

ARRETE N° 6989/98-MTM/SG/DAC/SEA/M

**portant réglementation des aéronefs Ultra-Légers
Motorisés (ULM)**

Le Ministre des Transports et de la Météorologie,

Vu la Constitution,

Vu l'Ordonnance n° 78-015 du 31 août 1978 relative aux droits et aux règles de circulation des aéronefs,

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée au JORM le 20 juillet 1957,

Vu l'Ordonnance n° 92-024 du 8 juillet 1992 portant institution d'un code malagasy de l'aviation civile, ratifiée par la délibération n° 92-044/HAE/RAT.ORD du 28 octobre 1992,

Vu l'Ordonnance n° 62-005 du 31 juillet 1992 relative à l'immatriculation, à la nationalité et à la propriété des aéronefs,

Vu le Décret n° 98-522 du 23 juillet 1998 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement,

Vu le Décret n° 98-530 du 31 juillet 1998 portant nomination des membres du Gouvernement,

Vu le Décret n° 62-501 du 5 octobre 1962 fixant les règles relatives à la tenue du régime d'immatriculation et à la délivrance des certificats d'immatriculation,

Vu l'Arrête n° 2368 du 29 octobre 1962 définissant les marques de nationalité et d'immatriculation devant être apposées sur les aéronefs,

Vu l'Arrêté n° 196 du 18 janvier 1963 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils,

Arrête :

TITRE PREMIER

GENERALITES

Article premier. – *Définitions*

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'aire sur la surface de la terre.

ULM : Est qualifié ultra-léger motorisé (ULM), tout aéronef motopropulsé qui satisfait aux conditions suivantes :

- ULM de catégorie I : aéronef monoplace dont la masse à vide est égale ou inférieure à 150 kg, surface de voilure portante est supérieure à 10 m², et le rapport de masse à vide par la surface de voilure portante est inférieur à 10 kg par m² ;
- ULM de catégorie II : aéronef biplace dont la masse à vide est égale ou inférieure à 175 kg ou monoplace dont la masse à vide est supérieure à 150 kg et égale ou inférieure à 175 kg. Dans les deux cas, la surface de voilure portante est supérieure à 10 m², et le rapport de la masse à vide par la surface de voilure portante est inférieure à 10 kg par m².

Art. 2. – *Objet*

Le présent Arrêté a pour objet :

- a. D'instituer la réglementation sur l'utilisation et l'exploitation des aéronefs ultra-légers motorisés (ULM),
- b. D'apporter des précisions sur les conditions de vol des aéronefs ultra-légers motorisés (ULM).

Art. 3. – *Domaine d'application*

Les dispositions du présent Arrêté sont applicables :

- en totalité, aux aéronefs ULM immatriculés à Madagascar selon les dispositions du Titre II ci-après, et inscrits au registre malagasy d'immatriculation des aéronefs.
- Aux aéronefs ULM étrangers, évoluant à Madagascar, pourvus d'une carte d'identification ou certificat d'immatriculation, et d'un document de navigabilité en état de validité délivré par son Etat d'origine et reconnus valables par les autorités Malagasy, ou d'un laissez-passer établi ou validé par les autorités Malagasy dans les mêmes conditions que pour un ULM Malagasy.

TITRE II

IDENTIFICATION DES ULM

Art. 4. – L'immatriculation des aéronefs Ultra-Légers Motorisés est constatée par une carte d'identification délivrée par la Direction de l'Aviation Civile en conformité avec les dispositions du Titre III du présent Arrêté.

Art. 5. – Un aéronef ULM ne peut être mis en œuvre sans comporter sous l'intrados de la voilure les marques d'identification attribuées par la Direction de l'Aviation Civile. Ces marques doivent être facilement lisibles.

Art. 6. – L'identification est attribuée par la Direction de l'Aviation Civile après étude du dossier technique. L'identification se compose de trois lettres : la première désigne la région et est suivie d'un tiret, les deux autres sont attribuées au fil des identifications.

Antananarivo	Antsiranana	Toamasina
T-AA à T-AZ	D-AA à D-AZ	A-AA à A-AZ
T-BA à T-BZ	D-BA à D-BZ	A-BA à A-BZ
T-CA à T-CZ	D-CA à D-CZ	A-C à A-CZ
-	-	-
-	-	-
-	-	-
T-ZA à T-ZZ	D-ZA à D-ZZ	A-ZA à A-ZZ

Mahajanga	Toliara	Fianarantsoa
M-AA à M-AZ	U-AA à U-AZ	F-AA à F-AZ
M-BA à M-BZ	U-BA à U-BZ	F-BA à F-BZ
M-CA à M-CZ	U-CA à U-CZ	F-CA à F-CZ
-	-	-
-	-	-
-	-	-
M-ZA à M-ZZ	U-ZA à U-ZZ	F-ZA à F-ZZ

La Direction de l'Aviation Civile tient à jour le registre des identifications d'ULM.

Art. 7. – Marques d'identification provisoire

Un aéronef ULM en cours d'essai, en vue de constitution ou de modification de son dossier technique, ou, importé, en cours de constitution de son dossier en vue d'inscription au registre malagasy d'identification des ULM, doit faire l'objet d'une demande d'identification provisoire adressée au Ministre chargé de l'Aviation Civile selon le modèle défini à l'annexe I au présent Arrêté avec les pièces suivantes :

- certificat de radiation du pays d'origine pour les ULM importés ;
- un dossier faisant ressortir que le demandeur est bien le propriétaire de l'aéronef (Acte de vente, acte de cession, facture commerciale...)

Après réception par le Ministre chargé de l'Aviation Civile de la demande d'identification provisoire, il est délivré un laissez-passer exceptionnel valant carte d'identification provisoire valable au plus 6 mois non renouvelable.

Les marques d'identification provisoire se composent de trois lettres : la première désigne la région où se trouve le port d'attache de l'appareil et est suivie d'un tiret, la deuxième est la lettre V et la troisième est attribuée au fil des identifications.

TITRE III

CONDITIONS TECHNIQUES DE DELIVRANCE ET DE MAINTIEN D'UNE CARTE D'IDENTIFICATION

Art. 8. – Domaine d'application

Les dispositions ci-après s'appliquent aux aéronefs ULM répondant à la définition exposée à l'article premier du présent Arrêté.

Art. 9. – Conformément à l'article 4 du titre II du présent Arrêté, une carte d'identification est délivrée pour chaque ULM par les Services compétents après accord de la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 10. – *Demande de carte d'identification*

Le dossier de demande de carte d'identification est adressé par le propriétaire à la Direction de l'Aviation Civile.

Le dossier se compose de :

- formulaire « Demande d'identification d'ULM » en annexe I rempli et signé ;
- formulaire de référence délivré par le constructeur suivant modèle en annexe 2 ou document équivalent ;
- manuel utilisateur remis par le constructeur au propriétaire de l'ULM ;
- programme d'entretien remis par le constructeur au propriétaire de l'ULM.

Art. 11. – Après étude de dossier technique, acceptation et attribution d'une identification, conformément à l'article 6 du titre II du présent Arrêté, la Direction de l'Aviation Civile transmet aux Services compétents copie du dossier et l'autorisation de délivrance d'une carte d'identification pour préparation de la « Carte d'identification ».

Art. 12. – *Visite technique*

Un examen technique est pratiqué par les Services compétents afin de vérifier le bien fondé des déclarations du postulant.

Au cours de cette visite, le postulant présentera aux Services compétents les manuels d'utilisateur et programme d'entretien.

Art. 13. – Lorsque l'examen technique s'est déroulé de façon satisfaisante, la carte d'identification valable pour une durée de deux ans est immédiatement remise au postulant par les Services compétents.

Art. 14. – *Renouvellement de la carte d'identification*

Les renouvellement pour une période de 2 (deux) ans est accordé par les Services compétents après inspection satisfaisante de l'ULM et vérification que l'exploitant dispose des manuels d'utilisateur et programme d'entretien.

Art. 15. – La demande de renouvellement doit être adressée aux Services compétents avant l'échéance de la validité de la carte d'identification.

Le renouvellement peut s'effectuer dans la période de trois mois précédent l'échéance sans pénaliser la période de la validité.

Ex :

- renouvellement 2 mois avant échéance ;
- validité = 26 mois.

Art. 16. – Il appartient à l'exploitant de faire en sorte d'être prévenu par les constructeurs de l'ULM et du moteur des modifications ou inspections obligatoires qui pourraient survenir.

Art. 17. – Aucune modification ne peut être effectuée sur un ULM sans l'accord des Services compétents après dépôt d'un dossier de modification. Le non respect de cet article entraîne le retrait immédiat de la carte d'identification.

Art. 18. – Le paiement des redevances aux Services compétents s'effectue conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 19. – *Dossier technique*

L'ensemble du dossier technique comprend :

- le manuel utilisateur remis par le constructeur ;
- le programme d'entretien.

Le manuel utilisateur, obligatoire pour tous les ULM de catégorie II et de construction en série, doit comporter les paragraphes suivants :

- généralités ;
- performances à masse maximale ;
- structure ;
- GMP ;
- Montages, réglages et équipements ;
- Activités particulières ;
- Autres utilisations.

Art. 20. – *Documents de bord*

Les documents ci-dessous doivent se trouver à bord de l'ULM ou en possession du pilote :

1. Pour les ULM malagasy tels définis au Titre II du présent Arrêté :

- la carte d'identification ;
- les livrets de bord de l'appareil (Livret d'aéronefs, livret moteur, carnet de route).

2. Pour les ULM 2 étrangers :

- un document officiel par lequel l'ULM peut être identifié ;
- un document officiel faisant ressortir que l'appareil est en état de vol valide.

Dans tous les cas, ces documents doivent être présentés aux Services compétents qui en feraient la demande.

TITRE IV

ENTRETIEN DES AERONEFS ULM

Art. 21. – Les dispositions du présent titre fixent les règles générales à respecter pour assurer l'entretien des aéronefs ULM et leur maintien en parfait état de service. L'exploitant peut, soit mettre en place lui-même les services d'entretien nécessaires, soit de s'adresser à des établissements qualifiés, selon les dispositions de l'arrêté n° 4850/95/MTM/SG/DAC/SEA/M du 18 août 1995 relatif à l'agrément des ateliers d'entretien d'aéronefs.

Art. 22. – Les opérations d'entretien et de révision, les modifications et réparations effectuées sur les aéronefs ULM doivent être accomplies conformément aux méthodes appropriées, prescrites au programme d'entretien ou approuvées par les Services compétents.

Art. 23. – Après chaque opération d'entretien, une fiche d'entretien doit être remplie et signée par les personnes habilitées à certifier que les travaux d'entretien ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites dans le programme d'entretien.

TITRE V

EQUIPEMENTS ET INSTRUMENTS DE BORD

Art. 24. – Les aéronefs ULM doivent être dotés d'un équipement radio permettant :

- des communications bilatérales à une distance de 25 milles marins ou moins avec le contrôle d'aérodrome de chaque aérodrome régulier sur lequel il est prévu un atterrissage ou un décollage lorsque cet aérodrome est prévu d'un tel contrôle ;
- la réception à tout moment du vol des renseignements météorologiques.

Art. 25. – Les aéronefs ULM doivent, au minimum, être équipés des instruments indispensables suivants :

- anémomètre ; et
- un émetteur-récepteur.

TITRE VI

REGLES DE CIRCULATION AERIENNE DES ULM

Art. 26. – *Dispositions générales*

La circulation des aéronefs ULM est soumise aux règles édictées par le présent titre et aux obligations fixées par l'Arrêté n° 2239 du 4 juin 1970 fixant le règlement de la circulation aérienne et ses annexes lorsqu'elle ne font pas l'objet de dispositions particulières dans le présent Arrêté.

Art. 27. – L'atterrissage ou l'amerrissage, le décollage et les manœuvres des aéronefs ULM ne peuvent se faire que sur des plates-formes autorisées dans des conditions fixées par l'instruction interministérielle. Tout atterrissage en dehors des plates-formes autorisées doit faire l'objet d'un compte-rendu aux autorités compétentes.

Art. 28. – Notification des incidents et accidents d’aviation

Tous les incidents ou accidents d’aéronef ULM doivent être notifiés aux autorités compétentes conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 29. – Sauf dérogation délivrée par l’autorité de la circulation aérienne, tout aéronef ULM ne doit pas évoluer au-dessus du niveau d’une altitude supérieure à 3 500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, ou à 1 000 pieds au-dessus du sol, si cette dernière est plus élevée.

Art. 30. – Sauf pour les besoins du décollage ou de l’atterrissage et les manœuvres qui s’y rattachent, les aéronefs ULM ne voleront pas :

1. A moins de 5 km de rayon à une hauteur de 200 m au-dessus de l’obstacle le plus élevé situé dans la ville ou agglomération ;
2. Au-dessus des autres agglomérations et les rassemblements de personnes ou d’animaux, au-dessus des hôpitaux à une hauteur au-dessus de l’obstacle le plus élevé inférieur à 150m.

Art. 31. – Priorités de passage

En finale, les aéronefs ULM céderont la priorité aux avions pour l’atterrissage.

Dans tous les cas, les aéronefs ULM céderont la priorité aux autres aéronefs et aérodynes non moto-propulsés.

Art. 32. – Tout vol d’aéronef ULM doit respecter les restrictions relatives aux espaces aériens règlementés en vigueur.

TITRE VII

EXPLOITATION ET UTILISATION DES AERONEFS ULM

Art. 33. – L’exploitant est tenu de se conformer aux directives spécifiées par le constructeur dans les manuels d’opération et de maintenance.

Art. 34. – L’utilisation d’un aéronef ULM est subordonnée de la part du ou des occupants au port d’un casque.

Art. 35. – Utilisations particulières

Toutes utilisations particulières telles que mentionnées à l’article 3 de l’Arrêté n° 354-95/MTM/SG/DAC/SEA/M du 16 janvier 1998 doivent être pratiqués conformément aux dispositions dudit Arrêté.

Art. 36. – Obligation de l’équipage

Le pilote d’un aéronef ULM doit se conformer aux consignes particulières ci-après :

- il doit être familiarisé avec l’aéronef et l’équipement nécessaire à l’utilisation particulière de ce dernier ;

- il ne peut piloter un aéronef ULM que de jour et en conditions météorologiques de vol à vue ;
- sauf autorisation spéciale concerné, il ne peut pas évoluer dans la zone terminale d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique. Toutefois, cette autorisation est subordonnée et à la possession par le pilote d'une qualification de radiotéléphonie restreinte valable, et à la capacité du pilote dans l'entretien radiotéléphonique bilatérale entre un aéronef et l'organe de contrôle de la circulation aérienne. En plus, en cas d'interruption de la liaison radiotéléphonique bilatérale, il devra libérer sans délai les espaces subordonnés à cette autorisation spéciale.
- Il doit s'assurer que le chargement respecte à tout moment les limitations fixées par le dossier technique du constructeur.

Le pilote d'un ULM assume entièrement les obligations et les responsabilités du Commandant de bord. Il est responsable de la conduite de l'ULM et de l'application des règles de l'aire ainsi que des consignes particulières d'exploitation de l'aéronef, établies par le constructeur.

TITRE VIII

DISPOSITIONS PENALES

Art. 37. – La violation par quiconque des dispositions du présent Arrêté sera punie des peines y afférentes prévues par les textes en vigueur, notamment la Loi n° 78-041 du 9 novembre 1978 relative au droit et aux règles de la circulation des aéronefs et le Code malagasy de l'Aviation Civile.

TITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Art. 38. – Le Directeur de l'Aviation Civile est chargé de l'application du présent Arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République et entrera en vigueur dès son apparition.

Antananarivo, le 26 août 1998

Le Ministre des Transports
et de la Météorologie,

RASOLONAY Charles Angelo.