

Phone : +(221) 33.957.49.37
Fax : +(221) 33.820.06.00
AFTN : GOOOYNYX
E-mail : bnidakar@asecna.org
Web : www.ais-asecna.org



AIC
NR 06/A/19GO
25 JULY 2019

BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAÏN
B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass-SENEGAL

**BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE –
NIGER – SENEGAL – TOGO**

**ARRETE NR 015125 DU 14 JUIN 2019 RELATIF AUX AERONEFS ULTRALEGERS MOTORISES
(ULM) CIRCULANT AU SENEGAL**

LE MINISTRE DU TOURISME ET DES TRANSPORTS AERIENS,

- Vu la constitution ;
- Vu la loi n° 2015 -10 du 04 mai 2015 portant Code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile du Sénégal ;
- Vu le décret n° 2019-904 du 14 mai 2019 fixant la composition du Gouvernement ;
- Vu le décret n° 2019-910 du 15 mai 2019 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, le Secrétariat général du Gouvernement et les ministères ;
- Vu le décret n° 2019-969 du 29 mai 2019 relatif aux attributions du Ministre du Tourisme et des Transports aériens ; Sur la note de présentation du Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM),

ARRETE :

Chapitre premier - Dispositions générales

Article premier. - Le présent arrêté fixe les règles applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés (ULM) et les dispositions particulières auxquelles ils doivent satisfaire pour être exemptés de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne sur le territoire sénégalais.

Article 2. - Est qualifié d'ULM, un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé, répondant à l'une des définitions de classe suivantes :

Classe 1 (dite para moteur) : un ULM para moteur est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure souple, de type parachute ou parapente, il répond aux conditions techniques ci-après :

- La puissance maximale est inférieure ou égale à 60 KW pour un monoplace et 75 KW pour un biplace ;
- La masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et 450 kg pour un biplace.

Classe 2 (dite pendulaire) : Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.

Classe 3 (dite multiaxe) : Un ULM multiaxe est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure fixe.

Un ULM de classe 2 ou de classe 3 répond aux conditions techniques ci-après :

- La puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kw pour un monoplace et 75 KW pour un biplace ;

- La masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et 450 kg pour un biplace . Ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours ;
- La vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (V_{so}) ne dépasse pas 35 nœuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (V_c).

Classe 4 (dite autogire ultra-léger) : Un autogire ultra-léger répond aux conditions techniques ci-après :

- La puissance maximale est inférieure ou égale à 75 KW pour un monoplace et 90 KW pour une biplace ;
- La puissance maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et 450 kg pour un biplace. Ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un autogire équipé d'un parachute de secours ou de 10 % dans le cas d'un ULM à flotteur ;
- La charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg/m².

Classe 5 (dite aérostat dirigeable ultra-léger) : Un aérostat dirigeable ultra-léger répond aux conditions techniques ci-après :

- la puissance maximale est inférieure à 75 KW pour un monoplace et 90 KW pour un biplace ;
- pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;
- le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900 m³ ;
- le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égale à 2000 m³.

Classe 6 (dite « hélicoptère ultra-léger ») : Un hélicoptère ultra-léger répond aux conditions techniques ci-après :

- monomoteur dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 80 KW pour un monoplace et 100 KW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et 450 kg pour un biplace. Ces masses peuvent être augmentées de 10 % dans le cas d'un ULM à flotteur ;
- la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 8 et 20 kg/m².

Sous-classes 1 A, 2 A, 3 A aux classes 1, 2, 3 (dites à motorisation auxiliaire) : un ULM à motorisation auxiliaire répond aux conditions techniques ci-après :

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

Chapitre 2. – Identification

Article 3. – Un ULM ne peut circuler au Sénégal sans comporter, sous la voilure ou sur la structure en cas d'impossibilité, ses marques d'identification.

Les marques d'identification sont sans ornement et d'une hauteur minimale de cinquante (50) centimètres. Elles doivent être facilement lisibles.

Dans le cas où les marques ne peuvent être apposées du fait de la petite largeur de la voilure, le propriétaire doit solliciter l'autorisation du Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile pour les inscrire à l'endroit qu'il lui indiquera.

Article 4. – Le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile détermine, par règlement aéronautique, les conditions à remplir pour l'obtention de marques d'identification d'un ULM ;

Article 5.- Un registre spécial d'identification des ULM est tenu par l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 6. - Une réservation de marques d'identification peut être faite sur demande adressé au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation civile avant l'acquisition de l'ULM, dans le but de les faire apposer par le constructeur.

Article 7. - Une personne qui n'a pas la nationalité sénégalaise ou qui n'est pas ressortissant de l'UEMOA peut identifier son ULM au Sénégal après en avoir été autorisée par le ministre chargé de l'Aviation civile. Cette autorisation est jointe à la demande qui sera adressée au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 8. – Un propriétaire d'ULM identifié dans un Etat tiers peut conserver ses marques d'identification sur dérogation accordée par le ministre chargé de l'Aviation civile. Dans ce cas, les redevances à payer sont les mêmes que pour une identification.

L'ULM qui conserve ses marques est inscrit sur le registre spécial mentionné à l'article 5 du présent arrêté, si la période d'utilisation au Sénégal doit dépasser un (01) an.

Toutefois, un ULM ne peut conserver ses marques étrangères s'il doit demeurer au Sénégal durant une période supérieure à deux (02) années.

Article 9. – La carte d'identification d'un ULM est délivrée par le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile, sur demande du propriétaire ou de la personne dûment mandatée par le propriétaire.

La durée de validité de la carte d'identification est d'un (01) an.

Une demande de renouvellement doit être déposée auprès de l'Autorité de l'Aviation civile au moins un (01) mois avant la date d'expiration.

Les conditions de renouvellement de la carte d'identification sont fixées par règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 10. – Dans le cas de cession d'un ULM, le détenteur de la carte transmet au nouveau propriétaire les éléments suivants :

- la carte d'identification ;
- une déclaration de l'état de l'ULM concernant son aptitude au vol ;
- la fiche d'identification de l'ULM ;
- le dossier d'exploitation technique qui comprend le manuel d'utilisation et la manuel d'entretien ;
- la fiche de pesée, sauf pour les ULM de classe 1.

L'ancien détenteur de la carte d'identification doit informer, par courrier, le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile de la vente, dans un délai maximum de quinze (15) jours.

Une nouvelle carte d'identification est délivrée au nouveau propriétaire, à sa demande qui est accompagnée des éléments cités à l'alinéa 1 du présent article.

L'ancienne carte d'identification reste valide pendant deux (02) mois après la date de cession de l'ULM.

Chapitre 3. – Modifications

Article 11. – Tout projet de modification des caractéristiques d'un ULM doit être soumis au Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile, au moins un (01) mois avant la date prévue de la modification.

Article 12. – Est considérée comme modification majeure, celle qui concerne un des éléments descriptifs de la fiche d'identification de l'ULM.

Article 13. – Après la modification majeure, le titulaire de la carte d'identification déclare l'aptitude au vol de l'ULM modifié et adresse cette déclaration, dans les quinze (15) jours, au Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile.

Il doit joindre à sa déclaration :

- une identification des éléments descriptifs modifiés ;
- la fiche de pesée mise à jour ;
- la carte d'identification de l'ULM ;

Article 14. – En cas de modification majeure, la validité de la carte d'identification est suspendue tant que la modification n'a pas été déclarée conformément à l'article 13 précédent.

Article 15. – Dans le cas d'une modification majeure prévue par le constructeur qui a obtenu, pour l'ULM de référence modifié, une révision de la fiche d'identification ou une nouvelle fiche d'identification, la déclaration d'aptitude au vol inclut une attestation que les conditions d'installation de la modification définies par le constructeur ont été respectées et qu'il a reçu du constructeur les modifications éventuelles du dossier d'exploitation technique.

La déclaration d'aptitude au vol de l'ULM modifié donne lieu à la délivrance d'une nouvelle carte d'identification référant la fiche d'identification nouvelle ou révisée.

L'ancienne carte d'identification reste valide pendant deux (02) mois après la date de la déclaration d'aptitude au vol de l'ULM modifié, sous réserve d'être accompagnée d'une copie de cette déclaration.

Article 16. – Est considérée comme modification non majeure, toute modification différente de celle visée à l'article 12 du présent arrêté.

Article 17. – En cas de modification non majeure, l'ULM n'est pas utilisé à d'autres fins que des épreuves en vol tant que le titulaire de la carte d'identification ne s'est pas assuré que l'ULM modifié est apte au vol et, notamment qu'il est conforme aux conditions techniques applicables.

Dans ce cas, une déclaration est faite par le propriétaire auprès de l'Autorité de l'Aviation civile, avec les éléments techniques et justificatifs des travaux, ainsi que les résultats des tests effectués.

Article 18. Toute personne qui souhaite construire ou procéder à l'assemblage d'un ULM au Sénégal doit être autorisée par le ministre chargé de l'Aviation civile, après avoir soumis un dossier technique détaillé. Les éléments constitutifs du dossier technique sont fixés par règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation civile.

Chapitre 4. – Utilisation

Article 19. – Pour piloter un ULM, il faut être détenteur d'une licence en cours de validité et d'une qualification de classe de l'ULM.

Les conditions de délivrance et de renouvellement des licences sont fixées par règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation civile.

Article 20. – Un ULM doit être utilisé et entretenu conformément à son dossier d'exploitation technique. Seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de jour.

Les vols de transport aérien public, à l'exception des vols locaux définis par l'article 21 du présent arrêté, sont interdits.

Article 21. – Un vol local est un vol :

- sans escale ;
- dont le point de départ et d'arrivée sont identiques ;
- durant lequel l'ULM ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ.

Article 22. – Le remorquage de planeurs est interdit, sauf autorisation exceptionnelle du Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile pour une durée limitée.

Les conditions et les limites d'exercice de l'activité seront définies dans ladite autorisation.

Article 23. – L'utilisation d'un ULM aux fins d'instruction ou d'agrément est soumise à une autorisation préalable du Directeur général de l'Autorité de l'Aviation Civile qui détermine à cet effet les conditions et les limites d'exercice de l'activité.

Article 24. – le transport de personnes et de marchandises est interdit pour un but lucratif. Pour le loisir, le pilote doit être titulaire d'une qualification d'emport de passagers.

Article 25. – Les règles de circulation aérienne et l'aménagement d'un aérodrome sont déterminés par la réglementation aéronautique du Sénégal applicable en ces matières.

Article 26. – L'autorité de l'Aviation civile peut effectuer ou faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les inspections et la surveillance qu'elle juge nécessaires pour s'assurer qu'un ULM répond aux dispositions Réglementaires applicables.

Article 27. – Si la sécurité l'exige, le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile peut imposer à l'utilisateur des Vérifications, des modifications ou des limitations d'utilisation.

Article 28. Un ULM ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol, c'est-à-dire si, à tout Moment :

- les conditions techniques générales de conception, applicables à la date du premier visa de sa carte d'identification, sont respectées ;
- les éventuelles conditions techniques spéciales de conception notifiées par le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile sont appliquées ;

- l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de sa fiche d'identification ;
- les modifications éventuelles ont été effectuées conformément au présent arrêté ;
- les règles particulières édictées par le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité sont respectées ;
- l'ULM a été entretenu conformément à son manuel d'entretien ;
- l'ULM a été convenablement remis en état à la suite d'un incident ou d'un accident ;
- l'expérience n'a pas démontré que l'ULM présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors de la délivrance de la carte d'identification ;

Article 29. – Le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile peut déclarer inapte au vol un ULM :

- si l'un des cas prévus à l'article précédent n'est pas respecté ; ou
- lorsque le détenteur de la carte d'identification ne présente pas l'ULM à la requête des inspecteurs habilités à l'Autorité de l'Aviation civile ; ou
- lorsque le détenteur de la carte d'identification ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'utilisation de l'ULM exigés par les dispositions réglementaires en vigueur ; ou
- lorsque l'ULM a subi une modification majeure sans respect des dispositions du chapitre précédent.

Dans ce cas, le détenteur de la carte d'identification est informé directement, par écrit, par le Directeur général de l'autorité de l'aviation civile.

Article 30. – lorsque l'utilisateur d'un ULM ne respecte pas les règles de la circulation aérienne, une suspension temporaire de vol peut être prononcée par le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile.

En cas de récidive ou de manquement grave avéré, le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation civile peut prononcer la suspension définitive de vol. La décision est notifiée par lettre adressée à l'intéressé.

Article 31. – Les modalités d'exercice d'une activité particulière par un ULM sont déterminées par règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation civile.

Les activités particulières comprennent :

- les opérations d'épandage agricole ;
- la photographie, les opérations de relevés topographiques, d'observations ou de surveillance.
- Le parachutisme ;
- Le largage ;
- L'hélicoptère ;
- Le remorquage de banderoles ;
- Les autres activités de travail aérien exécutées par ULM ;

Article 32. – Le pilote de l'ULM doit communiquer à l'Autorité de l'Aviation civile tout événement de sécurité survenu durant le vol ou au sol, selon les procédures en vigueur ou par tout moyen approprié.

Tout manquement au report et à la notification d'événements de sécurité significatifs peut faire l'objet d'une sanction appropriée par le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile.

Chapitre 5. – Formation et Instruction

Article 33. – Les conditions de délivrance des agréments et autorisations aux écoles de formation, aux aéroclubs, aux instructeurs et aux examinateurs sont déterminées par règlement aéronautique de l'Autorité de l'Aviation civile.

Chapitre 6.- Dispositions finales

Article 34. – Le présent arrêté abroge l'arrêté n°03822 MET-DAC-DTAET du 06 juin 2002 portant sur les règles applicables aux aéronefs ultra-légers motorisés (U.LM).

Article 35. – Le Directeur général de l'Autorité de l'Aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel

MODIFIER 13 GEN 1-6

FIN