurité à l'organisme dans les 72 heures.
- L'organisme transmet les informations aux autorités dans les 72 heures.
- L'organisme est responsable de la notification et du compte-rendu des accidents.

- Un compte rendu de suivi doit détailler les mesures pour éviter la répétition d'évènements similaires.

Documentation d'exploitation :

- Déclaration d'activité, accusé-réception, attestations du pilote, certificat médical, et carnet de route doivent être disponibles.
- Conservation des documents : confirmation d'acceptation par le passager (3 mois), déclaration d'activité et document sur l'activité (5 ans), carnet de route (5 ans).
- Dossiers des pilotes : preuves de formation et certificats médicaux doivent être conservés par l'organisme et mis à disposition des pilotes sur demande.

ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- Parachute de récupération : obligatoire si proposé par le constructeur, sinon des zones d'atterrissage forcé en sécurité doivent être identifiées et disponibles sur le parcours.
- Balise de détresse : obligatoire à bord de tout ULM survolant une zone « hostile » (relief culminant à plus de 900 m d'altitude, survol maritime à plus de 3 miles nautiques de la côte). En dehors de ces zones, un système d'alerte et de géolocalisation doit être actif à bord de l'ULM, (dispositifs de visibilité électronique) pour faciliter les éventuelles opérations de recherche.
- Flottabilité : les ULM survolant des étendues d'eau doivent être équipés pour assurer leur flottabilité (classes 4 et 6).

◆ TABLEAUX DE SYNTHÈSE VLO/VLD

Date d'application 1^{er} avril 2026

EXPLOITANTS (VLO) & ORGANISMES (VLD)	VLO TOUS VOLS RÉMUNÉRÉS	VLD VOLS DÉCOUVERTE CLUB
	Vol circulaire sans escale (rayon 40 km) avec transport de passager contre rémunération	<ul style="list-style-type: none"> ● Vol circulaire sans escale (rayon 40 km) avec transport de passager contre rémunération ● Pas de bénéfices à l'extérieur de l'organisme ● ULM et pilote bénévole de l'organisme ● Sauf lors de manif aérienne et 6 JPO/an : pas de publicité / site de l'organisme / max 8 % des heures de vol ULM de l'organisme
 DÉCLARATION D'ACTIVITÉ	<ul style="list-style-type: none"> ● Déclaration initiale ● Renouvellement tous les 2 ans ● Compte rendu d'activité annuel 	
 LIEU DES VOLS	<ul style="list-style-type: none"> ● Uniquement au-dessus du territoire français 	
 DIRIGEANT RESPONSABLE	<ul style="list-style-type: none"> ● De la gestion des opérations aériennes ● De l'état et de l'entretien de l'ULM ● De la gestion des risques 	<ul style="list-style-type: none"> ● De la gestion des opérations aériennes ● De l'état et de l'entretien de l'ULM
 MANUEL D'ACTIVITÉ (MA)	Procédures d'exploitation	Seulement un document d'activité
 GESTION DES RISQUES	Avec procédure dans le manuel d'activité	Seulement une politique de sécurité
 FORMATION	Pilote : initiale et récurrente (aux procédures et matériels de l'exploitation) Module facteurs humains spécifique	
 MASSE & CENTRAGE	Procédure définie par l'exploitant en référence au manuel d'utilisation / par l'organisme pour ULM des classes 2, 3, 4, 5 et 6	
 INFORMATION ECRITE AU PASSAGER	Information formalisée du passager par un texte imposé, avec confirmation écrite acceptation du passager	
 ARCHIVAGE (AVEC DURÉE D'ARCHIVAGE)	<ul style="list-style-type: none"> ● Par pilote : attestation de formation exploitation initiale + FH + 2 dernières récurrentes + certificat médical valide ● 3 mois : confirmation écrite passager ● 3 ans : attestation aptitude des pilotes ● 5 ans : déclaration + MA + carnet de route + résultats de la gestion des risques 	<ul style="list-style-type: none"> ● Par pilote : attestation de formation aux FH + dernière formation à l'exploitation + certificat médical valide à partir de 60 ans + autorisation de l'organisme ● 3 mois : confirmation écrite passager ● 3 ans : attestation aptitude des pilotes ● 5 ans : déclaration + document d'activité + carnet de route + enregistrement des hdv
 ÉVÈNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ● Pilote notifie exploitant/organisme sous 72h ● Exploitant/organisme notifie la DGAC sous 72h 	
 ACCIDENT	<ul style="list-style-type: none"> ● Pilote notifie à l'exploitant/organisme dans les 72h ● Exploitant/organisme notifie le BEA sans délai ● Exploitant/organisme envoie dans les 72h, un CR à la DGAC et au titulaire de la FI si ULM de série ● Exploitant/organisme envoie à la DGAC un CR de suivi sous 30 jrs.(ECCAIRS2) 	

PILOTE	VLO TOUS VOLS RÉMUNÉRÉS	VLD VOLS DÉCOUVERTE CLUB
 ÂGE	+ de 18 ans	
 EXPÉRIENCE MINIMALE EN TANT QUE CDB SI PAS IULM SUR LA CLASSE	<ul style="list-style-type: none"> • Classe 1 : 50 vols • Classe 2 : 100h • Classe 3 : 150h • Classe 4 : 200h • Classe 5 : 50 vols • Classe 6 : 200h 	
 FORMATION	Aux procédures et matériels de l'exploitation : tous les 3 ans Module facteurs humains spécifique (IULM exempté)	
 APTITUDE	<ul style="list-style-type: none"> • IULM à jour de sa qualification • Tous les 3 ans, vol d'évaluation par un IULM d'au moins 20 min 	
 CERTIFICAT MÉDICAL (MÉDECIN GÉNÉRALISTE)	<ul style="list-style-type: none"> • 40 > 60 ans : tous les 5 ans • 60 > 70 ans : tous les 2 ans • + de 70 ans : tous les 1 an 	<ul style="list-style-type: none"> • 60 > 70 ans : tous les 2 ans • + de 70 ans : tous les 1 an
 CARNET DE VOL	Complété au plus tard en fin de journée par le pilote	Enregistrement des heures de vol par l'organisme
 OBLIGATION D'EMPORT DE DOCUMENT À BORD	Cartes aéronautiques (papier ou numérique)	
 SITE EN MONTAGNE (ALT > 900M)	6 décollages et atterrissages dans les 24 derniers mois, avec ULM de même classe	
 PROCÉDURES ANORMALES OU D'URGENCE	Pas de simulation en vol avec un passager	
 DIVERS	<ul style="list-style-type: none"> • 3 DEC/APP/ATT sur ULM de même classe dans les derniers 90 jours • Pas de touch and go • Pas de passage de frontières 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 DEC/APP/ATT sur ULM de même classe dans les derniers 90 jours • Pas de touch and go • Pas de passage de frontières • Pas de vol en formation (patrouille)
 ACCIDENT	<ul style="list-style-type: none"> • Pilote informe police ou gendarmerie par le moyen le plus rapide • Pilote notifie à l'exploitant/organisme dans les 72h 	
 ÉVÈNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Pilote notifie exploitant/organisme sous 72h 	

L'ULM	VLO TOUS VOLS RÉMUNÉRÉS	VLD VOLS DÉCOUVERTE CLUB
 TYPE	<ul style="list-style-type: none"> • ULM de série • Modification possible pour prise en compte d'un handicap 	
 SIÈGE	<ul style="list-style-type: none"> • ULM classes 3, 4 et 6 avec 1^{er} vol après le 1^{er} juillet 1988 : 1 siège avec 1 harnais de sécurité 3 points (ou plus) pour pilote et personne en place avant 	RAS
 CARNET DE ROUTE	<ul style="list-style-type: none"> • Rempli au plus tard en fin de journée par le pilote (format libre, mais contenu imposé) 	
 PARACHUTE	OUI si un parachute existe sur la fiche d'identification de l'ULM SINON suivre une route avec atterrissage forcé en sécurité possible	
 BALISE DE DETRESSE	OUI si vol à plus de 3NM de la côte ou au-dessus d'un relief > 900m SINON autre moyen d'alerte et de géolocalisation accepté (visibilité électronique)	
 FLOTTABILITE	OUI pour ULM de classe 4 ou 6 non conçu pour amerrir et si l'ULM ne peut pas rejoindre la côte en cas de panne moteur	

◆ CHAPITRE VII - ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

Entrée en vigueur du chapitre VII de l'arrêté : le 1^{er} juillet 2025 (sauf pour l'activité VOG-Voltige et pour les exploitant ayant un MAP ou une autorisation de remorquage, pour lesquels l'entrée en vigueur est le 1^{er} avril 2026).

Les vols en activités particulières (AP) sont des opérations aériennes spécifiques qui vont au-delà des vols de loisir ou de découverte. Ces activités peuvent inclure des missions telles que la photographie aérienne, le remorquage de planeurs, ou encore les opérations de surveillance et d'inspection. Seuls le pilote et un spécialiste technique peuvent être à bord, les passagers sont interdits hors vols à sensation.

Pour les activités particulières, les chapitres I à IV restent applicables, sauf mention contraire.

De plus, des exigences supplémentaires – non détaillées ci-dessous – sont prévues pour les activités particulières effectuées à titre onéreux, avec ou sans emport d'une personne à bord.

CES ACTIVITÉS NÉCESSITENT :

RESPONSABILITÉ DE L'EXPLOITANT

Assurer la conformité avec la réglementation, désigner un dirigeant responsable, et maintenir un manuel d'activité à jour.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Seuls le pilote et un spécialiste tech-

nique peuvent être à bord, les passagers sont interdits hors vols à sensation.

DÉCLARATION D'ACTIVITÉ

Toute activité doit être déclarée au ministre chargé de l'aviation civile, avec un accusé-réception nécessaire pour commencer l'activité.

FORMATION DES PILOTES ET SPÉCIALISTES TECHNIQUES

Les pilotes et spécialistes techniques doivent suivre des formations spécifiques et détenir les qualifications nécessaires.

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES COMPLÉMENTAIRES

Dispositifs de retenue, utilisation de l'oxygène pour les parachutistes, notification des accidents, et emport des documents nécessaires.

CONDITIONS D'EXPLOITATION

Responsabilité de l'exploitant :

- L'exploitant est responsable de la conformité avec la réglementation et désigne un dirigeant responsable pour gérer les opérations, la formation, et la gestion des risques. Le dirigeant doit s'assurer que les ULM sont bien entretenus et équipés pour l'exploitation.
- Seuls le pilote et un spécialiste technique peuvent être à bord, les passagers sont interdits hors vols à sensation.
- Les activités ne peuvent se dérouler au-dessus d'agglomérations ou de rassemblements de personnes à des hauteurs inférieures aux minima réglementaires.

Déclaration d'activité :

- Toute activité doit être déclarée au ministre chargé de l'aviation civile, avec un accusé-réception nécessaire pour commencer l'activité. Les modifications et cessations d'activité doivent également être déclarées.

Manuel d'activité :

- Un manuel d'activité doit être établi, mis à jour régulièrement, et accessible au personnel concerné. Il contient toutes les instructions et procédures nécessaires pour une exploitation sécurisée.

Conservation des documents :

- La déclaration d'activité, le manuel d'activité, et les preuves de formation doivent être conservés pendant au moins 5 ans. Les documents relatifs aux pilotes doivent être conservés pendant au moins deux ans après la cessation de leur activité.

PILOTES

Formation et archivage :

- L'exploitant est responsable de la formation des pilotes et de l'archivage des documents. La formation peut être sous-traitée, mais l'exploitant reste responsable de sa conformité.

Conditions d'aptitude :

- Les pilotes doivent avoir des attestations de formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant, ainsi qu'à l'activité particulière. Une formation aux facteurs humains est également requise, sauf pour certains professionnels ou instructeurs.

Contenus des formations :

- Formation initiale : couvre les procédures de l'exploitant, les zones de vol, les équipements, et la gestion des situations d'urgence. Inclut des modules au sol et en vol.

- Formation à l'activité particulière : spécifique aux procédures, limitations, performances, et équipements de l'activité. Inclut des modules au sol et en vol. Pour l'activité vol à sensation avec un ULM de classe 3, le pilote doit détenir la qualification voltige FCL800.

- Formation aux facteurs humains : couvre la physiologie et la psychologie en aéronautique, la charge de travail, le stress, les erreurs humaines, et la gestion de la fatigue.

SPÉCIALISTE TECHNIQUE

Formation et préparation :

- L'exploitant détermine les prérequis de formation et d'expérience du spécialiste technique et veille à leur mise en œuvre.

- Avant chaque vol, le pilote informe le spécialiste technique des équipements et procédures d'urgence, ainsi que des procédures opérationnelles spécifiques à la tâche et s'assure de la compréhension et de l'application.

Conditions de vol :

- Le pilote ne doit pas entreprendre le vol si le spécialiste technique est inapte

à exercer ses tâches. En cas de problème en vol, le pilote doit se dérouter vers le site d'exploitation le plus proche.

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES COMPLÉMENTAIRES

Dispositif de retenue :

- Le spécialiste technique peut détacher son dispositif de retenue en dehors des phases de décollage et d'atterrissage si nécessaire pour sa mission, avec l'autorisation préalable du pilote.

Utilisation de l'oxygène :

- Pour les activités de parachutage, l'utilisation de l'oxygène n'est pas obligatoire pour le parachutiste sous certaines conditions d'altitude et de durée.

Notification d'accident :

- L'exploitant est responsable de la notification et du compte-rendu des accidents, ainsi que de l'établissement d'un compte rendu de suivi pour éviter la répétition d'événements similaires.

Emport de documents :

- Les documents nécessaires, tels que la déclaration d'activité et son accusé-réception, doivent être disponibles sur le site d'exploitation ou à bord de chaque vol.

ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Dispositif de retenue :

- Chaque occupant doit disposer d'un dispositif de retenue adapté à l'activité. Les ULM de remorquage et de voltige doivent être équipés de harnais de sécurité spécifiques.

Parachute de sauvetage :

- Pour les activités de voltige, chaque personne à bord doit être équipée d'un parachute de sauvetage, sauf si l'ULM est équipé d'un parachute de récupération.



◆ RÈGLES ADDITIONNELLES POUR LES ACTIVITÉS PARTICULIÈRES (AP)

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	NON ONÉREUSE	ONÉREUSE SANS 2 ^e PERSONNE À BORD ET NON REP	ONÉREUSE AVEC 2 ^e PERSONNE À BORD OU REP
	 DATE D'APPLICATION	<ul style="list-style-type: none"> 1^{er} juillet 2025 1^{er} avril 2026 pour exploitant ayant déjà un MAP ou une autorisation de remorquage et activité VOG-Voltige 	
 DÉCLARATION D'ACTIVITÉ	Déclaration initiale + attestation tous les 2 ans		
 LIEU DES VOLS	Majoritairement au-dessus du territoire français et sous réserve d'un accord des pays étrangers survolés		VOG : uniquement au-dessus du territoire français. Autre AP : majoritairement au-dessus du territoire français et sous réserve d'un accord des pays étrangers survolés
 MANUEL D'ACTIVITÉ (MA)	OUI Pour REP (ULM classe 3) : voir aussi exigences de l'arrêté du 23 sept. 98		
 GESTION DES RISQUES	NON	OUI avec procédure dans le MA	
 FORMATIONS	<ul style="list-style-type: none"> à la pratique de l'AP initiale (faite par un IULM apte à l'AP) à l'exploitation initiale (matériels et procédures) aux facteurs humains 	<ul style="list-style-type: none"> à la pratique de l'AP initiale (faite par un IULM apte à l'AP) à l'exploitation (matériels et procédures) : initiale et récurrente aux facteurs humains 	
 MASSE/CENTRAGE	RAS		Procédure définie par l'exploitant pour ULM de classe 2, 3, 4, 5 et 6
 INFORMATION ÉCRITE À LA 2^e PERSONNE (SPÉCIALISTE TECHNIQUE, PASSAGER POUR VOG)	RAS		Confirmation écrite de la 2 ^e personne sauf pour spécialiste technique déjà informé lors de sa formation
 ARCHIVAGE	<p>Par pilote : attestation de formation à l'exploitation + pratique de l'AP + FH. 5 ans : déclaration + MA.</p>	<p>Par pilote : attestation de formation exploitation initiale + pratique de l'AP + FH + 2 dernières formations récurrentes. 5 ans : déclaration + MA + carnet de route + résultats de la gestion des risques.</p>	<p>Par pilote : attestation de formation exploitation initiale + pratique de l'AP + FH + 2 dernières formations récurrentes + certificat médical valide. 3 mois : confirmation écrite 2^e personne. 3 ans : attestation aptitude des pilotes. 5 ans : déclaration + MA + carnet de route + résultats de la gestion des risques.</p>

EXPLOITANT

LEXIQUE

LAR Largage de substances ou charges
PAR Largage d'un parachutiste
REM Remorquage de charges
REP Remorquage d'un planeur

PVA Prises de vues aériennes
MAN Équipement affectant manœuvrabilité
VOG Voltige – vol à sensation
BAH Vol à basse hauteur

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	NON ONÉREUSE	ONÉREUSE SANS 2^è PERSONNE À BORD ET NON REP	ONÉREUSE AVEC 2^è PERSONNE À BORD OU REP
 TYPE		RAS	<ul style="list-style-type: none"> ● ULM de série ● modification possible pour prise en compte d'un handicap
 SIÈGE		RAS	<ul style="list-style-type: none"> ● ULM classes 3, 4 et 6 avec 1^{er} vol après le 1^{er} juillet 1988 : 1 siège avec 1 harnais de sécurité 3 points (ou plus) pour pilote et personne en place avant ***
 CARNET DE ROUTE	NON	OUI (rempli au plus tard en fin de journée par le pilote)	
 PARACHUTE		NON	OUI si un parachute existe sur la FI de l'ULM, SINON suivre une route avec atterrissage forcé en sécurité possible.
 BALISE DE DÉTRESSE		NON	OUI si vol à plus de 3NM de la côte ou au-dessus d'un relief >900m SINON autre moyen d'alerte et de géolocalisation accepté.
 FLOTTABILITÉ		NON	OUI pour ULM de classe 4 ou 6 non conçu pour amerrir et si l'ULM ne peut pas rejoindre la côte en cas de panne moteur.
 DISPOSITIF DE RETENUE	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour REM et REP : harnais à 4 sangles. ● Pour VOG : harnais à 5 sangles. 		

ULM

*** Applicable au 1er avril 2026 (Ref. Article 9 - point 4)

LEXIQUE

- | | |
|---|--|
| LAR Largage de substances ou charges | PVA Prises de vues aériennes |
| PAR Largage d'un parachutiste | MAN Équipement affectant manœuvrabilité |
| REM Remorquage de charges | VOG Voltige – vol à sensation |
| REP Remorquage d'un planeur | BAH Vol à basse hauteur |

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	NON ONÉREUSE	ONÉREUSE SANS 2^e PERSONNE À BORD ET NON REP	ONÉREUSE AVEC 2^e PERSONNE À BORD OU REP
 ÂGE	RAS	+ de 18 ans	
 EXPÉRIENCE MINIMALE EN TANT QUE CDB SI PAS IULM SUR LA CLASSE	RAS		<ul style="list-style-type: none"> ● classe 1 : 50 vols ● classe 2 : 100h ● classe 3 : 150h ● classe 4 : 200h ● classe 5 : 50 vols ● classe 6 : 200h
 FORMATIONS	<ul style="list-style-type: none"> ● à l'exploitation initiale (matériels et procédures) ● à la pratique de l'AP initiale (sauf pour VOG où il faut le FCL800 valide) ● aux FH (IULM exempté) 	<ul style="list-style-type: none"> ● à l'exploitation (matériels et procédures) : tous les 3 ans ● à la pratique de l'AP initiale (sauf pour VOG où il faut le FCL800 valide) ● aux FH (IULM exempté) 	
 APTITUDE	NON		Tous les 3 ans, vol d'évaluation par un IULM d'au moins 20 min
 CERTIFICAT MÉDICAL (MÉDECIN GÉNÉRALISTE)	NON		<ul style="list-style-type: none"> ● 40 - 60 ans : tous les 5 ans ● 60 - 70 ans : tous les 2 ans ● + de 70 ans : tous les 1 an
 CARNET DE VOL	NON		OUI (rempli au plus tard en fin de journée par le pilote)
 OBLIGATION D'EMPORT DE DOCUMENT À BORD	SI NAVIGATION : <ul style="list-style-type: none"> ● Manuel d'utilisation (ou procédures exploitations du MA) ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol ● brevet du pilote ● LSA éventuelle ● plan de vol éventuel ● cartes aéronautiques ● déclaration d'activité + dernier AR SI VOL LOCAL : <ul style="list-style-type: none"> ● cartes aéronautiques 	SI NAVIGATION : <ul style="list-style-type: none"> ● Manuel d'utilisation (ou procédures exploitations du MA) ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol ● brevet du pilote ● LSA éventuelle ● plan de vol éventuel ● cartes aéronautiques ● déclaration d'activité + dernier AR ● dernière attestation de formation à l'exploitation ● carnet de route SI VOL LOCAL : <ul style="list-style-type: none"> ● cartes aéronautiques 	SI NAVIGATION : <ul style="list-style-type: none"> ● Manuel d'utilisation (ou procédures exploitations du MA) ● carte d'identification + AR d'aptitude au vol ● brevet du pilote ● LSA éventuelle ● plan de vol éventuel ● cartes aéronautiques ● déclaration d'activité + dernier AR ● dernière attestation de formation à l'exploitation ● carnet de route ● certificat médical ● carnet de vol SI VOL LOCAL : <ul style="list-style-type: none"> ● cartes aéronautiques
 SITE EN MONTAGNE (ALT > 900M)	RAS		6 dec et att, dans les 24 derniers mois, avec ULM de même classe
 PROCÉDURES ANORMALES OU D'URGENCE	RAS		<ul style="list-style-type: none"> ● Pas de simulation en vol ● Simulation possible par un IULM si utile à la formation d'un spécialiste technique.
 PARACHUTE DE SAUVETAGE	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour VOG : parachute de sauvetage si ULM non équipé de parachute 		

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	NON ONÉREUSE	ONÉREUSE SANS 2 ^e PERSONNE À BORD ET NON REP	ONÉREUSE AVEC 2 ^e PERSONNE À BORD OU REP
 FORMATION	<ul style="list-style-type: none"> ● Exploitant détermine les éventuelles formation et pré requis d'expérience 		
 DISPOSITIF DE RETENUE	<ul style="list-style-type: none"> ● Peut se détacher en vol pour réaliser la mission 		
 PARACHUTE DE SAUVETAGE	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour VOG : parachute de sauvetage si ULM non équipé de parachute 		
 OXYGÈNE	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour PAR : pas d'obligation d'oxygène pour le parachutiste quand FL > 130 et vol < 6 min. ou FL > 150 et vol < 3 min. 		

ACTIVITÉS PARTICULIÈRES	NON ONÉREUSE	ONÉREUSE SANS 2 ^e PERSONNE À BORD ET NON REP	ONÉREUSE AVEC 2 ^e PERSONNE À BORD OU REP
 ACCIDENT	<ul style="list-style-type: none"> ● Pilote informe police ou gendarmerie par le moyen le plus rapide ● Pilote notifie à l'exploitant dans les 72h ● Exploitant notifie le BEA sans délai ● Exploitant envoie dans les 72h, un CR à la DGAC et au titulaire de la FI si ULM de série ● Exploitant envoie à la DGAC un CR de suivi sous 30 jrs 		
 ÉVÈNEMENT	RAS	<ul style="list-style-type: none"> ● Pilote notifie exploitant sous 72h ● Exploitant notifie la DGAC sous 72h 	

LEXIQUE

- | | |
|---|--|
| LAR Largage de substances ou charges | PVA Prises de vues aériennes |
| PAR Largage d'un parachutiste | MAN Équipement affectant manœuvrabilité |
| REM Remorquage de charges | VOG Voltige - vol à sensation |
| REP Remorquage d'un planeur | BAH Vol à basse hauteur |

ACCOMPAGNEMENTS & OUTILS



Ce guide OPS relu par la DGAC, est disponible en version électronique. Complété par des supports de présentations pour les clubs ou structures de formation. Ces documents sont dédiés aux exploitants et aux pilotes.

Questions / réponses

- Rencontres Assemblée Générale, ● Webinaires,
- Conférences dédiées au MULM 2025 ● Infos au siège fédéral.

Formation « Pilote de baptême » Cours fédéral sur ½ journée max intégrant :

- Pour l'exploitant, en visio. FH, usage des outils et questions / réponses.
- Pour le pilote : en présentiel > une partie théorique orientée sur les aspects FH et un vol contrôle (à synchroniser avec le système REV entre autres, simple, pratique, accessible et qui impacte durablement le pilote).

Carnet de route ● Club ULM, version papier, Excel ou autre.

Manuel d'activité ● Support fédéral d'activité simplifié, gestion des risques et archivage.

Fiche de compte rendu annuel ● Support fédéral de CR annuel.

Attestation passager ● Support fédéral.

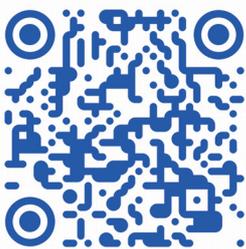
Notification d'évènement dans la pratique ULM

- Lieu, date, nature de l'évènement, risque, occurrence et gravité, action corrective, rédacteur > Diffusion et mutualisation à la Fédération.



Déclaration d'activités pour les structures ● Accès au site de la DGAC.

En attente de la création du site par la DGAC (1^{er} juillet 2025).



Usage du logiciel AERAL ● Structures aéronautiques - compte-rendu annuel.

https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_12806.do

LEXIQUE

ACTIVITÉ À TITRE ONÉREUX Activité effectuée contre rémunération ou tout autre titre onéreux consistant à utiliser un ULM pour une activité de transport d'un passager dans le cadre d'un vol local (activité dite de « vol local à titre onéreux » ou « vol de découverte ») ou pour une activité particulière.

ACTIVITÉ PARTICULIÈRE Activité consistant à utiliser un ULM pour des activités répondant notamment à une ou plusieurs des caractéristiques :

- LAR : largage de substances ou charges
- PAR : largage d'un parachutiste
- REM : remorquage hors planeur (ex : ruban ou banderole non publicitaire)
- REP : remorquage d'un planeur (possible depuis 2011)
- PVA : vol de prise de vue aérienne
- MAN : emport d'équipements spéciaux pouvant affecter la manœuvrabilité
- VOG : activité de voltige, vol à sensation
- BAH : activité de vol à basse hauteur

ATTERRISSAGE FORCÉ EN SÉCURITÉ Atterrissage ou amerrissage forcé dont on peut raisonnablement penser qu'il ne causera pas de blessures aux personnes se trouvant dans l'ULM ou à la surface.

BALISE DE DÉTRESSE Balise de localisation par satellite fonctionnant dans la bande 406 à 406,1 MHz ayant reçu un certificat d'approbation de type de COSPAS/SARSAT et dont les modalités de codage et d'enregistrement sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

VISIBILITÉ ÉLECTRONIQUE Dispositif de géolocalisation et de suivi du vol, en vol et du sol (Ex : Safesky, Flarm, Microtrack, Flyingneurons,...) facilitant les opérations de recherche et secours.

DISPOSITIF DE RETENUE Dispositif pouvant être une ceinture de sécurité ou un harnais de sécurité.

DOSSIER D'UTILISATION Dossier prévu par l'arrêté du 23 septembre 1998 susvisé comprenant un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien.

ENVIRONNEMENT HOSTILE Désigne les zones maritimes à plus de 3 miles nautiques de la côte ainsi que les zones terrestres dont le relief est supérieur à 900 mètres (3 000 pieds).

ÉTABLISSEMENT « SEUIL HAUT » Une installation mentionnée à l'article L.515-36 du code de l'environnement conformément à la nomenclature des installations classées prévue à l'article R.511-10 de ce même code.
Ex : Site «SEVESO »

JOURNÉE PORTES OUVERTES Journée organisée pour encourager le développement de l'aviation légère et non pour constituer un spectacle public.

SITE D'EXPLOITATION Plate-forme utilisée à des fins de décollage et d'atterrissage par les ULM.

SPÉCIALISTE TECHNIQUE Personne qui exécute des tâches relatives à une activité particulière à bord ou depuis l'ULM. Notamment, le parachutiste est un spécialiste technique.

ULM DE SÉRIE ULM construit en série ou assemblé à partir d'un kit construit en série. Dans le cas des ULM de classe 1, 2 et 5, le critère de construction en série porte, respectivement, sur la voile, l'aile ou l'enveloppe.

VOL LOCAL À TITRE ONÉREUX Vol circulaire sans escale dont le site de décollage et d'atterrissage est identique et durant lequel l'ULM ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres du site de décollage.

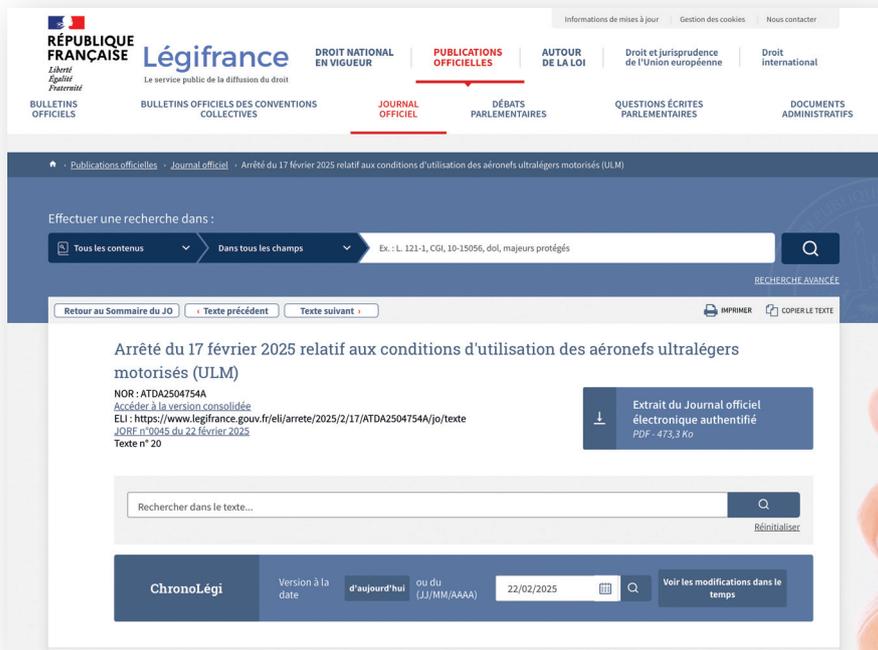
VOL À SENSATIONS Vol effectué pour l'agrément, aux fins de créer des sensations fortes à un passager par des manœuvres de voltige. Un vol à sensation constitue une activité particulière de voltige (VOG) et ne constitue pas une activité de transport aérien public au sens du chapitre II du titre I^{er} du livre IV du code des transports

VOL DE DÉCOUVERTE Activité de vol local à titre onéreux réalisée à titre marginal par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir (activité dite « VLD »)



◆ ANNEXE A - ARRÊTÉ DU 17 FÉVRIER 2025 RELATIF AUX CONDITIONS D'UTILISATION DES AÉRONEFS ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM)

➤ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051234453>



◆ ANNEXE B SUPPORTS FÉDÉRAUX DISPONIBLES DANS L'ESPACE FÉDÉRAL

Formation « Pilote de baptême » ● Cours fédéral sur ½ journée max intégrant

- Pour l'exploitant, en visio. FH, usage des outils et questions / réponses
- Pour le pilote : en présentiel > une partie théorique orientée sur les aspects FH et un vol contrôle (à synchroniser avec le système REV entre autres, simple, pratique, accessible et qui impacte durablement le pilote).

Exemple de Carnet de route ● club ULM, support en version papier ou électronique.

Exemple de Manuel d'activité ● Support fédéral d'activité simplifié, gestion des risques et archivage.

Exemple de Fiche de compte rendu annuel ● Support fédéral de CR annuel.

Exemple d'attestation passager ● Support fédéral.

Exemple de notification d'évènement dans la pratique ULM

- Lieu, date, nature de l'évènement, risque, occurrence et gravité, action corrective, rédacteur > Diffusion et mutualisation à la Fédération.



www.ffplum.fr



LE GUIDE PRATIQUE
est une édition de la
Fédération Française d'ULM.
96 bis rue Marc Sangnier
94700 Maisons-Alfort.

Reproduction interdite.
Sous réserve d'erreurs
typographiques. Mars 2025.

LA FFPLUM EST MEMBRE DU

