

Journée sécurité des vols, Pontivy, le 10 octobre 2026

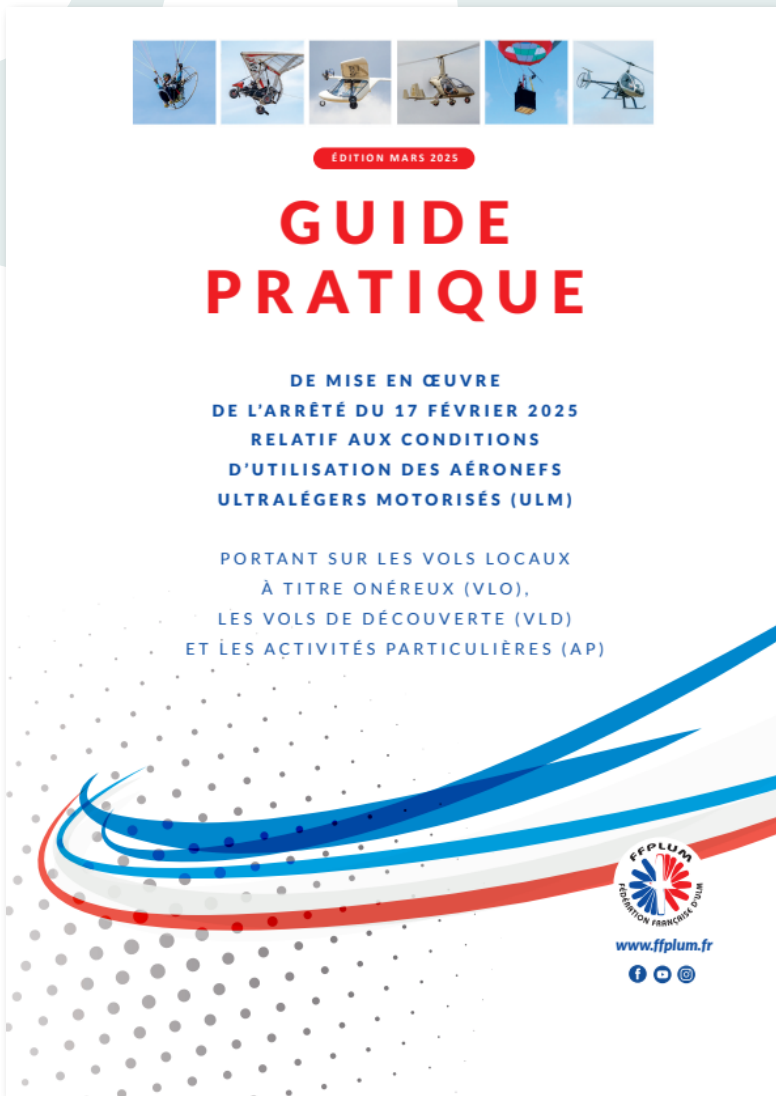
Origine et suivi arrêté OPS

COMITE REGIONAL



BRETAGNE

ARRÊTÉ OPS DU 17 FÉVRIER 2025, modifié le 16 mars 2026

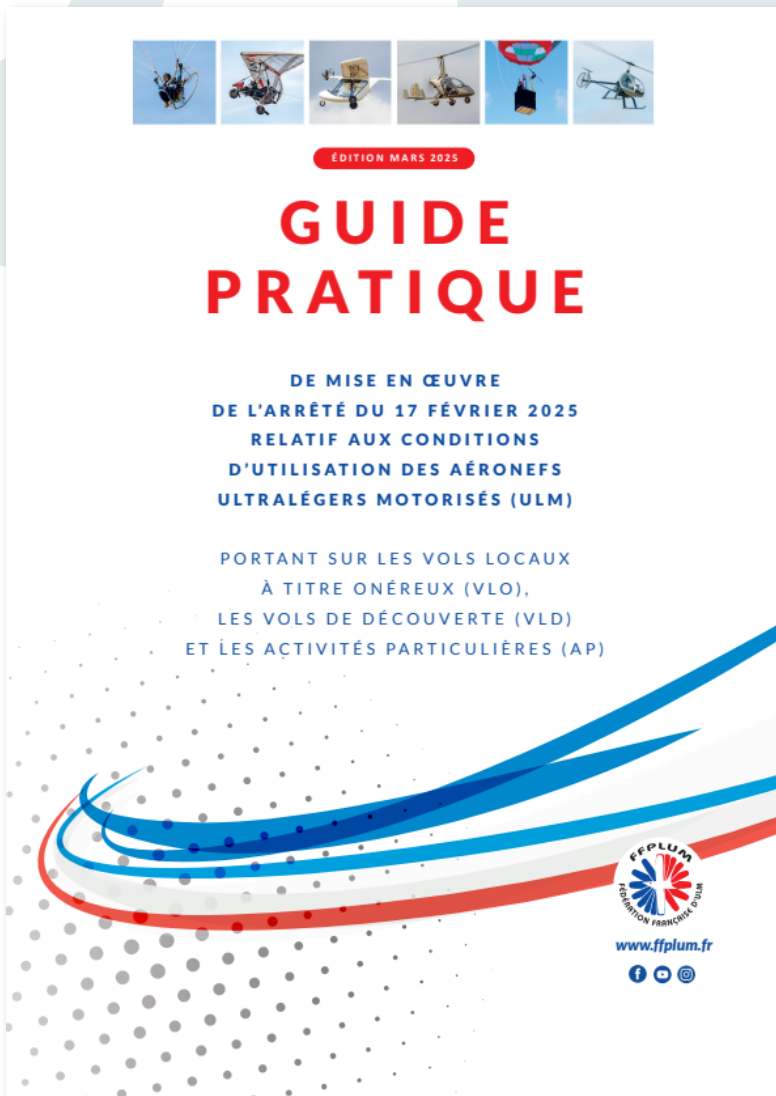


Historique de l'arrêté OPS, AG FFPLUM 2024:

Les responsables du BEA et de la DGAC, présents, évoquent l'accidentologie lors de VLD et VLO et annoncent qu'ils vont règlementer l'activité.

Le responsable de la DGAC rappelle que: » la France est le seul pays Européen à autoriser des VLO ou VLD en ULM..... »

ARRÊTÉ OPS DU 17 FÉVRIER 2025, modifié le 16 mars 2026



Qu'est-ce que cela change pour la pratique de l'ULM?

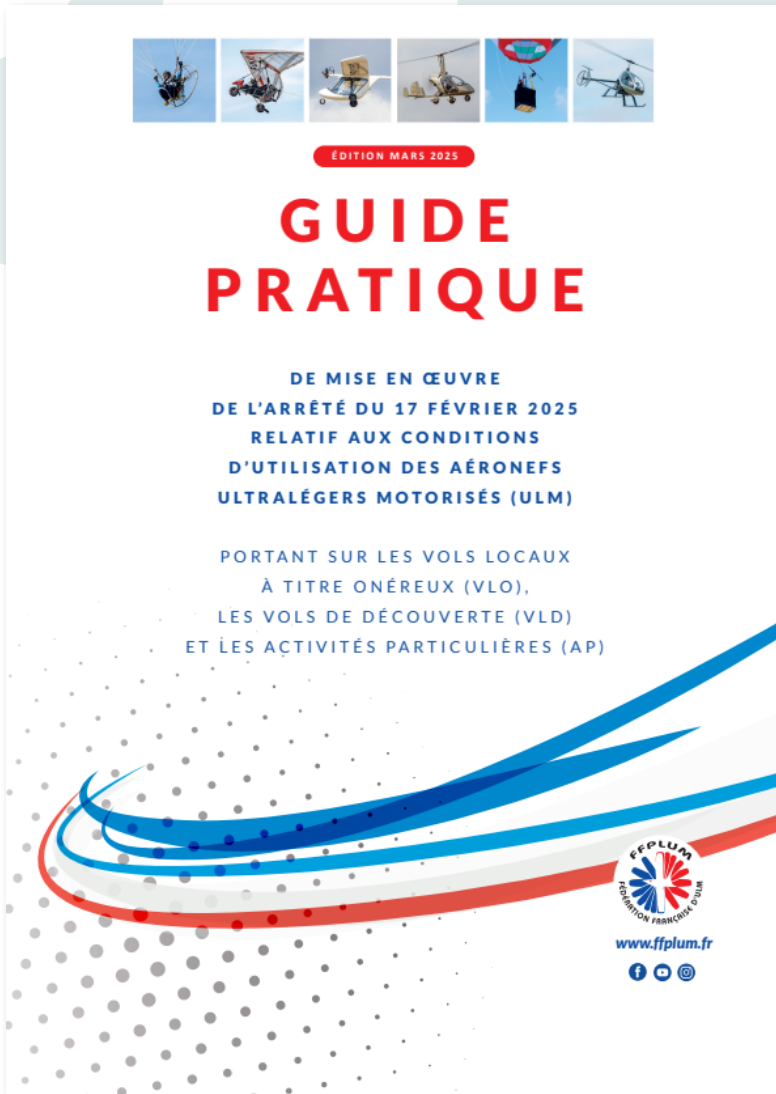
Principalement l'imposition d'une limite d'âge pour effectuer des VLD et des VLO à 70 ans.

La tenue de documents et de registres et la déclaration de l'activité.

L'obligation d'effectuer les VLO et VLD sur un ULM de série.

La limitation d'un périmètre de 40 km, ...

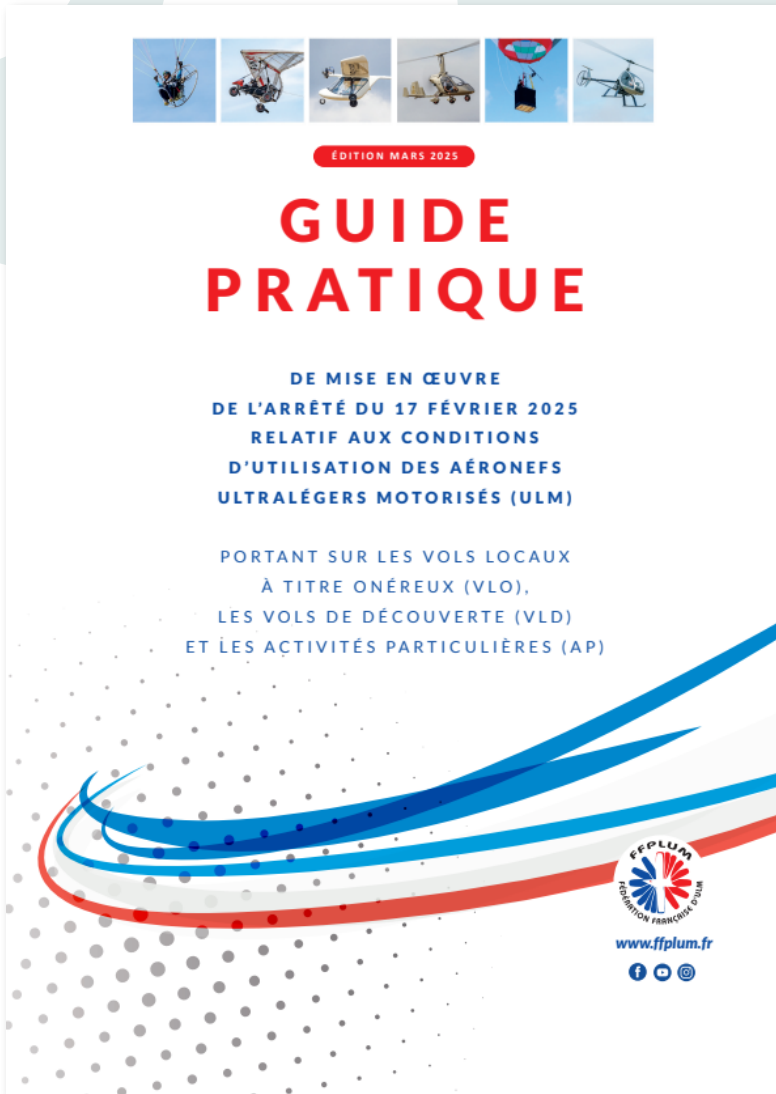
ARRÊTÉ OPS DU 17 FÉVRIER 2025, modifié le 16 mars 2026



Concrètement pour nombre d'OBL et de Clubs cela remet en cause l'équilibre financier de leur structure et pour certains l'arrêt de leur activité.

En Bretagne, sur 60 OBL ou clubs affiliés en 2024, seuls 18 ont maintenu leur affiliation en 2026. (Certaines structures n'avaient pas d'activité déclarée depuis quelques années,...)

ARRÊTÉ OPS DU 17 FÉVRIER 2025, modifié le 16 mars 2026



Quelle est l'origine de la limitation de l'âge à 70 ans pour les VLO et VLD?

La clause des 70 ans trouve son origine et son fondement dans le code aérien des transports publics, défini par la loi.

L'aviation légère certifiée n'est pas concernée, car elle est régie par une directive Européenne.

L'ULM n'est pas concerné par cette directive Européenne, car les contraintes qui nous seraient imposées seraient encore plus lourdes.

Transport aérien public, point de droit



« Selon l'article L.6421-4 de ce code, la responsabilité du transporteur aérien non titulaire d'une licence d'exploitation est régie par les stipulations, de la Convention de Varsovie avant la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, de la Convention de Montréal à compter de cette date. Ces deux conventions prévoient que la responsabilité du transporteur aérien effectuant un transport gratuit n'est engagée que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés. »

« La Cour de cassation juge de manière constante que ces conventions sont applicables aux promenades aériennes effectuées par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et un point d'arrivée identiques, que le fondement de la demande soit contractuel ou extracontractuel. Il est en revanche impératif que le déplacement soit le but de l'opération de transport et non l'accessoire d'une autre opération. La qualification d'opération de transport est donc l'élément permettant de déterminer le régime applicable à l'action en responsabilité engagée contre un transporteur aérien. »

« À l'égard des tiers, la Cour de cassation juge que l'aéroclub n'est pas débiteur d'une obligation de sécurité de résultat et que sa responsabilité ne peut être recherchée sur le fondement de la garde de l'appareil. Il est en revanche responsable des dommages dus à un défaut d'entretien de l'aéronef ainsi que des dommages causés par ses préposés. »

ARRÊTÉ OPS DU 17 FÉVRIER 2025, modifié le 16 mars 2026



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)



Les VLO et VLD étant des transports aériens publics à titre onéreux, il en résulte que la transposition de la limite d'âge de l'article L6521-4 est possible puisque cette limite s'applique à toute activité de transport aérien commercial, y compris aux ULM.

« Pour les aéronefs mentionnés au d du 3 de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 [ce qui comprend les ULM], le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer par voie réglementaire une limite d'âge supérieure à la limite d'âge mentionnée au premier alinéa du I du présent article [60 ans] pour l'exercice des activités de transport aérien public. Cette limite ne peut être supérieure à soixante-dix ans. »

Quelles actions ont été entreprises par le CRULM et la FFPLUM?



Présence du CRULM au Festi'ULM.

Réunion de travail à Saint-Brieuc le 27 juin 2026, avec la présidente de la FFPLUM.

Participation au comité directeur de la FFPLUM les 6 et 7 juillet 2026.

Participation à une réunion à Cholet le 11 juillet à l'invitation du Président des Pays de Loire.

La FFPLUM a rencontré la DGAC pour revoir l'arrêté OPS

Courrier au directeur de la DGAC

Courrier et recours gracieux adressé au Ministre des transports

Courrier à la Ministre des sports

Réunion au cabinet du Ministre des transports avec la DGAC.