

*Accident survenu le 1/08/2014 à l'ULM Multiaxe Sky Arrow 500Tf identifié 68-TK à Linthal (68). 4 recommandations sur activités commerciales en ULM*

*Résumé: Le pilote décolle vers 10 h 55 de l'aérodrome de Mulhouse Habsheim (68) avec un passager photographe. L'objectif du vol est d'effectuer des prises de vues aériennes pour le compte du Conseil Général du Haut-Rhin. Le pilote survole un premier site d'intérêt identifié avant le début du vol puis se dirige vers le deuxième site identifié, le lac de la Lauch (68). Il survole le lac à une hauteur comprise entre 400 ft et 900 ft. A l'issue du premier tour, des témoins indiquent ne plus entendre le bruit du moteur et observer l'ULM piquer vers la forêt. L'ULM heurte des arbres et s'immobilise au sol.*

*Lien vers le rapport : [https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydrapports/68-k140801.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/68-k140801.pdf)*

## Recommandation B2016/03 FRAN-2016-040

Opération commerciale effectuée par les ULM

Le régime ULM a été défini initialement pour encadrer une activité de loisir. La DGAC a ensuite accepté que des aéronefs volant sous ce régime effectuent des activités commerciales et embarquent des tierces personnes pour les réaliser. La réglementation nationale encadre uniquement l'activité commerciale relative à des activités particulières définie par l'arrêté 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. L'activité réalisée par le pilote lors du vol de l'accident n'était ainsi pas concernée par cette réglementation.

L'entrée en vigueur de la partie SPO(7) de la réglementation européenne en 2017 viendra renforcer les exigences pour les aéronefs visés par le règlement européen 216/2008 souhaitant notamment réaliser des « opérations commerciales ». Le règlement demande notamment aux exploitants de déclarer l'activité à leur autorité nationale de tutelle. La mise en oeuvre de ce texte va accroître l'écart d'exigences entre l'exploitation d'un aéronef listé ou non dans l'annexe II du 216/2008.

Les exigences de sécurité requises lors des opérations commerciales, notamment avec un tiers à bord, ne devraient pas uniquement dépendre du type d'aéronef dans lequel l'activité est réalisée mais également du type d'opération effectuée. L'accident survenu le 31 août 2014 à l'ULM identifié 974-OA(8) a permis le même constat : une même activité commerciale réalisée avec des machines aux statuts réglementaires différents est soumise à des exigences opérationnelles différentes.

En conséquence, le BEA recommande que :

- la DGAC étudie l'opportunité de définir des exigences réglementaires pour les activités commerciales effectuées en ULM visant à se rapprocher des exigences définies pour les aéronefs concernés par le règlement 216/2008.

### Réponse

L'entrée en vigueur des dispositions du règlement (UE) n°965/2012 modifié (dit « AIR-OPS ») Partie SPO le 21 avril 2017 implique qu'à partir de cette date, le champ de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale est réduit aux appareils relevant de l'annexe 2 du règlement (CE) 2016/2008.

La DGAC va faire évoluer cet arrêté vers un arrêté reprenant certaines exigences des annexes NCC/NCO (opérations non commerciales sur aéronefs complexes et non complexes) et SPO (opérations spécialisées, commerciales et non commerciales) du règlement AIR-OPS.

**Avancement 100%**

**Date de mise à jour 15/06/2018**

## **Recommandation B2016/03 FRAN-2016-041**

Evaluation du niveau de sécurité par la société cliente

La société cliente devrait pouvoir vérifier aisément que la mission qu'elle demande de réaliser à l'un de ses employés est effectuée dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Le Conseil général, et le photographe qui travaillaient pour lui, ne semblent pas avoir vérifié la documentation du pilote et de l'aéronef. Ils n'avaient probablement pas connaissance que cette mission ne pouvait pas être effectuée par l'exploitant.

Une société cliente peut contacter les services de la DGAC afin d'obtenir des informations sur les activités commerciales et depuis le 17 mars 2015 elle peut consulter la liste des exploitants effectuant du travail aérien et ayant déposé un Manuel d'Activités Particulières (MAP), tel que prévu par l'arrêté du 24 juillet 1991. Ces informations doivent être disponibles pour que l'employeur puisse remplir ses obligations vis-à-vis de son personnel transporté. L'entrée en vigueur en 2017 de la partie SPO de la réglementation européenne va amener de nouvelles structures à porter à la connaissance de l'autorité les activités qu'elles mènent. Néanmoins une société comme l'exploitant ne sera pas concernée par ces évolutions réglementaires dans la mesure où ses activités ne nécessitent pas le dépôt d'un MAP et sont réalisées en ULM. Outre ces aspects opérationnels, le régime ULM n'est pas soumis aux mêmes contraintes de maintenance, de suivi de navigabilité de l'aéronef, de maintien de compétence du pilote et de vérification de son état de santé, que dans d'autres régimes de l'aviation générale, et il apparaît important que les tiers participants à ces activités puissent avoir connaissance de ces différences qui ont un impact sur le niveau de sécurité des opérations.

En conséquence le BEA recommande que :

- la DGAC exige que toute société réalisant une activité commerciale à caractère aéronautique diffuse à ses clients et prospects des informations sur le cadre réglementaire de sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques.

### **Réponse**

Suite à cette recommandation, la DGAC a décidé de créer un groupe de travail avec pour objectifs de réaliser un guide comparatif des cadres réglementaires dans lesquels s'effectuent les différentes activités aéronautiques, dont les activités commerciales ULM, et d'examiner le mode de diffusion de ces informations, y compris vers les clients et passagers.

**Avancement 0%**

**Date de mise à jour 15/06/2018**

## **Recommandation B2016/03 FRAN-2016-042**

Le BEA recommande que:

- la DGAC édite un guide permettant à un client d'obtenir des informations pertinentes avant de commander des prestations aériennes à une société.

### **Réponse**

La réponse de la DGAC est la même que pour la recommandation précédente. Le guide est actuellement en cours de réalisation.

**Avancement 0%**

**Date de mise à jour** 15/06/2018

## Recommandation B2016/03 FRAN-2016-043

### Connaissances des tiers sur le régime ULM lors d'une activité commerciale

Une tierce personne ne connaissant pas le domaine aéronautique ne peut pas faire la différence entre les différents régimes d'exploitation en aviation générale, ou entre les différents régimes de navigabilité ou de licences de pilotes. Le contexte de l'accident 68-TK illustre cette problématique. Malgré l'absence d'assurance réglementaire quant à la navigabilité des ULM, l'apparence des ULM actuels peut par ailleurs générer un sentiment de confiance fort envers ces aéronefs par rapport à un avion léger certifié pouvant paraître plus ancien. Il est en outre parfois difficile, même pour une personne disposant de connaissances en aéronautique, de discerner ces deux types d'aéronefs. Le régime ULM, déclaratif, étant peu contraint, le pilote ou l'exploitant d'ULM en opération commerciale devrait informer ses interlocuteurs (passager, client par exemple) quant à la spécificité du régime ULM pour qu'ils puissent mieux appréhender le niveau de sécurité associé.

En conséquence le BEA recommande que :

- la DGAC fasse en sorte qu'une personne montant à bord d'un aéronef utilisé sous un régime ULM dans le cadre d'un vol commercial soit informée des spécificités de ce régime en matière de réglementation de sécurité, et notamment des différences avec les avions légers certifiés.

### Réponse

La réponse de la DGAC est la même que pour la recommandation précédente. Le guide est actuellement en cours de réalisation.

**Avancement 0%**

**Date de mise à jour 15/06/2018**