
**MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,
ET DES TRANSPORTS**-----
DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE **Dakar, le**-----
BP. 8184 - Aéroport L.S.SENGHOR
Tel : 869-53-35 / Fax : 820-39-67 - 820-04-03
Email : dnaviacivile@sentou.sn**ANALYSE** : Arrêté portant sur les règles applicables
aux Aéronefs légers motorisés (U.L.M.)**Le Ministre de l'Equipeement et des Transports,**

- VU la Constitution, notamment en ses articles 43 et 76 ;
 - VU la loi n° 87-02 du 21 janvier 1987 portant code de l'aviation civile ;
 - VU le décret n° 2001-373 du 10 mai 2001 portant nomination du Premier Ministre ;
 - VU le décret n° 2001-375 du 12 mai 2001 portant nomination des Ministres, modifié ;
 - VU le décret n° 2001-402 du 21 mai 2001 relatif aux attributions du Ministre de l'Equipeement et des Transports ;
 - VU le décret n° 2001-948 du 21 novembre 2001 portant répartition des services de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés à participation publique entre la Présidence de la République, la Primature et les Ministères ;
 - VU le décret n° 2002-50 du 24 Janvier 2002 portant organisation du Ministère de l'Equipeement et des Transports ;
- Sur proposition du Directeur de l'Aviation Civile,

ARRETE**CHAPITRE PREMIER****Dispositions Générales**

Article premier.-Le présent arrêté a pour objet de fixer les règles applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés (ULM) qui sont utilisés dans le territoire sénégalais.

Art. 2.- Sont qualifiés U.L.M., les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés, répondant aux définitions de classes suivantes :

Classe 1 – (dite paramoteur). Un U.L.M. paramoteur est un aéronef sustenté par une voile souple, de type parachute. Il répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45kW pour les monoplaces et à 60kW pour les biplaces ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300kg pour les monoplaces et 450kg pour les biplaces

Classe 2 - (dite pendulaire). Un U.L.M. pendulaire est un aéronef sustenté par une voile rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.

Classe 3 – (dite multiaxe). Un U.L.M. multiaxe est un aéronef sustenté par une Voilure fixe.

Les U.L.M. pendulaires et multiaxes répondent aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45kW pour les monoplaces et à 60kW pour les biplaces ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300kg pour les monoplaces et 450kg pour les biplaces, ces masses peuvent être augmentées de 5% dans le cas où l'U.L.M. est équipé d'un parachute de secours ou de flotteurs ;
- la vitesse de décrochage (V_{so}) est inférieure ou égale à 65 km/h, ou la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30kg/m^2

Classe 4 – (dite autogire ultra-léger). Un autogire ultra-léger répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60kW pour les monoplaces et à 80kW pour les biplaces ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour les monoplaces et 450 kg pour les biplaces ;

- la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12kg au m².

Classe 5 – (dite aérostat ultra-léger). Un aérostat ultra-léger répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60kW pour les monoplaces et à 80kW pour les biplaces ;
- le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900m³
- le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2000m³.

Sous-classes 1A, 2A et 3A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisation auxiliaire) :

Les U.L.M. à motorisation auxiliaire répondent aux conditions techniques suivantes :

- le nombre de place est égal à un ;
- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 25kW ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 170kg ;
- la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30 kg/m².

Art. 3. - L'utilisation des U.L.M. est limitée au sport aérien et/aux loisirs. Toutefois leur utilisation peut être étendue à titre provisoire et expérimental à d'autres activités dans les conditions qui seront fixées par les services de la Direction de l'Aviation Civile (DAC).

Art.4.-

Les activités de formation se font au sein de fédérations ou d'aéroclubs dont les statuts et les règlements intérieurs doivent être déposés à la DAC.

Les conditions liées à la formation seront fixées par la DAC.

Art. 5. –

Le transport de personnes et de marchandises par U.L.M. est interdit.

L'emport de personnes aux fins de vols d'agrément ou d'instruction fait l'objet d'une autorisation de la DAC.

Art. 6. – Pour pouvoir évoluer dans le territoire sénégalais, les U.L.M. étrangers devront recevoir une autorisation spéciale de la Direction de l'Aviation Civile après avoir soumis des copies certifiées des documents d'identification et de navigabilité délivrés par le pays d'origine ainsi qu'un certificat de mise à la consommation délivré par la Douane.

Art. 7. – toutes les dispositions du Code de l'Aviation Civile sont applicables aux U.L.M.

CHAPITRE II

Identification

Art. 8. – Les U.L.M. ne sont pas immatriculés, ils portent des marques d'identification.

Art 9. – Sont identifiés les U.L.M. appartenant à des personnes physiques ou morales sénégalaises.

Art.10 – Les personnes visées à l'article 8 ci-dessus et qui désirent obtenir une identification d'un U.L.M. au Sénégal adressent à la Direction de l'Aviation Civile une demande d'identification signée.

La demande d'identification mentionne :

- les caractéristiques, le nom, la marque, le numéro de série de l'appareil, une photographie récente de l'appareil, l'année de sa construction, le nombre de ses moteurs et leur puissance homologuée, le constructeur de l'appareil.

La demande est accompagnée :

1. d'un certificat de nationalité de chacune des personnes physiques et des statuts de chacune des personnes morales prise en considération aux fins d'identification ;
2. des titres établissant la propriété ;
3. pour les U.L.M. importés, un certificat de mise à la consommation délivré par la Douane.

Art. 11. – Les marques d'identification sont délivrées par les services de la Direction de l'Aviation Civile. Un registre spécial sera ouvert à cet effet.

Art. 12. – Les marques d'identification comportent la lettre U suivie d'un numéro d'ordre.

Art. 13. – Les marques doivent apparaître de manière telle que l'U.L.M. puisse être facilement identifié. Elles sont disposées en ligne sur l'intrados de la voiture, chiffres à droite, lettre à gauche, le haut dirigé vers le bord d'attaque.

La lettre U sera en caractère latin majuscule, sans ornementation. La hauteur de chaque caractère sera d'au moins 30 cm.

La largeur de chaque caractère, sauf le chiffre I, sera le tiers de la hauteur d'un caractère.

Les caractères seront en traits pleins et d'une couleur qui tranche nettement sur le fond.

Chaque caractère sera séparé du caractère qui le précède ou le suit immédiatement par un espace égal au quart de la largeur d'un caractère.

ART.14. – A titre exceptionnel et pour des raisons dûment justifiées, un U.L.M. étranger peut être autorisé à conserver temporairement ses marques d'identification étrangères.

Toutefois il sera enregistré dans le registre spécial mentionné à l'article 10.

CHAPITRE III

Navigabilité

Art.15.- Toute personne qui se propose de construire un U.L.M. ou qui doit procéder à un assemblage d'éléments d'U.L.M. doit :

1. en informer la Direction de l'Aviation Civile ;
2. fournir tout document technique et d'utilisation et effectuer tous essais exigés par la Direction de l'Aviation Civile et le Bureau Véritas ou de tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC.
3. informer la Direction de l'Aviation Civile et le Bureau Véritas ou tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC, de toute modification qu'elle a l'intention d'apporter à l'appareil au cours de sa construction ou de son assemblage.

Art. 16.- L'aptitude au vol d'un U.L.M est attestée par un Certificat de Navigabilité spécial délivré par la Direction de l'Aviation Civile.

Art.17. – Le CDN spécial est valable pour une période de 6 mois à partir de la date de sa délivrance.

Il peut être renouvelé pour des périodes successives de même durée.

Art. 18. – En vue de la délivrance ou du renouvellement du CDN spécial, les conditions de l'aptitude au vol sont contrôlées par les agents désignés par la Direction de l'Aviation Civile, du Bureau Véritas ou de tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC. Ces agents peuvent vérifier à tout moment l'état d'entretien des U.L.M. pour lesquels un CDN spécial a été délivré.

Pour effectuer ces vérifications, chaque propriétaire devra disposer par appareil :

- d'un registre de consignation des heures de fonctionnement et nombre d'atterrissages de l'appareil ;
- d'un programme de maintenance approuvé par le Bureau Véritas ou tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC.

Art. 19. – La Direction de l'Aviation Civile peut refuser de délivrer le CDN spécial lorsque le constructeur ne s'est pas conformé aux dispositions des articles ci-dessus.

Art. 20. – Le CDN spécial est retiré dans les cas suivants :

1. l'U.L.M. a subi une modification sans l'approbation de la Direction de l'Aviation Civile ;
2. en cas d'avarie ;
3. lorsque l'U.L.M. cesse de réunir les conditions de l'aptitude au vol ;
4. en cas de non respect des règles de l'air et de circulation aérienne au Sénégal ;
5. en cas de non règlement des frais liés à la surveillance de construction, du maintien de l'état de navigabilité.

Art. 21. – Le propriétaire ou l'exploitant d'un U.L.M. est tenu d'informer la Direction de l'Aviation Civile, le Bureau Véritas, ou tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC de toute avarie survenue à son appareil.

Art. 22. – Pour obtenir le CDN spécial, le postulant doit adresser à la Direction de l'Aviation Civile une demande accompagnée d'un dossier technique complet déposé en deux exemplaires.

Le CDN spécial est délivré après une inspection au sol de l'appareil par les agents habilités de la Direction de l'Aviation Civile, du Bureau Véritas ou tout autre Bureau de Contrôle désigné par la DAC et après un essai en vol concluant.

Une note circulaire du Directeur de l'Aviation Civile précisera, de manière détaillée, le contenu du dossier technique ainsi que les procédures d'inspection au sol et d'essai en vol.

Art. 23. –

Le postulant est tenu de déposer auprès de la DAC un manuel d'entretien tenant compte notamment des sollicitations au décollage, à l'atterrissage ainsi que des risques de corrosion.

Ce manuel sera basé sur le manuel d'entretien constructeur dont un exemplaire serait communiqué à la DAC.

Il doit préciser en même temps :

1. les lieux sur lesquels s'effectuent les opérations d'entretien ;
2. l'outillage, la documentation et les pièces disponibles en ces lieux ;
3. le responsable des décisions majeures en matière d'entretien, ses compétences et ses liens juridiques avec le postulant, et avec l'exploitant, si celui-ci n'est pas postulant ;
4. la liste des personnes chargées des opérations d'entretien, leurs compétences et liens juridiques avec le postulant, et avec l'exploitant, si celui-ci n'est pas le postulant ;
5. la procédure pour remise en vol après une opération de réparation ou d'entretien comportant des démontages ;
6. la procédure pour le traitement d'anomalies dépassant les moyens humains et techniques disponibles au lieu où elles sont constatées ;
7. le document sur lequel sont consignées les anomalies constatées par le pilote ainsi que les suites données ;
8. le document d'enregistrement des opérations de réparation et d'entretien effectuées sur chaque machine ainsi que le lieu où il peut être consulté ;
9. le lieu où l'appareil est rangé après utilisation

Art. 24. – Tout renouvellement du CDN spécial est subordonné à l'essai en vol prévu à l'Article 21 ci-dessus.

Art. 25. –

Le manuel d'utilisation de l'U.L.M sera déposé à la DAC. Il traite des conditions d'utilisation de l'U.L.M. ainsi que des procédures associées.

CHAPITRE IV

Titres aéronautiques

Art. 26. – Pour piloter un U.L.M., il faut être titulaire de la licence de pilote d'U.L.M. en cours de validité.

Nul ne peut voler seul à bord d'un U.L.M., sans instructeur, s'il n'est titulaire d'une qualification de la classe de cet U.L.M.

Art. 27. – Pour obtenir la licence de pilote d’U.L.M., le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1. Age : être âgé de vingt (20) ans révolus ;
2. Aptitude physique et mentale : remplir les conditions d’aptitude physique et mentale correspondant aux conditions de délivrance d’une attestation médicale de pilote privé avion ;
3. Titre : être titulaire du Brevet de pilote d’U.L.M. dont les conditions d’obtention sont fixées par la DAC ;
4. Expérience : avoir totalisé au moins 15 heures de vols sur U.L.M.

Art. 28. – La licence de pilote d’U.L.M. est valable 12 mois à partir de la date de la dernière visite médicale.

Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l’intéressé remplisse les conditions d’aptitude physique et mentale correspondant à la licence en question et qu’il justifie de l’accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement de cinq heures de vol en qualité de pilote d’U.L.M.

Lorsque l’intéressé ne totalise pas le nombre d’heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du Brevet de pilote d’U.L.M.

Art. 29. – La licence de pilote d’U.L.M. permet à son titulaire de piloter seul à bord d’un U.L.M. Pour amener un passager, le pilote d’U.L.M. doit en avoir reçu l’autorisation par un Instructeur habilité. Celui-ci précisera les classes d’U.L.M. pour lesquelles cette autorisation est valable.

Art. 30. – La licence de pilote d’U.L.M. peut être délivrée par équivalence si le candidat est titulaire d’une licence de pilote privé avion, hélicoptère ou planeur.

Art. 31. – Sont habilités comme instructeurs de pilote d’U.L.M. :

- Les instructeurs de pilote de planeur, d’avion ou d’hélicoptère justifiant au moins 15 heures de vols sur U.L.M. ;
- Les titulaires d’une licence de pilote d’U.L.M. qui ont reçu l’autorisation de la Direction de l’Aviation Civile.

CHAPITRE V

Navigation Aérienne

Section 1. Bandes d'envol

Art.32. – Aux fins du présent arrêté est réputée bande d'envol, une surface située sur terre et aménagée spécialement pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs ultra-légers motorisés.

Art.33. – Aucune bande d'envol, ne peut être établie sans l'autorisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 34. – L'autorisation, objet de l'article 32 ci-dessus, est accordée après enquête technique effectuée par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 35. – L'implantation des bandes d'envol est interdite :

- à l'intérieur des agglomérations ;
- à l'intérieur de l'enceinte ou à proximité d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint ; toutefois sur autorisation spéciale de la DAC, l'évolution sur certains aérodromes secondaires pourra être accordée si les données du trafic la permettent ;
- à proximité des zones interdites ou dangereuses ;
- à proximité des frontières ;
- à proximité des installations militaires et de sécurité.

Art. 36. – Les caractéristiques physiques des bandes d'envol doivent permettre aux aéronefs ultra-légers motorisés auxquels elles sont destinées, d'évoluer à leur surface et à leur abord dans des conditions prescrites de sécurité notamment, pentes, résistances et dégagement d'obstacles.

Art. 37. – Pour obtenir l'homologation d'une bande d'envol, le postulant doit déposer auprès de la Direction de l'Aviation Civile une demande comprenant les documents ci-après :

- carte situant la bande d'envol ;
- fiche technique du terrain ;

- caractéristiques techniques d'utilisation de l'appareil précisant la limitation opérationnelle ;
- autorisation du propriétaire du terrain et tout autre document technique exigé par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 38.– L'autorité aéronautique se réserve le droit d'inspecter à tout moment et pendant la durée effective de l'autorisation, la bande d'envol utilisée afin de s'assurer que la bande en question continue à remplir les conditions fixées par ce chapitre.

Section 2

Espace aérien

Art. 39.– L'évolution des aéronefs ultra-légers motorisés dans l'espace aérien contrôlé est interdite.

Toutefois l'évolution à l'intérieur d'un espace de contrôle d'aérodrome ou d'une zone réglementée peut être accordée dans des conditions fixées par la Direction de l'Aviation Civile et les services de la circulation aérienne.

Art. 40.– L'utilisation des aéronefs ultra-légers motorisés est interdite :

- au-dessus des agglomérations et des zones interdites ou dangereuses ;
- au-dessus des surfaces terrestres à une hauteur supérieure à 600m ;
- dans des conditions autres que celles du régime de vol en vue ;
- de nuit ;
- au-dessus des zones frontalières ;
- au-dessus des convois militaires et de sécurité.

Art. 41.– Les dispositions pertinentes, objet de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, sont applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 42.– Les aéroplanes ultra-légers motorisés doivent être dotés d'un équipement radioélectrique permettant d'avoir le contact avec les organismes intéressés par le déroulement du vol.

Art. 43.– Pour effectuer un vol d'U.L.M., le port du casque protecteur et de ceinture de sécurité est obligatoire.

Art. 44.– Durant toute la partie du vol, le pilote d'U.L.M. doit garder le contact visuel permanent avec le sol.

Art. 45.– Nul aéronef ultra-léger motorisé n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a à son bord les documents suivants :

- un document d'identification ;
- le CDN spécial pour les U.L.M. sénégalais ou étrangers ou tout autre document de navigabilité pour le cas des U.L.M. étrangers ;
- la licence du pilote en cours de validité ;
- la Police d'Assurance couvrant sa responsabilité civile envers les tiers ;
- l'autorisation spéciale de la Direction de l'Aviation Civile pour le cas des U.L.M. étrangers.

Art. 46.– Tout incident survenu pendant le vol et ayant des conséquences de nature à présenter un danger pour la Navigation aérienne doit être immédiatement communiqué à l'organe le plus proche chargé d'assurer les services à la circulation aérienne et à la Direction de l'Aviation Civile.

CHAPITRE VI

ACTIVITES PARTICULIERES

Art. 47.– Définition

Les activités suivantes sont définies comme activités particulières :

- les opérations d'épandage agricole ;
- la photographie ou les opérations de relevés, d'observation ou de surveillance ;
- le parachutisme ;
- le largage ;
- l'hélicoptère ;
- le remorquage de banderoles

Art. 48.- Certificat de travail aérien

L'exercice d'une activité particulière est autorisée par un certificat de travail aérien.

La demande relative au certificat de travail aérien doit comporter notamment les éléments suivants :

- les statuts de l'exploitant ;
- l'organigramme ;

Le certificat mentionnera :

- le domaine de compétence ;
- les aéronefs ;
- les zones d'évolution ;
- les spécifications et limitations opérationnelles

Une inspection de l'exploitant sera effectuée par les services de la DAC en vue de la délivrance éventuelle du Certificat de travail aérien.

Art. 49.- Manuel d'activités particulières

Tout exploitant doit déposer auprès de la DAC un manuel d'activités particulières tenant lieu de manuel d'exploitation.

Ce manuel doit comprendre notamment les rubriques suivantes :

- l'organigramme et les fonctions du personnel ;
- les activités ;
- les moyens techniques ;
- les membres d'équipage et leur formation ;
- les techniques d'utilisation ;
- les opérations aériennes ;
- les données sur les aéronefs ;
- les procédures normales et d'urgence.

Art. 50.- Compétence au pilotage

- les centres de formation pour l'exercice d'une activité particulière doivent être homologués par la DAC ;

- les pilotes qui auront à exercer une activité particulière devront suivre les formations définies par l'exploitant et approuvées par la DAC et portées sur le manuel d'activités particulières ;
- les pilotes doivent recevoir une déclaration de niveau de compétence d'un des centres de formation agréés ;
- l'exploitant est tenu de fournir les justificatifs nécessaires pour le niveau et le maintien de compétence de son personnel navigant ;
- une équivalence de licence étrangère de compétence pourra être délivrée par la DAC après due vérification effectuée par cette dernière auprès des organismes étrangers habilités ;
- les instructeurs chargés de la formation des pilotes aux activités particulières doivent être titulaires de qualifications requises. Si la formation est effectuée au Sénégal, ils doivent être agréés par la DAC et le programme de formation approuvé.

Art.51.- Aéronef

L'utilisation d'un U.L.M pour une activité particulière doit être conforme aux spécifications du constructeur.

Art.52.- Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté n° 001423 MTTA/DAC/BTAET du 15 Février 1995.

Art. 53.- Le Directeur de l'Aviation Civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié partout où besoin sera.-



Ampliations :

- PR	3
- PM	3
- MET	2
- ASECNA	4
- Archives	2
- JORS	2
- DAC	40