

REGLES APPLICABLES AUX AERODYNES ULTRA LEGERS MOTORISES (ULM)

Arrêté du Ministre du Transport du 29 Décembre 1986 fixant les règles applicables aux aérodynes ultra légers motorisés (ULM)

Le Ministre du Transport;

Vu la Loi N°59-76 du 19 Juin 1959 relative à la Navigation Aérienne;

Vu la Loi N°59-122 du 25 Septembre 1959 portant adhésion de la République Tunisienne à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 Décembre 1944 et notamment les Annexes 1, 2 et 6 à la dite Convention;

Vu le Décret N°59-201 du 4 Juillet 1959 réglementant la Navigation Aérienne et notamment son Article 122,

Arrête :

Chapitre Premier

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER.- Le présent arrêté a pour objet de fixer les règles applicables aux aérodynes ultra-légers motorisés (ULM) qui sont utilisées dans le territoire tunisien.

ARTICLE 2.- Est réputé "aérodyne ultra-léger motorisé "(ULM), tout aérodyne motopropulsé monoplace ou biplace qui satisfait à l'ensemble des conditions suivantes:

- a) Pour un monoplace :
 - masse à vide inférieure à 150 Kg
 - surface de la voilure exprimée en mètres carrés supérieure au rapport masse à vide/10 et supérieure à 10 mètres carrés,
- b) Pour un biplace
 - masse à vide inférieure à 175 Kg,
 - surface de la voilure exprimée en mètres carrés supérieure au rapport masse à vide/10 et supérieure à 10 mètres carrés
- c) Aussi bien pour un monoplace que pour un biplace .
 - l'appareil doit être contrôlable à une vitesse égale ou inférieure à 45 km/heure;
 - la contenance du/ou des réservoirs de carburant ne doit pas dépasser 20 litres.

ARTICLE 3.- Les ULM sont répartis en deux classes,

- a) les ULM pendulaires dont le pilotage s'effectue par déplacement du centre de gravité;
- b) les ULM multiaxes dont le pilotage s'effectue au moyen de gouvernes aérodynamiques.

ARTICLE 4.- L'utilisation des ULM est limitée au sport aérien et loisir. Toutefois leur utilisation peut être étendue à titre provisoire et expérimental, à d'autres activités de travail aérien dans les conditions qui seront fixées par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Chapitre Deux

IDENTIFICATION

ARTICLE 5.- Les ULM ne sont pas immatriculés, ils portent des marques d'identification.

ARTICLE 6.- Sont identifiés les ULM appartenant à:

- 1) des personnes physiques tunisiennes;
- 2) des personnes morales tunisiennes pour 51% au moins.

ARTICLE 7.- Les personnes visées à l'Article 6 ci-dessus et qui désirent obtenir une identification d'un ULM en Tunisie adressent sous pli recommandé à la Direction Générale de l'Aviation Civile une demande d'identification signée.

La demande d'identification mentionne :

- 1) Les caractéristiques de l'appareil, l'année de sa construction, le nombre de ses moteurs et leur puissance homologuée et éventuellement son numéro de série;
- 2) Le nom de domicile du 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 prises en considération aux fins d'identification;
 - 2 - des titres établissant la propriété;
 - 3 - pour les ULM importés, d'une déclaration sur l'honneur du postulant certifiant que les prescriptions douanières ont été respectées.

ARTICLE 8.- Les marques d'identification sont délivrées par les services de la Direction de l'Aviation Civile. Un registre spécial sera ouvert à cet effet

ARTICLE 9.- Les marques d'identification comportent la lettre U suivie d'un numéro d'ordre.

ARTICLE 10.- Les marques doivent apparaître de manière telle que l'ULM puisse être facilement identifié. Elles sont disposées en ligne sur l'intrados de la voilure, 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 1, 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.

Chapitre Trois

NAVIGABILITÉ

ARTICLE 11.- Toute personne qui se propose de construire un ULM doit:

- 1) en informer la Direction Générale de l'Aviation Civile
- 2) fournir tout document et effectuer tous essais exigés par la Direction Générale de l'Aviation Civile;
- 3) informer la Direction Générale de l'Aviation Civile de toute modification qu'elle a l'intention d'apporter à l'appareil au cours de la construction

ARTICLE 12.- L'aptitude au vol d'un ULM est attestée par un laissez-passer délivré par les services de l'Aviation Civile.

ARTICLE 13.- Le laissez-passer est valable pour une période d'un an à partir de la date de sa délivrance. Il peut être renouvelé pour des périodes successives de même durée.

ARTICLE 14.- En vue de la délivrance ou du renouvellement du laissez-passer, les conditions de l'aptitude au vol sont considérées par les agents désignés de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces agents peuvent vérifier à tout moment l'état d'entretien des ULM pour lesquels un laissez-passer a été délivré.

ARTICLE 15.- La Direction Générale de l'Aviation Civile peut refuser de délivrer le laissez-passer lorsque le constructeur ne s'est pas conformé aux dispositions de l'Article 11 ci-dessus.

ARTICLE 16.- Le laissez-passer est retiré dans les cas suivants

- 1) L'ULM subi une modification sans l'approbation de la Direction Générale de l'Aviation Civile.
- 2) En cas d'avarie
- 3) Lorsque l'ULM cesse de réunir les conditions de l'aptitude au vol.

ARTICLE 17.- Le propriétaire ou l'exploitant d'un ULM est tenu d'informer la Direction de l'Aviation Civile de toute avarie survenue ", à son appareil

ARTICLE 18.- Pour obtenir le laissez-passer, le postulant doit adresser à la Direction de l'Aviation Civile une demande accompagnée d'un dossier technique complet déposé en deux exemplaires
Le laissez-passer est délivré après une inspection au sol de l'appareil par les agents habilités de la Direction Générale de l'Aviation Civile 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

ARTICLE 19.- Le postulant est tenu de déposer un programme d'entretien tenant compte notamment des sollicitations au décollage à l'atterrissage ainsi que des risques de corrosion

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 le 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 o
- 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 ou 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

ARTICLE 20.- Tout renouvellement du laissez- passer est subordonné à l'essai en vol prévu à l'Article 18 ci-dessus

chapitre Quatre TITRES AÉRONAUTIQUES

ARTICLE 21.- Pour piloter un ULM, il faut être titulaire de la licence de pilote d'ULM en cours de validité.

ARTICLE 22.- Pour obtenir la licence de pilote d'ULM 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 classe 2;
- 3) **Titre** : être titulaire du brevet de pilote d'ULM dont les conditions d'obtention sont fixées par arrêté
- 4) **Expérience** : Avoir totalisé au moins 15 heures de vol sur ULM

ARTICLE 23.- La licence de pilote d'ULM est valable 24 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 douze mois précédant la demande de renouvellement, de cinq heures de vol en qualité de pilote d'ULM.

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'ULM

ARTICLE 24.- La licence de pilote d'ULM permet à son titulaire de piloter seul à bord tout ULM.

Pour emmener un passager, le pilote d'ULM doit en avoir reçu l'autorisation par un instructeur habilité Celui-ci précisera les classes d'ULM pour lesquelles cette autorisation est valable

CHAPITRE CINQ
NAVIGATION AÉRIENNE
Section 1
BANDES D'ENVOL

ARTICLE 25.-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 aérodynes ultra-légers motorisés

ARTICLE 26.-Aucune bande d'envol ne peut être établie sans l'autorisation de la Direction de l'Aviation Civile

ARTICLE 27 .- L'autorisation objet de l'article 26 ci-dessus, est accordée après enquête technique effectuée par les Services intéressés de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

ARTICLE 28.- L'implantation des bandes d'envol est interdite :

- à l'intérieur des agglomérations,
- à l'intérieur de l'enceinte ou a proximité d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou à usage restreint
- a proximité des zones interdites ou dangereuses
- a proximité des frontières

ARTICLE 29.- Les caractéristiques physiques des bandes d'envol doivent permettre aux aérodynes ultra-légers motorisés auxquels elles sont destinées, d'évoluer à leur surface et à leur bord dans des conditions prescrites de sécurité notamment, pentes, résistances et dégagement d'obstacles.

ARTICLE 30.- Pour obtenir l'homologation d'une bande d'envol, le postulant doit déposer auprès des services de la Direction Générale de l'Aviation Civile une demande comprenant les documents

ci-après :

- Une carte situant la bande d'envol;
- Fiche technique du terrain dont modèle ci-joint en Annexe.
- Caractéristiques techniques d'utilisation de l'appareil précisant la limitation opérationnelle;
- Autorisation du propriétaire du terrain et tout autre document technique exigé par les services de l'Aviation Civile.

ARTICLE 31.- 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 n 2
ESPACE ARIEN

ARTICLE 32.- L'évolution des aérodynes ultra-légers motorisés dans l'espace aérien contrôlé est interdite

Toutefois l'évolution à l'intérieur d'une zone de contrôle d'aérodrome ou d'une zone réglementée peut être accordée dans les conditions fixées par les services intéressés de l'Aviation Civile.

ARTICLE 33.- L'utilisation des aérodynes ultra-légers motorisées est interdite:
-au-dessus des agglomérations et des zones interdites dangereuses

- au-dessus des surfaces terrestres à une hauteur supérieure à 300 mètres;
- dans des conditions autres que celles du régime de vol à vue
- au-dessus de la mer
- dans des conditions météorologiques ne garantissant pas leur sécurité
- de nuit

ARTICLE 34.-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 aéroplanes ultra-légers motorisés .

ARTICLE 35.-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

ARTICLE 36.-Pour effectuer un vol d'ULM, le port du casque protecteur et de ceinture de sécurité est obligatoire

ARTICLE 37.- Durant toute la partie du vol, le pilote d'ULM doit garder le contact visuel permanent avec le sol

ARTICLE 38.- Nul aéroplane ultra-léger motorisé n'est admis à la circulation aérienne s'il n'a à son bord les documents suivants -Le laissez-passer, -La licence du pilote en cours de validité; -La police d'assurances couvrant sa responsabilité civile envers les tiers

ARTICLE 39.-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 de la circulation aérienne et à la Direction de l'Aviation Civile.

Tunis, le 29 Décembre 1986
LE MINISTRE DU TRANSPORT
Mohamed KRAIEM

V U
LE PREMIER MINISTRE

Rachid SFAR

ANNEXE
FICHE TERRAIN

Dénomination:
Coordonnées géographiques :
Gouvernerat de:
Délégation de:
Propriétaire:
Nature des travaux:
Date prévue du commencement des travaux:
Durée des travaux:
Orientation de la piste:
Dimensions:
Altitude:
Pente:
Nature du terrain:
Résistance: