

## Annexe : Liste de points de vigilance et recommandations de sécurité

L'attention de l'ensemble des pilotes, propriétaires et exploitants d'ULM en Nouvelle-Calédonie est portée notamment sur la nécessité de garantir la conformité, effective et continue, de leurs opérations aux exigences techniques et réglementaires soulignées ci-dessous, afin d'assurer la réalisation de leur activité dans des conditions de sécurité satisfaisantes, d'une part pour le pilote lui-même, son éventuel passager ou élève en formation et également, pour la sécurité des tiers au sol et des autres usagers de l'espace aérien.

La présente Annexe souligne par ailleurs différentes initiatives et actions prises par l'autorité de l'Aviation civile (la direction de la sécurité de l'Aviation civile - DSAC, la mission aviation légère, générale et hélicoptères - MALGH de la direction générale de l'Aviation civile – DGAC, et la direction de l'Aviation civile en Nouvelle-Calédonie – DAC-NC) ainsi que par la fédération française d'ULM (FFPLUM) afin de promouvoir l'amélioration continue du niveau de sécurité de l'exploitation d'ULM et une conscience éclairée des risques inhérents à cette activité, ainsi que les moyens d'y faire face de manière appropriée.

### 1. Conditions réglementaires d'exploitation d'ULM en Nouvelle-Calédonie

Vous trouverez ci-après quelques rappels élémentaires et fondamentaux sur les exigences techniques et réglementaires d'exploitation d'ULM en Nouvelle-Calédonie qu'il appartient à chaque commandant de bord de ce type d'aéronef de strictement et scrupuleusement respecter lors de tout vol qu'il entreprend et ce, indépendamment du type de vol (aviation générale, formation, baptême de l'air, etc.). Il convient à ce titre de rappeler qu'il est de la **responsabilité réglementaire, juridique et pénale du commandant de bord** du vol entrepris de s'assurer que son exploitation est réalisée conformément aux exigences techniques et de sécurité applicables.

Toute activité d'aéronefs ultralégers motorisés en Nouvelle-Calédonie doit être conduite en conformité notamment avec les exigences fixées par l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié *relatif aux aéronefs ultralégers motorisés*, dont un exemplaire complet vous est fourni avec le présent courrier, par l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié *relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale*, par la délibération n° 16/CP du 18 mars 2015 *fixant les conditions dans lesquelles certains types d'aéronefs peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome* ainsi que par les règles de l'air applicables<sup>1</sup> (règlement d'exécution (UE) n°923/2012 modifié de la Commission du 26 septembre 2012 *établissant les règles de l'air communes* et arrêté du 11 décembre 2014 modifié *relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012*).

#### **A. Cadre réglementaire**

##### - Conditions de vol

A l'aide d'un ULM, seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de **jour**. Aussi, tout vol réalisé en dehors des conditions météorologiques réglementaires de vol à vue<sup>2</sup> ou conduit (même en partie) de nuit<sup>3</sup> est un vol en infraction aux règles élémentaires de sécurité et ne doit être entrepris.

<sup>1</sup> Une version consolidée des règles de l'air applicables est disponible sur le site de la direction générale de l'Aviation civile : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france-sera-et-rca3>

<sup>2</sup> SERA.5001 - *Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages*,

### - Conditions d'exploitation

L'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 dispose que les vols de transport aérien public sont interdits, à l'exception des vols sans escale, dont les points de départ et d'arrivée sont identiques et durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de quarante kilomètres de son point de départ.

Aussi, par nature, les vols de transport commercial, à savoir contre rémunération, d'un point A vers un point B (même s'il ne s'agit que d'une escale à ce point B) sont strictement interdits à l'aide d'un ULM. Les vols touristiques et de baptême de l'air correspondant à une prestation payante sont permis à partir du moment où ils sont réalisés sans escale à partir et au retour d'un point unique. Dans cette configuration, la distance de 40 kilomètres depuis le point de départ est à respecter scrupuleusement à tout moment du vol sous peine d'être en infraction à ces exigences réglementaires.

En outre, un vol en ULM dans le cadre d'une formation (à savoir avec un élève stagiaire pilote ULM à bord avec un instructeur ULM) n'est pas considéré comme un vol de transport public ou commercial : il s'agit d'un vol d'instruction. Toutefois, il a été constaté des dévoiements manifestes de cette possibilité, certaines sociétés faisant signer des attestations de début de formation (pour lesquelles les élèves stagiaires ne réalisaient qu'un vol) dans l'unique but de s'affranchir des limitations s'agissant de vols commerciaux dont les points de départ et d'arrivée sont identiques ou d'éloignement maximal de ce point. Tout exploitant procédant ainsi pour contourner les règles de sécurité applicables, mais également tout stagiaire signant ce type de **fausse attestation de début de stage de formation**, s'expose à des poursuites pour **délit de fausse attestation** ou **d'usage de faux**. S'il s'agit d'un vol d'initiation et donc effectué contre rémunération, notamment pour confirmer l'intérêt d'un particulier dans le début d'une formation de pilote ULM, les limitations relatives à l'obligation de vol circulaire en provenance et à destination du même point (sans escale) et l'éloignement maximal de 40km de cette origine doivent être strictement respectés.

### - Hauteurs minimales de survol

Dans le cadre de la préparation de tout vol, il convient de systématiquement respecter les dispositions réglementaires suivantes : *« Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. »*<sup>4</sup>

Au surplus de ces éléments, l'arrêté du 10 octobre 1957 *relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux* prévoit précisément, en fonction de la taille de l'agglomération survolée, les hauteurs minimales de survol qu'il convient de respecter. Ces hauteurs (ASFC) sont notamment de 500 m (1700 ft), 1000 m (3300 ft) ou 1500 m (5000 ft) suivant la taille de l'agglomération ou du rassemblement de personnes ainsi que la motorisation de l'aéronef. Pour les installations portant une marque distinctive, cette hauteur minimale est fixée à 1000ft ASFC.

L'ensemble de ces éléments se retrouve par ailleurs indiqué et représenté sur la carte OACI 1/500.000ème en vigueur.

---

<sup>3</sup> [SERA – définition 97] la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

<sup>4</sup> SERA.3105 - Hauteurs minimales

Installations portant une marque distinctive <i>Site with special marking</i>		<b>1000 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne inférieure à 1200 m <i>Small built-up areas less than 1200 m mean wide</i>		<b>1700 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m <i>Medium built-up areas between 1200 m and 3600 m mean wide</i>		<b>3300 ft</b>
Agglomérations de largeur moyenne supérieure à 3600 m <i>Large built-up areas more than 3600 m</i>		<b>5000 ft</b>

En outre, en dehors des agglomérations, sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, **aucun vol VFR ne doit être effectué à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé** situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef<sup>5</sup>.

Il convient par ailleurs de souligner que, pour l'exploitation d'un ULM, le respect des hauteurs réglementaires de survol comprend également l'assurance d'avoir des marges suffisantes de manœuvrabilité et de sécurité vis-à-vis des éléments hostiles situés au sol (plans d'eau, terrains non « vachables », constructions, lignes électriques, etc.).

L'identification effective, au cours de l'étape de préparation du vol, de l'altitude minimale du vol à entreprendre, et le respect de cette dernière au cours des évolutions relèvent d'éléments fondamentaux pour la sécurité du vol réalisé et la protection des biens et tiers à la surface.

Il convient de noter que plusieurs événements de sécurité et infractions ont été constatés sur ce point par le service de la sécurité de l'Aviation civile au cours de l'année 2017 s'agissant de l'activité ULM en Nouvelle-Calédonie. Le traitement de certains de ces cas, dans un cadre disciplinaire, a d'ailleurs abouti à des décisions de suspension ferme ou avec sursis, selon les cas traités, des licences et qualifications des pilotes incriminés.

#### - Masse maximale d'utilisation d'un ULM

L'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 précise les limites réglementaires de la masse maximale au décollage applicable à un ULM, selon sa classe d'appartenance et ses équipements (parachute de secours et/ou flotteurs), et ce, pour tout type d'exploitation. Même si dans certaines configurations (2 personnes à bord ou 1 personne à bord potentiellement de corpulence supérieure à la moyenne), ces masses peuvent paraître limitatives (notamment en termes d'emport carburant), **ces limites réglementaires de masse sont à respecter en toutes circonstances**.

Aussi, et ceci étant tout particulièrement valable lors des vols de baptêmes de l'air / touristiques (pour lesquels le poids du passager n'est pas nécessairement connu à l'avance), l'adaptation de l'emport carburant en conséquence est une obligation de sécurité et toute exploitation en excès de cette limitation constitue un **manquement** grave dont la responsabilité est notamment **directement** imputable au commandant de bord du vol<sup>6</sup>.

Il est à souligner que, conformément aux dispositions du code des transports<sup>7</sup>, des contrôles d'exploitation de l'activité ULM sont susceptibles d'être réalisés par des inspecteurs du service de la sécurité de l'Aviation civile ou de la brigade de gendarmerie des transports aériens. Aussi, toute non-conformité constatée sur ce point pourra faire l'objet de mesures restrictives ou conservatoires d'exploitation, s'agissant de l'utilisation immédiate de l'aéronef. De plus, son commandant de bord s'expose à l'identification d'un procès-verbal d'infraction

<sup>5</sup> SERA.5005 - Règles de vol à vue

<sup>6</sup> La responsabilité de l'organisateur de la prestation, à savoir l'exploitant, peut également être mise en cause en cas de manquements constatés aux règles élémentaires de sécurité lors des prestations fournies (ex : baptêmes de l'air).

<sup>7</sup> Articles L.6221-2 et L.6221-3 du code des transports,

qui pourra notamment induire, après avis de la commission de discipline des personnels navigants non professionnels de Nouvelle-Calédonie, des sanctions disciplinaires allant jusqu'à la suspension ou le retrait de sa licence et des qualifications qui lui sont associées.

En outre, s'agissant de l'impact direct d'une exploitation non conforme aux limites de masses telles que réglementairement prescrites, il convient de souligner que le contrat d'assurance fédéral stipule, dans ses *Conditions Générales communes Responsabilité Civile Aviation UFEFGA* (Article 4 - Risques toujours exclus, F) : « *Sont exclus toute perte ou dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef en dehors des limites de poids et/ou de centrage prescrites techniquement* ». Aussi, en cas de dommages occasionnés aux tiers (tiers au sol ou passager) par un ULM utilisé en dehors des limites de masses réglementairement prescrites, l'assureur est en droit de refuser sa garantie<sup>8</sup>.

#### - Conditions d'emport de passager

N'ont le privilège réglementaire d'emporter des passagers que les pilotes titulaires d'une licence et d'une qualification en état de validité sur la classe d'aéronef exploité et détenteur d'une autorisation additionnelle d'emport de passagers pour la classe d'ULM concernée. Par ailleurs, il appartient au commandant de bord, au préalable d'un vol avec passager de s'assurer qu'il détient les conditions d'expérience récente requises, à savoir d'avoir effectué dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aéronef de même classe<sup>9</sup>.

Dans ces conditions, il ne peut être que recommandé aux pilotes, bien qu'un carnet de vol au sein de l'activité ULM ne soit pas réglementairement requis, de tenir à jour un livret consignnant notamment les heures de vol effectuées, les divers terrains rencontrés avec leurs caractéristiques, les derniers vols effectués avec instructeur et enfin les opérations d'entretien réalisées sur l'aéronef, lorsque le commandant de bord est également propriétaire de la machine exploitée. Cet aide-mémoire, bien au-delà du simple fait de s'assurer de la bonne conformité de son activité avec les exigences techniques et réglementaires applicables, apparaît être un outil nécessaire à un maintien effectif d'une conscience de sa situation propre et de celle de son aéronef et constitue un gage indéniable de l'amélioration de la sécurité des vols<sup>10</sup>.

#### - Utilisation de plates-formes occasionnelles

L'utilisation de plates-formes occasionnelles (situées en dehors des aérodromes) pour le décollage ou l'atterrissage d'ULM est assujettie à des exigences de sécurité qu'il est impératif de respecter à des fins de protection du pilote, de sa machine et des biens et personnes à la surface<sup>11</sup>. Il convient de rappeler tout d'abord que les plates-formes utilisées à titre occasionnel sont interdites à l'intérieur des agglomérations. Hors-agglomération, à savoir notamment en dehors de toute zone d'habitation ou d'activité, l'utilisation d'une plate-forme est subordonnée à l'accord préalable donné au pilote commandant de bord ou à l'exploitant de l'aéronef par la personne physique ou morale qui en a la jouissance. Ces plates-formes sont utilisées sous la responsabilité du pilote commandant de bord et doivent être identifiées au préalable par ce dernier.

<sup>8</sup> Source : Guide de l'assurance ULM Années 2017-2020 UFEFGA – FFPLUM ([https://ffplum.fr/images/pdf/guide\\_assurance\\_2017-2020.pdf](https://ffplum.fr/images/pdf/guide_assurance_2017-2020.pdf))

<sup>9</sup> § 4.4.1 « Conditions d'expérience récente » de l'arrêté du 24 juillet 1991 précité.

<sup>10</sup> Plus de détails au sein du bulletin sécurité des vols #44 de janvier 2018 de la FFPLUM sur ce sujet.

<sup>11</sup> Délibération n° 16/CP du 18 mars 2015 fixant les conditions dans lesquelles certains types d'aéronefs peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome

Bien entendu, l'ensemble de ces dispositions s'appliquent aux procédures normales de vol d'un ULM et non au « *posé en campagne* » dans le cadre d'une procédure d'urgence ou de cas de force majeure. A ce titre, le code de l'aviation civile prévoit<sup>12</sup> que tout atterrissage d'un aéronef hors d'un aérodrome régulièrement établi (et n'étant pas considéré comme une plate-forme occasionnelle telle que précisée au paragraphe précédent) doit être notifié à l'autorité locale de l'aviation civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens.

- Conditions règlementaires d'exploitation à l'aérodrome de Koné (NWWD)

Au vu de l'identification d'un nombre important d'événements de sécurité au cours des derniers mois et des manquements manifestes aux règles élémentaires de sécurité issus de l'activité ULM sur cette plate-forme, il m'appartient de vous rappeler que tout vol au départ ou à destination de Koné se doit de respecter strictement les dispositions publiées à l'AIP (information aéronautique) concernant cet aérodrome, et notamment les dispositions publiées suivantes :

- *NWWD AD 2.20 - Règlements de circulation locaux* précisant qu'en toute circonstance « [l'] *aire de manœuvre [est] limitée à un seul aéronef* », et,
- *NWWD AD 2.23 - Renseignements supplémentaires* indiquant « *circulation d'aérodrome limitée à un seul aéronef pendant les horaires ATS* ».

Ces problématiques soulignent le besoin d'attirer l'attention de l'ensemble des pilotes - commandants de bord exploitant sur cet aérodrome sur le fait que :

- un vol ne peut être entrepris que lorsque le commandant de bord s'est assuré au préalable que ce vol pouvait être réalisé en conformité avec la réglementation<sup>13</sup>. A ce titre, il lui appartient de garantir, et ce, pour tout vol quel qu'il soit, la consultation et la prise en compte des informations et publications aéronautiques pertinentes, dont NOTAMs précisant notamment, pour l'aérodrome de Koné, les horaires ATS,
- que l'aire de manœuvre est définie règlementairement<sup>14</sup> comme « *la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic*<sup>15</sup> ». Il convient à ce titre de rappeler que l'aire de manœuvre à Koné consiste en la piste et la bretelle T, celle-ci étant séparée de l'aire de trafic par une ligne de sécurité de couleur blanche située à environ 50m de l'axe de piste,
- que la circulation d'aérodrome correspond à « *l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. La définition d'un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome englobe, sans s'y limiter, les aéronefs qui entrent dans un circuit d'aérodrome ou qui en sortent* »<sup>16</sup>, ou de manière synthétique l'aire de manœuvre, le circuit de piste et les intégrations à ce dernier.

A ce titre, pendant les horaires ATS publiés à Koné, **lorsqu'un aéronef est déjà dans le circuit d'aérodrome ou s'est annoncé pour l'intégrer à courte échéance**, aucun aéronef au sol ne peut intégrer l'aire de manœuvre (à savoir dépasser la ligne de sécurité matérialisée au sol en amont du point d'arrêt) et aucun aéronef en vol ne peut intégrer le circuit d'aérodrome **avant** que le premier aéronef en vol n'ait quitté ce circuit ou ait atterri et quitté l'aire de manœuvre.

<sup>12</sup> Article D.132-1 du code de l'Aviation civile.

<sup>13</sup> § 4.1.2 « Vérifications précédant le vol » de l'arrêté du 24 juillet 1991 précité.

<sup>14</sup> [SERA – définition 94]

<sup>15</sup> [SERA – définition 42]

<sup>16</sup> [SERA – définition 9]

Du strict respect de ces dispositions dépend la continuité de la possibilité effective des opérations (commerciales ou non) des ULM sur l'aérodrome de Koné qui accueille par ailleurs des vols commerciaux d'avions et d'hélicoptères.

## B. Conduite du vol

### - Conscience effective et éclairée de la situation<sup>17</sup>

*« Voler en ULM multi-axes comme on vole en avion léger certifié est un non-sens. Car, si en termes de pilotage pur, la communauté de compétence est grande, l'esprit dans lequel on aborde le vol avec l'un ou l'autre des aéronefs doit être différent.*

*On ne le répètera jamais assez, le pilote ULM se doit d'être responsable. Responsable de l'état de sa machine, du maintien de ses compétences, et il ne doit jamais perdre de vue que **l'arrêt du moteur n'est pas [extrêmement improbable] comme dans l'aviation certifiée, et que, donc, la stratégie pour y faire face consiste à toujours voler dans un cône de sécurité qui permet un posé en campagne. Posé en campagne qui pourrait occasionner des dégâts à l'ULM mais qui ne doit pas se traduire par un accident mortel.***

*[...] Ne pas le reconnaître ou refuser de s'y conformer, c'est restreindre la sécurité de son vol et le plaisir du vol [...] ».*

### - Manœuvres en vol

Au titre des enquêtes conduites, notamment par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, sur l'accidentologie ULM, il est manifeste que de très nombreux accidents et incidents graves, pour la plupart mortels, des dernières années relèvent soit d'une méconnaissance ou d'une conscience défaillante du commandant de bord des limites du domaine de vol de l'aéronef sur lequel il évolue.

Il s'agit notamment de manœuvres et d'évolutions réalisées au-delà de l'enveloppe de vol et des facteurs de charges prévus par le constructeur ou de manœuvres périlleuses au niveau de l'aérodrome de départ pour saluer au début d'un vol des personnes au sol<sup>18</sup> après le décollage. Ces dernières manœuvres entraînent souvent une évolution à grande vitesse dans un environnement d'aérodrome ou de plate-forme ULM accroissant le risque de collision en vol avec un autre trafic, ou bien une ressource appuyée en bout de piste ou encore des virages à très fortes inclinaisons, ces deux dernières configurations étant susceptibles d'entraîner un décrochage de l'aéronef à très faible altitude dont l'issue ne peut être que fatale.

Il convient à ce titre de rappeler que toute manœuvre de voltige ou de démonstration à sensation hors du domaine de vol et des facteurs de charge prévus par le constructeur, ou en dehors des espaces aériens prévus à cet effet, est strictement interdite en ULM.

Il apparaît de plus nécessaire de rappeler qu'**aucun « vol à sensation »**<sup>19</sup>, tel que réglementairement défini en métropole, **ne saurait être proposé en Nouvelle-Calédonie dans le cadre d'une prestation commerciale en ULM** (vols touristiques ou baptêmes de l'air), puisque les dispositions réglementaires permettant et encadrant cette activité n'ont pas été rendues applicables sur le territoire.

<sup>17</sup> Extraits du Bulletin de sécurité n° 46 (mars 2018) de la FFPLUM : <https://ffplum.fr/securite/lettre-securite>

<sup>18</sup> Voir bulletin de sécurité n° 40 (septembre 2017) de la FFPLUM : <https://ffplum.fr/securite/lettre-securite>

<sup>19</sup> § 8 « vols à sensation » de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale **applicable en métropole**,

## C. Sanctions encourues

Tout manquement aux exigences réglementaires élémentaires de sécurité peut faire l'objet de l'élaboration d'un procès-verbal d'infraction (PVI) à l'encontre du pilote commandant de bord. Comme rappelé au début de la présente Annexe, le pilote – commandant de bord demeure, au titre de la réglementation applicable, responsable des conditions dans lesquelles un vol est entrepris et il lui incombe de s'assurer que l'exploitation envisagée est conduite conformément aux exigences techniques et de sécurité applicables.

Il est à souligner que ce dernier demeure réglementairement le responsable de la conformité de l'exploitation de son aéronef, et ce, même lorsque cet aéronef est exploité par une structure proposant des baptêmes de l'air / des vols touristiques.

Aussi, au surplus des amendes administratives qui pourraient être décidées par l'autorité judiciaire, tout PVI identifié à l'encontre d'un personnel navigant est analysé par la DAC-NC afin de statuer sur la gravité des faits en matière de sécurité aérienne au titre de l'infraction constatée. Des sanctions disciplinaires, conformément aux dispositions des articles R.431-1 et suivants du code de l'Aviation civile, peuvent être ainsi prononcées à l'encontre des personnels navigants incriminés, après avis de la commission de discipline des personnels navigants non professionnels de Nouvelle-Calédonie. Ces sanctions peuvent s'échelonner du blâme jusqu'au retrait de la licence et de l'ensemble des qualifications associées, assorti d'une interdiction d'en solliciter une nouvelle pendant une durée déterminée<sup>20</sup>.

A ce sujet, il m'appartient de vous indiquer que la dernière Commission de discipline des personnels navigants non professionnels de Nouvelle-Calédonie s'est réunie en date du **4 octobre 2017** et a notamment étudié le cas de quatre pilotes ULM au titre des infractions relevées à leur encontre. Comme précisé plus haut, le traitement de certains de ces cas a d'ailleurs abouti à des décisions de suspension ferme ou avec sursis, selon les cas traités, des licences et qualifications des pilotes incriminés.

## 2. Développer la culture de sécurité de l'activité ULM

### A. Promotion de la sécurité

Qu'elles émanent de l'autorité de l'aviation civile, ou de la Fédération française d'ULM (FFPLUM), il semble opportun de mettre en lumière les différentes initiatives existantes de promotion de la sécurité de l'exploitation ULM qui peuvent être consultées.

A ce titre, les fédérations aéronautiques et la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), au sein de l'Instance de Sécurité de l'Aviation de Loisir (ISAL), travaillent à concevoir des campagnes de promotion de la sécurité<sup>21</sup>, notamment au travers de l'élaboration de vidéos (dont une dédiée à l'accidentologie ULM pour l'année 2016) mais également de documents de promotion de la sécurité sous forme de campagne annuelle<sup>22</sup>.

Dans ce cadre, au titre de la campagne de promotion de la sécurité 2017-2018 a notamment été couvert le processus d'intégration verticale standard, et la campagne de 2015, pour la partie exclusivement consacrée à l'exploitation ULM, abordait les sujets « *Décollage - Attitude - Gradient de vent* ».

L'ensemble des supports pédagogiques et des informations associées est mis à disposition des usagers ULM, sur le site de la direction générale de l'Aviation civile, et je vous invite très

<sup>20</sup> Article R.431-2 du code de l'aviation civile,

<sup>21</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aviation-loisir#e0>

<sup>22</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aviation-loisir#e3>

fortement à les consulter régulièrement que vous soyez membre d'aéroclubs, pilote individuel ou faisant partie d'une structure organisée en exploitant.

Je vous engage également à prendre connaissance de l'ensemble des documents techniques, bulletins de recommandation et bulletins d'information, portant notamment sur des consignes de navigabilité ULM définies par la DGAC telles que publiées sur son site<sup>23</sup>.

Par ailleurs, il convient de noter que la direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie transmet à l'ensemble des structures d'usagers (aéroclubs notamment) une note mensuelle dite d'« *Infoveille règlementaire* » contenant d'une part toutes les dernières évolutions des exigences réglementaires affectant l'aviation civile calédonienne, les publications pertinentes de l'aviation civile (DGAC notamment) mises en ligne récemment, et enfin l'ensemble des rapports d'enquête et d'analyse (dont BEA) ayant un intérêt au titre des particularités d'activité calédonienne. Si vous souhaitez individuellement être destinataire de ces éléments, je vous prie de bien vouloir en informer la DAC-NC<sup>24</sup>.

Enfin, je ne peux que vous recommander de consulter régulièrement les informations disponibles sur le site de la Fédération française d'ULM (FFPLUM)<sup>25</sup> qui, au travers de différentes initiatives, assure une promotion effective de la sécurité de l'exploitation ULM, via la publication de Bulletins Sécurité des vols (BSV) très réguliers et de mémo-sécurité ou via l'organisation de REX s'agissant d'incidents de vol, de campagnes ou d'opérations de sensibilisation (voir les détails de la campagne de « REV » pour remise en vol).

## **B. Événement de sécurité**

Le retour d'expérience est un des éléments essentiels de l'amélioration de la sécurité dans le monde de l'aéronautique, et de la constitution de ce qui est dénommée la "*culture juste*", afin, au vu d'éléments tangibles, de prendre des mesures proportionnées et justifiées.

Aussi, la DAC-NC souhaite favoriser une amélioration continue et nécessaire de la qualité et de la sécurité des opérations ULM en Nouvelle-Calédonie qui repose principalement sur l'implication continue des pilotes, des propriétaires et des exploitants, notamment dans l'identification d'incidents ayant un impact sur la sécurité – et ce, même lorsque ce dernier n'a pas entraîné d'accidents ou de dommages structurels ni corporels.

Les principes de la « *culture juste* », en instaurant les conditions favorables à une notification sereine des événements de sécurité par les exploitants ou les acteurs individuels de l'aviation (pilotes notamment), participent ainsi à l'amélioration de la sécurité aérienne. De tels principes sont par ailleurs traduits en droit par les articles L.6223-1<sup>26</sup> et L.6223-2<sup>27</sup> du Code des Transports.

<sup>23</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ulm-informations-securite>

<sup>24</sup> *Contact* : [sandra.salmon@aviation-civile.gouv.fr](mailto:sandra.salmon@aviation-civile.gouv.fr)

<sup>25</sup> <https://ffplum.fr/>

<sup>26</sup> « La personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par la présente partie, a connaissance d'un événement [de sécurité] est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, à son employeur [...]. On entend par événement [de sécurité] tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef [...] »

<sup>27</sup> « Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un événement dans les conditions prévues par l'article L. 6223-1, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. »

Aussi, en tant qu'exploitant, propriétaire ou pilote d'ULM, vous êtes cordialement invités à notifier auprès de la DAC-NC<sup>28</sup> tout événement de sécurité survenant en exploitation.

L'objectif final, au niveau de l'exploitant individuel est de garantir, dans l'application d'une culture juste et non punitive, qu'un événement de sécurité, sans impact majeur sur le déroulement d'un vol, ne puisse devenir un facteur causal d'un accident au cours d'un vol futur. Tous les éléments de compréhension et de mise en œuvre du processus de notification des événements de sécurité sont repris sur le site de la DGAC<sup>29</sup>. Il est à noter que le formulaire standardisé devant être rempli pour ce faire est un compte rendu d'événement de sécurité « *aviation générale* » (CRESAG), disponible à la même adresse.

### **3. Echanges avec le service de la sécurité de l'Aviation civile**

#### **A. Lieu d'attache d'un ULM**

En cas de cession d'un ULM (mutation de propriété), la production d'une nouvelle carte d'identification de l'aéronef doit être demandée par le nouveau propriétaire. L'information de la cession effective doit être également réalisée, dans un délai de quinze jours, par l'ancien détenteur de l'aéronef auprès de la DAC-NC (ou de l'autorité de l'aviation civile ayant délivré la carte d'identification)<sup>30</sup>. Au titre de cette demande, son nouveau propriétaire précise le lieu d'attache (potentiellement amendé) de sa machine.

Un cas plus fréquent mérite une attention particulière : le changement de lieu d'attache sans changement de propriétaire de l'ULM. L'article 5-2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 indique que « *le détenteur de la carte d'identification informe [la DAC-NC ou l'autorité de l'aviation civile ayant délivré la carte d'identification] dans un délai d'un mois* » en cas de changement de lieu d'attache ou de l'adresse du propriétaire. Les dispositions réglementaires ne précisent toutefois pas le délai à partir duquel un changement de lieu d'attache doit être considéré, tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'une location d'aéronef à un tiers sans cession effective ou d'un changement temporaire de lieu de stationnement.

Afin de garantir une harmonisation de traitement de l'ensemble des ULM, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les modalités facilitées de gestion d'un changement de lieu d'attache d'un ULM, décidées en ce sens au niveau national :

- les ULM changeant de lieu d'attache n'ont plus l'obligation de se voir rééditer une nouvelle carte d'identification indiquant une identification reflétant le département d'attache de l'aéronef. Aussi, les marques d'identification restent inchangées (notamment lorsqu'il s'agit d'un ULM exploité en Nouvelle-Calédonie et dont les marques d'identification ont été délivrées en France métropolitaine),
- au titre de l'article 5-2 de l'arrêté du 23 septembre 1998, le détenteur de la carte d'identification doit informer, lorsqu'il y a modification de leur base d'exploitation, de leur club de rattachement ou de leur lieu de stationnement, la DAC-NC [*ou l'autorité de l'aviation civile ayant délivré la carte d'identification*], d'un changement de lieu d'attache, même temporaire – cette information peut être réalisée de manière dématérialisée (courriel) ou par courrier simple,
- si le changement de lieu d'attache est d'une durée supérieure à **trois mois** (ex : dans le cadre d'une location à durée déterminée d'aéronef ou d'un changement de lieu de stationnement pour une saison estivale), la carte d'identification sera mise à jour par l'aviation civile révisée afin d'y faire figurer le nouveau lieu d'attache de l'ULM.

<sup>28</sup> [incidents-seac-nc@aviation-civile.gouv.fr](mailto:incidents-seac-nc@aviation-civile.gouv.fr)

<sup>29</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/notifier-incident>

<sup>30</sup> Voir article 6 de l'arrêté du 23 septembre 1998 précité

Le site internet de la DGAC a été complété pour y rajouter ces précisions et assurer une communication complète aux usagers qui seraient dans ce cas.<sup>31</sup>

### **B. Démarches administratives (CI, certificat d'aptitude au vol, LSA, etc.)**

Je souhaite vous indiquer de nouveau les évolutions récentes qui ont permis une simplification accrue des démarches administratives pour les propriétaires d'ULM en Nouvelle-Calédonie, telles que mises en place par la DAC-NC.

En effet, depuis le 5 janvier 2017, le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a rendu applicable certaines dispositions qui avaient été prises en métropole s'agissant de l'exploitation des ULM, et notamment les dernières modifications de l'arrêté du 23 septembre 1998 *relatif aux aéronefs ultralégers motorisés*. Ces modifications ont introduit une simplification substantielle et une possibilité de dématérialisation augmentée des démarches administratives que les propriétaires ont à réaliser pour leur aéronef s'agissant de la gestion des cartes d'identification (dorénavant à durée illimitée), des certificats d'aptitude au vol (dont la validité est fixée à 24 mois) et des licences de station d'aéronef. Toutes ces démarches sont réalisables en ligne au travers des outils proposés aux usagers métropolitains (*Mon Espace ULM*<sup>32</sup>).

En tant que propriétaire d'ULM, vous êtes invité à créer un compte sur Mon Espace ULM, si vous n'en détenez pas déjà un, et ainsi à vous simplifier la réalisation des démarches requises dans la gestion de votre aéronef.

---

<sup>31</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ulm-demarches-particuliers#e6>

<sup>32</sup> <https://monespaceulm.aviation-civile.gouv.fr>