

15 NOV 2000

ARRETE N° 001542/MINT DU
fixant les conditions d'utilisation des ultralégers
motorisés (ULM).

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- VU la Constitution ;
VU la Convention relative à l'aviation civile internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;
VU la Loi n° 98/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile ;
VU le décret n° 99/198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité aéronautique ;
VU le décret n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du Gouvernement ;
VU le décret n° 2004/322 du 08 décembre 2004 portant formation du Gouvernement ;
VU le décret n° 2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique,

ARRETE :

ARTICLE 1^{er}. - Le présent arrêté fixe les conditions d'utilisation des ultra-légers motorisés, a abrégé U.L.M.

ARTICLE 2. - Les aéronefs sont des aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés. Ils sont répartis en classes correspondant aux conditions techniques suivantes :

1. Classe 1A.

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

2. Classe 1B : Paramoteurs :

- puissance maximale continue inférieure ou égale à 45 KW pour les monoplaces et à 60 KW pour les biplaces ;
- masse maximale inférieure ou égale à 300 kg pour les monoplaces et 450 kg pour les biplaces ;
- charge alaire à la masse maximale inférieure à 30 kg/ m².

3. Classe 2 et classe 3 Pendulaires :

- puissance maximale continue inférieure ou égale à 45 KW pour les monoplaces et à 60 KW pour les biplaces ;
- masse maximale inférieure ou égale à 300 kg pour les monoplaces et 450 kg pour les biplaces. Ces masses peuvent être augmentées de 5% au cas où l'U.L.M. est équipé d'un parachute de secours ou de flotteurs ;



- vitesse de décrochage (V_{S0}) inférieure ou égale à 65 km/h, ou charge alaire à la masse maximale inférieure à 30 kg/m².

4. Classe 4 Autogires ultralégers :

- puissance maximale continue inférieure ou égale à 60 KW pour les monoplaces et à 80 KW pour les biplaces ;
- masse maximale inférieure ou égale à 300 kg pour les monoplaces et 450 kg pour les biplaces ;
- charge rotorique à la masse maximale comprise entre 4,5 et 12 kg /m².

5. Classe 5 Aérostats ultralégers :

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

ARTICLE 3.- (1) Le propriétaire de l'U.L.M. a l'obligation de détenir une carte d'identification qui est délivrée par l'Autorité aéronautique, à la condition que le propriétaire :

- a) a produit la fiche d'identification visée de l'U.L.M. ou produit une copie certifiée conforme par le constructeur, de la fiche d'identification visée de l'U.L.M. de référence et ;
- b) dispose d'un dossier d'utilisation qui comprend :
 - pour les U.L.M. monoplaces construits en série (hors classe 1A) à partir d'un U.L.M. de référence et pour les U.L.M. biplaces, un matériel d'utilisation et un manuel d'entretien ;
 - pour les autres U.L.M., un manuel d'entretien.

(2) L'Autorité Aéronautique notifie sur la carte d'identification les marques d'identification comprenant le code de la province d'attache choisi par le propriétaire suivi de deux ou trois chiffres et une fiche d'identification est associée à la carte d'identification.

(3) La fiche d'identification d'un U.L.M. est délivrée par l'Autorité Aéronautique, si le constructeur :

- détermine et déclare l'aptitude au vol de l'U.L.M., notamment la conformité à la partie descriptive de sa fiche d'identification ;
- produit la partie descriptive de la fiche d'identification ;
- produit un dossier technique constructeur, qui comprend le compte-rendu des épreuves au sol et en vol et le dossier d'utilisation.

(4) La partie descriptive identifie les éléments caractéristiques de l'U.L.M., notamment sa masse, sa voilure, sa motorisation, son domaine de vitesse.

ARTICLE 4.- (1) Le dossier technique constructeur doit être tenu à la disposition de l'Autorité aéronautique. Cette dernière impose un programme d'épreuves au sol et en vol



(2) L'Autorité aéronautique porte sur la fiche d'identification le code d'identification de l'U.L.M.

ARTICLE 5.- Le visa de la carte d'identification est renouvelé tous les deux (2) ans sous la réserve que le propriétaire démontre l'aptitude au vol de son U.L.M.

ARTICLE 6.- (1) Dans le cas de la cession d'un U.L.M., le nouveau propriétaire doit disposer des éléments suivants transmis par l'ancien propriétaire :

- a) la carte d'identification avec la mention "vendu" et la date de vente ;
- b) une déclaration de l'aptitude au vol de l'U.L.M. ;
- c) la fiche d'identification ;
- d) le dossier d'utilisation, qui comprend, pour tout U.L.M. un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien.

(2) Le visa de la nouvelle carte d'identification est effectué par l'Autorité aéronautique au vu de l'ancienne carte et de sa fiche d'identification associée.

ARTICLE 7.- (1) Un U.L.M. ne peut circuler sans porter sous la voilure ou sur la structure en cas d'impossibilité :

- a) les marques d'identification ; ou
- b) les marques d'identification provisoires ; ou
- c) les marques d'identification constructeur.

(2) Les marques visées à l'alinéa 1 ci-dessus sont, sans ornement et d'une hauteur minimale de 50 cm. Elles doivent être facilement lisibles.

ARTICLE 8.- (1) Le dossier de calcul et les épreuves en vol et au sol doivent permettre de tester l'ensemble des éléments intéressant la sécurité et de couvrir l'ensemble des utilisations prévues pour l'U.L.M. Les démonstrations doivent être effectuées conformément à un programme minimal défini par l'Autorité aéronautique.

(2) L'exécution de ce programme fait l'objet d'un compte rendu, joint au dossier technique constructeur.

(3) L'Autorité aéronautique peut exiger des justifications et des épreuves spéciales en vol et au sol pour les U.L.M. présentant des caractéristiques particulières, notamment pour les U.L.M. de classe 2 ou 3 dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/ m².

(5) En outre, elle peut faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les contrôles qu'elle juge nécessaires à l'effet de vérifier l'exactitude des déclarations du constructeur ou du propriétaire.



ARTICLE 9.- Les épreuves en vol se font, soit dans le cadre de marques d'identification provisoires, soit dans le cadre de marques constructeur. Elles sont effectuées par un pilote seul à bord.

ARTICLE 10.- Toute modification qui concerne un des éléments de la fiche d'identification qui doit être approuvée préalablement par l'Autorité aéronautique.

ARTICLE 11.- Une instruction de l'Autorité Aéronautique fixe les conditions d'approbation des modifications majeures.

ARTICLE 12.- Un U.L.M. doit être utilisé et entretenu conformément à son dossier d'utilisation.

ARTICLE 13.- Si la sécurité l'exige, l'Autorité aéronautique peut exiger sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité, des vérifications, des modifications ou des limitations d'utilisation.

ARTICLE 14.- (1) Un U.L.M. ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol, c'est-à-dire, si à tout moment :

- a) les conditions techniques générales de conception, applicables à la date du premier visa de sa carte d'identification, sont respectées ;
- b) les éventuelles conditions techniques spéciales de conception notifiées par l'Autorité aéronautique sont appliquées ;
- c) l'aéronef est conforme à la partie descriptive de sa fiche d'identification ;
- d) les modifications éventuelles ont été effectuées conformément au présent arrêté ;
- e) les règles particulières édictées par l'Autorité aéronautique sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité sont respectées ;
- f) l'aéronef a été entretenu conformément à son manuel d'entretien ;
- g) l'aéronef a été remis en état, à la suite d'un incident ou d'un accident ;
- h) l'expérience n'a pas démontré que l'aéronef présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors du visa de la carte d'identification.

(2) Un U.L.M. est inapte au vol lorsque le propriétaire :

- a) ne présente pas l'aéronef à la requête de l'Autorité aéronautique ;
- b) ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'utilisation de l'aéronef exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

(3) L'inaptitude au vol est annotée sur la carte d'identification ou signifiée par écrit par l'Autorité aéronautique.

ARTICLE 15.- L'utilisation d'un ULM dans le cadre du travail aérien est effectuée par un pilote détenteur d'une licence de pilote professionnel.

ARTICLE 16.- L'Autorité aéronautique peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'elle juge nécessaire pour la détermination et le maintien de l'aptitude au vol des U.L.M. par des personnes ou organismes habilités à cet effet.



ARTICLE 17.- Les modalités d'application du présent Arrêté seront précisées par instruction de l'Autorité aéronautique.

ARTICLE 18.- Le Directeur Général de l'Autorité aéronautique est chargé de l'application du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera./-

YAOUNDE, le 15 NOV 2006

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,



[Signature]
DAKOLE DAISSALA