
SECRETARIAT GENERAL

**AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE**



A R R E T E N°2019 *00014* **MTMUSR/SG/ANAC**
portant conditions d'utilisation des aéronefs
ultralégers motorisés (ULM).

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE
ET DE LA SECURITE ROUTIERE**

=====

- Vu** la Constitution ;
 - Vu** le décret n°2019-004/PRES du 21 janvier 2019 portant nomination du Premier Ministre ;
 - Vu** le décret n°2019-0042/PRES/PM du 24 janvier 2019 portant composition du Gouvernement ;
 - Vu** le décret n°2019-0139/PRES/PM/SGG-CM du 18 février 2019 portant attributions des membres du Gouvernement ;
 - Vu** le décret n°2018-0784/PRES/PM/MTMUSR du 30 août 2018 portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
 - Vu** le décret n°2015-788/PRES/TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015 portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé «ANAC» ;
 - Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
 - Vu** le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
 - Vu** la Loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
 - Vu** le décret n°2012-1075/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDAC/MATDS du 31 décembre 2012 portant réglementation des services aériens ;
 - Vu** le décret N°2012-115/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne ;
 - Vu** le décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile ;
- Sur** proposition du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

A R R E T E

=====

./.....

Article 1 :

Le présent arrêté définit les conditions techniques d'exploitation des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) au Burkina Faso.

Il fixe les dispositions particulières auxquelles les ULM doivent satisfaire pour être exemptés de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne.

Article 2 :

L'utilisation d'un aéronef ultraléger motorisé (ULM) est une activité aéronautique qui relève de l'entière responsabilité du propriétaire aussi bien au niveau de l'entretien que du pilotage.

Article 3 :

Le présent arrêté s'applique à tout aéronef ultraléger motorisé (ULM) identifié au Burkina Faso.

Tout ULM identifié à l'étranger ne peut évoluer sur le territoire national sur une période excédant six (06) mois sans être identifié par l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) du Burkina Faso.

Les ULM identifiés à l'étranger et désirant évoluer au Burkina Faso durant la période définie à l'alinéa 2 du présent article doivent respecter les dispositions en matière de circulation aérienne au Burkina Faso.

Article 4 :

Les vols de transport aérien commercial de passagers par un aéronef ultraléger motorisé (ULM) sont interdits sur le territoire burkinabé.

Article 5 :

Un exploitant ne peut utiliser un aéronef ultraléger motorisé (ULM) pour des activités particulières au Burkina Faso s'il ne détient une autorisation de l'ANAC conformément à l'arrêté relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils pour les activités de travail aérien (RAF06.5).

Article 6 :

Les frais afférents à la délivrance de licences, de certificats, de permis, d'extrait de registre d'identification, d'autorisations d'exploitation des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) ou tout autre document similaire sont facturés par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 7 :

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 8 :

Le Secrétaire Général du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et le Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le **06 MAI 2019**




Vincent Timbindi DABILGOU
Officier de l'ordre national

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA
SECURITE ROUTIERE



ANNEXE

RAF06.ULM: CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS ULTRALEGERS MOTORISES (ULM)

Edition A, Février 2019

ANNEXE A L'ARRETE N° 2019...**0014**...../MTMUSR/SG/ANAC



RAF 06.ULM

**CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS
ULTRALEGERS MOTORISES (ULM)**

Edition : A

Date : 22/01/2019

Page 1 sur 44

MAITRISE DU DOCUMENT

Acteurs

Rôle	Fonction	Nom & Prénom	Visa	Date	Diffusion
Rédacteur	Groupe d'experts représenté par DEA	Hassane Ibrahim KONE		15/10/2018	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Version électronique <ul style="list-style-type: none"> - ANAC - Exploitants ▪ Version papier <ul style="list-style-type: none"> - Bibliothèque (ANAC)
Vérificateur	Présidente CVRAF (DTA)	Lucie ZEBA/TRAORE			
Approbateur	DG	Azakaria TRAORE		23 JAN. 2019	
Edition	Date	Justification			
A	22/01/2019	Elaboration			

**LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE**

Référence	Source	Titre	Edition	Révision
<i>Annexe 1</i>	<i>OACI</i>	<i>Licences du personnel</i>	<i>11^{ème} Edition 2011</i>	<i>172</i>
<i>Annexe 2</i>	<i>OACI</i>	<i>Règles de l'air</i>	<i>10^{ème} Edition 2005</i>	<i>45</i>
<i>Annexe 6</i>	<i>OACI</i>	<i>Exploitation technique des aéronefs (Partie 2 : Aviation général)</i>	<i>8^{ème} Edition 2014</i>	<i>33</i>
<i>Annexe 8</i>	<i>OACI</i>	<i>Navigabilité des aéronefs</i>	<i>11^{ème} Edition 2010</i>	<i>104</i>



RAF 06.ULM
CONDITIONS D'UTILISATION DES AERONEFS
ULTRALEGERS MOTORISES (ULM)

Edition : A
Date : 22/01/2019
Page 4 sur 44

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Section	Pages	D'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PDG	0	01	22 Janvier 2019	00	-
MD	1	01	22 Janvier 2019	00	-
LDC	2	01	22 Janvier 2019	00	-
LDA	3	01	22 Janvier 2019	00	-
LPE	4	01	22 Janvier 2019	00	-
TM	5	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 1	7	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 2	10	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 3	12	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 4	17	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 5	18	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 6	19	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 7	20	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 8	21	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 9	37	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 10	38	01	22 Janvier 2019	00	-
CHP. 11	39	01	22 Janvier 2019	00	-
AP.1	40	01	22 Janvier 2019	00	-
AP.2	43	01	22 Janvier 2019	00	-
AP.3	44	01	22 Janvier 2019	00	-

**TABLE DES MATIERES**

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	2
LISTE DES AMENDEMENTS	3
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	4
TABLE DES MATIERES	5
CHAPITRE 1 : ABREVIATIONS ET DEFINITIONS	7
CHAPITRE 2 : GENERALITES	10
CHAPITRE 3 : IDENTIFICATION.	12
3.1. IDENTIFICATION D'UN ULM	12
3.2. REGISTRE D'IDENTIFICATION D'ULM	12
3.3. DEMANDE D'IDENTIFICATION	13
3.4. CERTIFICAT D'IDENTIFICATION.....	14
3.5. MARQUES D'IDENTIFICATION	15
3.6. MARQUES D'IDENTIFICATION PROVISOIRE.....	15
3.7. APPPOSITION DES MARQUES D'IDENTIFICATION.....	15
3.8. CESSION D'ULM	15
CHAPITRE 4 : DECLARATION D'APTITUDE AU VOL	17
4.1. DECLARATION D'APTITUDE AU VOL DU CONSTRUCTEUR.....	17
4.2. DECLARATION D'APTITUDE AU VOL DE L'EXPLOITANT OU DU PROPRIETAIRE.....	17
CHAPITRE 5 : DEMONSTRATION DE CONFORMITE SUITE A UNE RECONSTRUCTION OU REMISE EN SERVICE..	18
CHAPITRE 6 : MODIFICATIONS	19
CHAPITRE 7 : UTILISATION	20
CHAPITRE 8 : LICENCE DE PILOTE ULM.....	21
8.1. DISPOSITIONS GENERALES.....	21
8.3. LICENCE DE PILOTE D'ULM	22
8.3.4. <i>Privilèges et conditions d'obtention</i>	24
8.3.6. Délivrance d'une licence de pilote ULM.....	24
8.3.1.3. Renouvellement d'une licence de pilote ULM.....	25
8.4. PROGRAMME DE FORMATION THEORIQUE.....	25
8.5. BREVET OU CERTIFICAT D'APTITUDE THEORIQUE DE PILOTE D'ULM	26
8.5.1. <i>Examen de certificat d'aptitude théorique commun de pilote d'ULM</i>	26
8.5.3. <i>Examen de certificat d'aptitude théorique spécifique de pilote d'ULM</i>	26
8.5.4. <i>Organisation de l'examen théorique commun.</i>	26
8.8. APTITUDE A LA RADIOTELEPHONIE EN LANGUES FRANÇAISE ET ANGLAISE.....	27
8.14. SANCTIONS.....	33
8.15. CONDITIONS MEDICALES ET CONSOMMATION DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES	33
8.16. INSTRUCTEUR DE PILOTE D'ULM	33
8.16.1. <i>Formation</i>	34
8.16.1.1. Formation initiale d'instructeur.....	34
8.16.1.2. Evaluation théorique d'élève instructeur de pilote d'ULM.	34
8.16.1.3. Reconnaissance de la qualité d'instructeurs stagiaire.....	34



8.16.1.4. Domaine d'activité	34
8.16.2. <i>Qualification d'instructeur de pilote d'ULM</i>	35
8.16.2.1. Délivrance.....	35
8.16.3. <i>Validité et renouvellement</i>	35
8.16.4. <i>Privilèges</i>	36
CHAPITRE 9 : EXAMINATEUR DE PILOTE D'ULM.....	37
CHAPITRE 10 : SURVEILLANCE.....	38
CHAPITRE 11 : SANCTIONS	39
11.1. SANCTIONS PENALES ET PECUNIAIRES.....	39
11.2. SANCTIONS ADMINISTRATIVES.....	39
APPENDICE I : PROGRAMME THEORIQUE COMMUN	40
APPENDICE II : PROGRAMME DES CONNAISSANCES SPECIFIQUES	43
APPENDICE III: PROGRAMME THEORIQUE DE L'EPREUVE DE RADIOTELEPHONIE	44



CHAPITRE 1 : ABREVIATIONS ET DEFINITIONS

1.1 Abréviations

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile

ULM : Ultra Leger Motorisé

VA : vitesse de manœuvre (application brutale du plein débattement des gouvernes).

VC : (vitesse conventionnelle) : vitesse indiquée corrigée des erreurs liées à l'installation anémométrique.

VDF : vitesse maximale démontrée au cours des épreuves en vol.

VFE : vitesse maximale pour un braquage déterminé des volets.

VH : vitesse horizontale en palier à la puissance maximale continue définie par le constructeur de l'ULM.

VNE : vitesse à ne jamais dépasser en vol. Cette vitesse est fixée à 0,9 fois VDF.

VSO : vitesse de décrochage (ou vitesse minimale de vol si le décrochage n'est pas possible) dans les conditions de moteur réduit ou coupé, train sorti, volets sortis, centrage le plus défavorable, masse maximale.

1.2 Définitions

Pour l'application du présent arrêté, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aéronef ultraléger motorisé (ULM) : est qualifié d'aéronef ultraléger motorisé un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé, répondant à l'une des classes définies au point II.

Brevet : diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Le brevet reste définitivement acquis à son titulaire.

Centrage à vide de référence : centrage à vide de l'ULM dans la configuration choisie pour la détermination de la masse à vide de référence.

Charge alaire : rapport de la masse de l'appareil par la surface alaire.

Charge rotorique : rapport de la masse de l'appareil par la surface du rotor. La surface du rotor est égale au produit du carré du diamètre du rotor par $\pi / 4$.

Classe d'aéronef : regroupement de types d'aéronefs à l'intérieur d'une même catégorie selon une ou plusieurs caractéristiques fondamentales communes. Un aéronef ne peut pas appartenir à plusieurs classes.

Enseignement homologué : cours ou stage d'instruction conforme à un programme déterminé, donné par un personnel qualifié, l'un et l'autre agréés par l'Agence nationale de l'aviation civile.



Instructeur habilité : instructeur possédant la ou les qualifications prescrites pour délivrer une instruction ou effectuer un contrôle.

Licence : titre conférant officiellement le droit, au titulaire d'un brevet, d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondant à ce brevet.

Masse à vide : masse de l'appareil complet et en état de vol, sans occupant, et sans chargement. La masse à vide de chaque ULM doit être déterminée avec :

1. Le carburant inutilisable ;
2. Le cas échéant la quantité maximale d'huile et le liquide réfrigérant du moteur et le fluide hydraulique ;
3. Le lest fixe ;
4. Les éventuels équipements spéciaux liés à une utilisation particulière.

Masse à vide de référence : masse à vide, dans une configuration donnée choisie par le constructeur, permettant à tout utilisateur d'en déduire aisément, précisément et par un calcul simple la masse à vide de son ULM. La masse à vide de référence doit être déterminée par une pesée. La configuration de l'ULM lors de cette pesée doit être clairement définie et facilement reproductible.

Masse maximale à vide : masse à vide considérée avec la masse maximale d'équipements prévus par le constructeur.

Masse maximale : masse maximale opérationnelle choisie par le constructeur entre les deux limites suivantes :

1. une limite inférieure égale à la somme de :
 - a. la masse maximale à vide;
 - b. la masse forfaitaire d'un ou de deux occupants soit 86 kg pour un monoplace construit en série, ou dans le cas des sous-classes une masse choisie par le constructeur adaptée à l'utilisateur, et 156 kg pour un biplace ;
 - c. la masse de carburant correspondant au minimum à une heure d'autonomie (la densité forfaitaire retenue pour le mélange 2 temps ou les essences est égale à 0,7, celle pour le carburant pour turbomoteurs ou le gazole est égale à 0,8).
2. une limite supérieure égale à la plus petite des masses suivantes :
 - a. la masse maximale de conception considérée lors du dimensionnement de la structure de l'appareil et de ses équipements ;
 - b. la masse maximale de conception considérée lors du programme d'épreuves en vol et au sol.
3. Pour un ULM de référence, ces masses peuvent être calculées pour chaque version d'équipements, ou pour la version la plus pénalisante en masse.



Masse minimale : masse minimale opérationnelle de la classe 1 et des sous-classes définie par le constructeur et tenant compte des qualités de vol des ULM avec une faible charge alaire.

Nuit : heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Pour l'application pratique et aux latitudes tropicales, on adoptera comme critères un quart d'heure avant le lever et après le coucher du soleil.

Pilote commandant de bord : premier pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps défini comme temps de vol.

Puissance maximale : puissance maximale sur arbre moteur, en conditions standard au niveau de la mer, que peut délivrer le moteur lorsqu'il est utilisé dans ses limites de fonctionnement déclarées.

La puissance retenue est la plus élevée déclarée par le constructeur du moteur, quelles que soient les limitations éventuelles d'emploi liées à l'utilisation de cette puissance.

Aucune consigne d'utilisation limitant le régime de rotation, la pression maximale d'admission ou tout autre paramètre utilisé pour piloter la puissance en deçà des limites de fonctionnement déclarées par le constructeur du moteur, ne peut être acceptée comme moyen acceptable de conformité.

Qualification. Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Surface alaire : projection plane de l'aile de l'aéronef en ligne de vol, en configuration d'atterrissage ou de vol de croisière, comprenant le cas échéant la surface du fuselage comprise entre la droite reliant les deux bords d'attaque à l'emplanture de l'aile et la droite reliant les deux bords de fuite à l'emplanture de l'aile. Dans le cas d'aéronefs multiplans, par convention pour l'application du présent arrêté, la surface alaire de l'aéronef sera la somme de la surface alaire de chaque aile.

Temps de vol : total du temps entre le moment où l'aéronef se déplace sous l'effet de sa propre puissance ou d'une puissance externe dans le but de décoller et le moment où il s'immobilise en fin de vol. S'il s'agit d'un aérostat, le temps de vol commence au moment où l'appareil quitte l'aire du décollage.

Transport aérien commercial : toute opération aérienne effectuée en vue ou à l'occasion du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises.

Type d'aéronef: ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques identiques, y compris toutes les modifications, sauf celles qui entraînent un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol ou dans la composition de l'équipage de conduite

ULM de référence : ULM spécialement désigné comme référence par rapport aux autres exemplaires de la série, par son constructeur.



CHAPITRE 2 : GENERALITES

2.1. Classe d'ULM

Les aéronefs ultralégers motorisés (ULM) se définissent en fonction des classes suivantes :

1. Classe 1 (dite paramoteur)

Un ULM paramoteur est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure souple, de type parachute ou parapente. Il répond aux conditions techniques suivantes :

- a. la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
- b. la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un paramoteur équipé d'un parachute de secours.

2. Classe 2 (dite pendulaire) et Classe 3 (dite multiaxes)

- a. Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.
- b. Un ULM multiaxes est un aéronef monomoteur sustenté par une voilure fixe.
- c. Un ULM de classe 2 ou de classe 3 (pendulaire ou multiaxes) répond aux conditions techniques suivantes :
 - i. la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
 - ii. la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours, ou de 10 % dans le cas d'un ULM à flotteurs ;
 - iii. la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (VS0) ne dépasse pas 35 nœuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).

3. Classe 4 (dite autogire ultraléger)

Un autogire ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- a. la puissance maximale est inférieure ou égale à 100 kW pour un monoplace et à 130 kW pour un biplace ;
- b. la masse maximale est inférieure ou égale à 350 kg pour un monoplace et à 500 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 flotteurs ;
- c. la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg au m².

**4. Classe 5 (dite aérostat dirigeable ultraléger)**

Un aérostat dirigeable ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- a. la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
- b. pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;
- c. le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900 m³ ;
- d. le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2 000 m³.

5. Classe 6 (dite "hélicoptère ultraléger")

Un hélicoptère ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- a. monomoteur dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 100 kW pour un monoplace et à 130 kW pour un biplace ;
- b. la masse maximale est inférieure ou égale à 350 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 10 % dans le cas d'un ULM à flotteurs ;
- c. la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 8 et 20 kg au m².

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

Un ULM à motorisation auxiliaire répond aux conditions techniques suivantes :

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

**CHAPITRE 3 : IDENTIFICATION.****3.1. Identification d'un ULM**

1. Un ULM ne peut être exploité au Burkina Faso s'il n'a été identifié par l'ANAC et qu'un certificat d'identification ait été délivré à son propriétaire, à l'exception des ULM identifiés à l'étranger en situation temporaire.
2. Un ULM acquiert la nationalité burkinabé lorsqu'il est identifié conformément à la réglementation en vigueur au Burkina Faso.
3. Un ULM ne peut être identifié et inscrit au registre d'identification d'ULM burkinabé que :
 - a. si son port d'attache habituel est au Burkina Faso, et
 - b. s'il appartient à une personne physique ou morale de nationalité burkinabé ou une personne physique ou morale de nationalité étrangère établie au Burkina Faso.

3.2. Registre d'identification d'ULM

1. L'ANAC établit et tient à jour un registre d'identification d'ULM contenant les informations suivantes :
 - a. le numéro du certificat d'identification;
 - b. la marque d'identification attribuée à l'ULM;
 - c. le nom du fabricant et la désignation du constructeur de l'ULM ;
 - d. le numéro de série de l'ULM;
 - e. le nom et l'adresse du propriétaire ;
 - f. le code transpondeur de l'ULM ;
 - g. les conditions relatives à l'utilisation de l'ULM.
2. Si un ULM est loué ou fait l'objet d'un contrat de location, d'affrètement ou d'un contrat de location-vente à une personne remplissant les conditions du paragraphe 3.1, l'ANAC enregistre temporairement l'ULM aux noms des parties au contrat d'affrètement ou de location-vente pour la durée du contrat de location, d'affrètement ou de location-vente.
3. Le certificat d'identification d'ULM n'est ni cessible, ni transférable.
4. Un extrait du registre d'identification d'ULM est délivré à toute personne qui en fait la demande.
5. Aucun ULM identifié à l'étranger ne peut être identifié au Burkina Faso s'il n'a préalablement été rayé du registre étranger.
6. L'identification à l'étranger d'un ULM antérieurement inscrit au registre ULM burkinabé, ne produit d'effet que si son inscription au registre d'identification d'ULM burkinabé a préalablement été rayée.



3.3. Demande d'identification

1. Les personnes qui désirent identifier un ULM au Burkina Faso, adressent au Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile une demande d'identification signée.
2. La demande d'identification d'un ULM contient au moins les informations suivantes :
 - a. la fiche descriptive ou fiche d'identification fournie par le constructeur indiquant la marque et le modèle de l'ULM, l'année de sa construction et le cas échéant, le numéro de série de l'ULM ;
 - b. la déclaration certifiant que l'ULM est conforme au manuel d'utilisation et d'entretien.
 - i) du postulant ; ou
 - ii) du constructeur si l'ULM n'a jamais fait l'objet d'identification au Burkina Faso ou à l'étranger ;
 - c. le nom et le domicile ou le siège social du constructeur d'ULM ;
 - d. l'identité du ou des propriétaires de l'ULM :
 - i) si le demandeur est une personne physique (particulier) :
 - A. ayant la nationalité burkinabé, les pièces suivantes établissant qu'il a la nationalité burkinabé sont exigées :
 - photocopie de la carte d'identité ou du passeport,
 - fiche d'état civil ou extrait d'acte de naissance,
 - certificat de nationalité.
 - B. de nationalité étrangère, les pièces suivantes établissant son identité et sa nationalité sont exigées :
 - photocopie du passeport,
 - photocopie de la carte d'identité, ou
 - photocopie de la carte de séjour.
 - ii) si le demandeur est une personne morale (sociétés, associations, établissements de droit public...) :
 - A. de droit burkinabé, les pièces suivantes sont exigées :
 - document attestant que le demandeur est doté de la personnalité juridique :
 - pour les sociétés, un extrait du registre du commerce,
 - pour les associations, un récépissé de déclaration de l'Administration compétente.
 - photocopie des statuts de la société ou de l'association
 - spécimen de signatures des représentants légaux ou statutaires de la société ou de l'association. Eventuellement joindre les pouvoirs donnés par ces représentants légaux ou statutaires aux personnes habilitées à représenter la société ou l'association auprès de l'ANAC, accompagnés de spécimen de signature de ces personnes.



- B. dont le siège social est situé dans un Etat étranger, les pièces suivantes sont exigées :
- l'équivalent des pièces réclamées ci-dessus pour les sociétés burkinabè, et leur traduction éventuelle en français ou en anglais ;
 - documents établissant les adresses des représentations au Burkina Faso ;
 - documents identifiant les personnes physiques responsables de ses représentants et le spécimen de leurs signatures.
- iii) si une ou plusieurs personnes physiques ou morales, autres que le demandeur ont, sur l'ULM, des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte également, pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus. Une copie des titres de propriété sera jointe à la demande ;
- e. Pour un ULM en provenance de l'étranger, le certificat ou preuve de radiation établie par les autorités de l'aviation civile de l'Etat d'où provient l'ULM doit être fournie avant l'obtention de l'identification.
3. Si le demandeur satisfait aux exigences d'identification, l'ANAC enregistre l'ULM en lui attribuant un numéro d'identification et délivre un certificat d'identification au propriétaire.
4. A sa demande, un postulant peut se voir communiquer une marque d'identification avant l'achat d'un ULM afin de la faire apposer par le constructeur.
5. Lors de la demande d'identification, le postulant peut solliciter une marque d'identification temporaire pour lui permettre d'effectuer les formalités administratives.

3.4. Certificat d'identification

1. Un certificat d'identification ULM est délivré pour tout ULM régulièrement inscrit au registre ULM.
2. La durée de validité du certificat d'identification est illimitée, sous réserve que ce certificat soit accompagné d'un accusé réception émis depuis moins de vingt-quatre mois par l'ANAC à la réception d'une déclaration du postulant indiquant que son ULM est apte au vol.
3. Le titulaire du certificat d'identification notifie, dans les trente jours, au Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile, tout fait appelant une modification des éléments mentionnés au certificat d'identification ULM.
4. En cas de dépossession involontaire du certificat, le Directeur général de l'ANAC, peut le remplacer.
5. Le certificat d'identification cesse d'être valable :
 - a. au cas où les droits du titulaire du certificat d'identification prennent fin ;
 - b. en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'inscription prévue paragraphe g) ci-dessous.
6. Lorsque le certificat cesse d'être valable, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement au Directeur général de l'ANAC.



7. Le Directeur général de l'ANAC, peut rayer d'office l'inscription dans le registre d'identification d'ULM trois mois après notification au propriétaire lorsque :
 - a. L'ULM est hors d'usage ;
 - b. l'ANAC n'a pas d'informations relatives à la position ou à l'activité de l'ULM.
8. La radiation est notifiée à la personne à qui le certificat d'identification avait été délivré.
9. Le propriétaire peut demander la radiation de son ULM du registre d'identification burkinabè. Un certificat de radiation lui sera remis lors de sa demande.

3.5. Marques d'identification

1. Tout ULM inscrit au registre burkinabè porte les lettres XT suivies d'un trait horizontal puis d'un groupe minimum de trois caractères alphanumériques dont le premier caractère est la lettre U réservée exclusivement aux ULM.
2. Les marques d'identification sont apposées de manière durable sur l'ULM d'une façon telle qu'elles soient toujours lisibles et facilement localisables.
3. Sur demande, il est possible de se faire communiquer des marques d'identification avant l'achat d'un ULM dans le but de les faire apposer par le constructeur.

3.6. Marques d'identification provisoire

1. L'ANAC peut délivrer un certificat d'identification provisoire et notifie les marques d'identification provisoires au postulant qui en fait la demande.
2. Ces marques ne peuvent être utilisées que pour effectuer les épreuves en vol permettant de constituer ou de modifier le dossier technique constructeur.
3. La durée de validité des marques d'identification provisoire est de un mois renouvelable une fois, sauf dérogation accordée par l'ANAC.

3.7. Apposition des marques d'identification

1. Un ULM ne peut circuler sur le territoire ou dans l'espace aérien situé au dessus du territoire du Burkina Faso sans comporter sous la voilure ou sur la structure :
 - a. les marques d'identification ; ou
 - b. les marques d'identification provisoires ; ou
 - c. les marques d'identification constructeur.
2. Ces marques, sans ornement et d'une hauteur minimale de cinquante centimètres, sont facilement lisibles.
3. Si les dimensions de l'ULM ne permettent pas de respecter la taille minimale de 50 centimètres, les marques sont de la plus grande hauteur possible et au minimum d'une hauteur de 15 centimètres.

3.8. Cession d'ULM

1. Dans le cas de cession d'un ULM, le détenteur du certificat d'identification transmet au nouveau postulant les éléments suivants :
 - a. le certificat d'identification avec la mention " cédé " et la date de cession ;



- b. une déclaration de l'état de l'ULM concernant son aptitude au vol ;
 - c. la fiche d'identification constructeur de l'ULM ;
 - d. le manuel d'utilisation et d'entretien;
 - e. la fiche de pesée, sauf pour les ULM de classe 1.
2. L'ancien détenteur de certificat informe de la vente, dans un délai de quinze jours, avec accusé de réception de l'ANAC.
 3. Le nouveau certificat d'identification est visé et délivré par l'ANAC au vu de l'ancien certificat d'identification, de la fiche d'identification constructeur associée et d'une déclaration du nouveau postulant.
 4. L'ancien certificat d'identification reste valide pendant un mois après la date de cession de l'ULM.



CHAPITRE 4 : DECLARATION D'APTITUDE AU VOL

4.1. Déclaration d'aptitude au vol du constructeur

La déclaration d'aptitude au vol du constructeur est un dossier déposé par le propriétaire ou le représentant du constructeur à l'ANAC.

1. Le constructeur fournit les éléments descriptifs de l'ULM qui sont reportés sur la fiche d'identification. Ces éléments permettent d'identifier les caractéristiques essentielles de l'ULM, notamment les caractéristiques de masses, de motorisation et de vitesses, permettant son classement en ULM.
2. Le constructeur déclare qu'il :
 - a. garantit la conformité de l'ULM aux éléments descriptifs de la fiche d'identification ;
 - b. a démontré la conformité aux conditions techniques applicables et a effectué le programme de démonstration de conformité qui leur est associé ;
 - c. dispose d'un dossier technique constructeur, qui comprend :
 - i. l'ensemble des justifications de la conformité aux conditions techniques applicables;
 - ii. le dossier d'utilisation.
3. La démonstration de conformité comprend un programme minimal d'entretien acceptable par l'ANAC.
4. Dans le cas d'un aéronef construit en série, le dossier technique constructeur est transmis à l'ANAC aux fins d'archivage.
5. Dans les autres cas, le dossier technique constructeur est archivé par le postulant et tenu à la disposition de l'ANAC.

4.2. Déclaration d'aptitude au vol de l'exploitant ou du propriétaire.

- a. Tout détenteur ou exploitant d'ULM au Burkina Faso doit, tous les vingt-quatre (24) mois, soumettre à l'ANAC une déclaration indiquant que son ULM est apte au vol.
- b. Après acceptation de la déclaration l'ANAC procède à une inspection de l'ULM.
- c. Si l'inspection est concluante, l'ANAC délivre à l'exploitant une autorisation d'exploitation valide vingt-quatre (24) mois maximum.
- d. Le détenteur ou exploitant d'ULM déclare :
 1. qu'il dispose d'un dossier d'utilisation comprenant :
 - i. pour les ULM monoplaces construits en série à partir d'un ULM de référence et pour les ULM biplaces un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien ;
 - ii. pour les autres ULM un manuel d'entretien ;
 - iii. pour tous les ULM à l'exception de ceux de la classe 1, une fiche de pesée.
 2. que l'ULM est apte au vol.
 3. dans le cas d'un ULM assemblé à partir d'un kit, un document « sur l'honneur » du propriétaire, stipulant que les instructions de montage du constructeur ont été respectées.

**CHAPITRE 5 : DEMONSTRATION DE CONFORMITE SUITE A UNE
RECONSTRUCTION OU REMISE EN SERVICE**

1. Le dossier de calcul et les épreuves en vol et au sol ont pour objectif de tester l'ensemble des éléments intéressant la sécurité et de couvrir l'ensemble des utilisations prévues pour l'ULM.
2. Ces démonstrations sont effectuées conformément à un programme minimal accepté par l'ANAC.
3. L'exécution de ce programme fait l'objet d'un compte rendu, joint au dossier technique constructeur.
4. L'ANAC peut imposer des justifications et des épreuves spéciales en vol et au sol prenant en compte une utilisation particulière de l'ULM ou des caractéristiques particulières, notamment pour les ULM de classe 2 ou 3 dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/m^2 , pour les ULM de classe 6, ainsi que pour les ULM présentant un ou plusieurs dispositifs tels qu'une hélice à pas variable, un train d'atterrissage rétractable.
5. Les épreuves en vol sont effectuées par un pilote seul à bord avec un certificat d'identification provisoire délivré par l'ANAC.

**CHAPITRE 6 : MODIFICATIONS**

1. Est considérée comme modification majeure toute modification qui concerne un des éléments descriptifs de la fiche d'identification de l'ULM.
2. Toute modification majeure doit être approuvée par l'autorité du constructeur.
3. En cas de modification majeure d'un ULM, le postulant :
 - a. Transmet à l'ANAC l'approbation de la modification délivrée par l'autorité du constructeur ainsi que les éléments descriptifs de la fiche d'identification et le dossier d'utilisation associés au certificat d'identification ;
 - b. détermine et déclare que l'ULM est apte au vol, et notamment qu'il est conforme aux conditions techniques applicables.
 - c. si besoin, effectue une nouvelle pesée et met à jour la fiche de pesée.
4. Toutefois, le postulant est dégagé de l'obligation précédente si le constructeur a prévu cette modification, a préalablement amendé la fiche d'identification de l'ULM de référence et le dossier technique constructeur, et a établi une déclaration attestant qu'il a vérifié que l'ULM modifié continue de répondre aux conditions techniques applicables.
5. Le constructeur transmet au propriétaire à la demande de celui-ci :
 - a. une copie, qu'il a certifié conforme, de la fiche d'identification de l'ULM de référence modifié et de la déclaration attestant de la conformité aux conditions techniques applicables ;
 - b. les modifications éventuelles du dossier d'utilisation.
6. Toute modification majeure fait l'objet d'une information, dans les quinze jours, à l'ANAC en lui transmettant les éléments descriptifs modifiés et la déclaration de conformité.
7. La déclaration de conformité établie suivant le cas par le postulant ou le constructeur est associée à la fiche d'identification de l'ULM modifié et est toujours présentée en même temps que celle-ci.
8. En cas de modification majeure, l'ULM ne peut être utilisé que pour effectuer des épreuves en vol. Pour effectuer d'autres types de vol, le titulaire au certificat d'identification doit s'assurer que l'ULM modifié est apte au vol.

**CHAPITRE 7 : UTILISATION**

1. Un ULM doit être utilisé et entretenu conformément à son dossier d'utilisation.
2. Seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue.
3. Les VFR de nuit et les VFR spéciaux sont interdits.
4. Les vols de transport aérien commercial de passagers par ULM sont interdits.
5. L'utilisation d'une plate-forme non homologuée pour le décollage ou l'atterrissage des ULM est interdite sauf autorisation de l'ANAC.
6. Pour effectuer une activité particulière, l'exploitant soumet un dossier à l'ANAC pour approbation conformément aux dispositions de l'arrêté fixant les conditions d'utilisation des aéronefs civils pour les activités de travail aérien (RAF06.5).
7. Lorsque la sécurité l'exige, l'ANAC peut imposer, sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité, des vérifications, des modifications ou des limitations d'utilisation.
8. 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 :
 - a. les conditions techniques générales de conception, applicables à la date du premier visa de son certificat d'identification, sont respectées ;
 - b. les éventuelles conditions techniques spéciales de conception définies par le constructeur sont appliquées ;
 - c. l'ULM est conforme aux éléments descriptifs de sa fiche d'identification ;
 - d. les modifications éventuelles ont été effectuées conformément au présent arrêté ;
 - e. les règles particulières édictées par l'ANAC sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité sont respectées ;
 - f. l'ULM a été entretenu conformément à son manuel d'entretien ;
 - g. à la suite d'un incident ou d'un accident, l'ULM a été remis en état ;
 - h. L'expérience n'a pas démontré que l'ULM présente des risques ou des dangers graves qui n'avaient pas été prévus lors du visa du certificat d'identification.
9. L'ANAC peut déclarer inapte au vol un ULM :
 - a. dans les cas prévus à l'alinéa précédent, ou
 - b. lorsque le détenteur du certificat d'identification ne présente pas l'ULM à la requête de l'ANAC, ou
 - c. lorsque le détenteur du certificat 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.
10. Dans ce cas, l'ANAC informe le détenteur du certificat d'identification directement par écrit. L'inaptitude au vol de l'ULM peut être directement annotée sur le certificat d'identification.



CHAPITRE 8 : LICENCE DE PILOTE ULM

8.1. Dispositions générales

1. Nul ne peut piloter un ULM identifié au Burkina Faso s'il n'est titulaire d'une licence d'ULM délivrée ou validée par l'ANAC.
2. Un pilote, un instructeur ou un examinateur d'ULM ne peut pas exercer les privilèges de sa licence s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.
3. Il est conseillé de tenir à jour un carnet de suivi des heures de vols et d'entretien de l'ULM.
4. Le carnet de suivi de l'ULM peut contenir, pour chaque vol effectué, au moins les informations suivantes :
 - a. la date de chaque vol ;
 - b. les noms, prénom et date de naissance du pilote ;
 - c. la marque d'identification de l'ULM ;
 - d. les zones de décollage et d'atterrissage indiquées par les coordonnées GPS ;
 - e. l'heure de décollage ;
 - f. l'heure d'atterrissage ;
 - g. le temps de vol ;
 - h. le type d'activité ;
 - i. les différents entretiens effectués sur l'ULM.

8.2. Pilotes stagiaires ULM

1. Un élève pilote ne peut entreprendre un vol seul à bord pour se préparer à la délivrance du brevet et de la licence de pilote d'ULM que s'il détient :
 - a. une carte de stagiaire délivrée par l'ANAC ;
 - b. un certificat médical de classe 2.
2. Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit :
 - a. avoir terminé avec succès sa formation théorique dans un centre agréé par l'ANAC ;
 - b. avoir 16 ans révolus ;
 - c. posséder une attestation médicale de classe 2 valide ;
 - d. posséder une attestation de début de formation délivrée par un instructeur habilité, sur laquelle doit figurer la classe d'ULM pour laquelle cette autorisation est valable ;



8.3. Licence de pilote d'ULM

Nul ne peut piloter un ULM identifié au Burkina Faso que s'il détient une licence burkinabè de pilote d'ULM assortie d'une qualification d'ULM ou une licence étrangère validée par l'ANAC conformément au présent règlement

8.3.1. Connaissances

La licence de pilote d'ULM ne peut être délivrée qu'aux candidats titulaires du brevet de pilote d'ULM. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il connaît au moins les sujets suivants, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM :

1. Droit aérien

Réglementation intéressant le titulaire de la licence de pilote d'ULM ; règles de l'air ; méthodes et procédures appropriées des services de la circulation aérienne et les exigences en vue de la délivrance des licences applicables aux ULM ;

2. Connaissance générale des aéronefs

- a. principes de fonctionnement des systèmes et instruments des ULM ;
- b. limites d'emploi des ULM ; renseignements opérationnels pertinents du manuel de vol ou d'un autre document approprié ;

3. Préparation du vol, performances et chargement

- a. effets du chargement et de la répartition de la masse sur les caractéristiques de vol ; considérations de masse et de centrage ;
- b. emploi et application pratique des données de performances, notamment au décollage et à l'atterrissage ;
- c. planification prévol et en route pour les vols en VFR ; procédures appropriées des services de la circulation aérienne ; procédures de calage altimétrique ; vol dans les zones à forte densité de circulation ;

4. Performances humaines

Performances humaines applicables au pilote d'ULM, y compris les principes de la gestion des menaces et des erreurs ;

5. Météorologie

Application de la météorologie aéronautique élémentaire ; utilisation et procédures d'obtention des renseignements météorologiques ; altimétrie ;

6. Navigation

Aspects pratiques de la navigation aérienne et techniques de navigation à l'estimé ; emploi des cartes aéronautiques ;

7. Procédures opérationnelles

- a. emploi de la documentation aéronautique telle que les publications d'information aéronautique (AIP), les NOTAM et les codes et abréviations aéronautiques ;
- b. précautions et procédures d'urgence, notamment mesures à prendre pour éviter les conditions météorologiques dangereuses, la turbulence de sillage et les autres dangers liés à l'exploitation ;



8. Principes du vol appliqués aux ULM

Le candidat doit avoir prouvé qu'il connaît, à un niveau correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, les procédures de communication et les expressions conventionnelles applicables au vol en VFR ainsi que les mesures à prendre en cas d'interruption des communications.

8.3.2. Expérience

1. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir accompli au moins 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM, dont un minimum de 5 heures en double commande et 2 heures en solo.
2. Lorsque le candidat à une licence de pilote d'ULM a acquis une expérience de vol comme pilote d'avions, le service de délivrance des licences détermine si cette expérience est acceptable et, dans l'affirmative, la mesure dans laquelle il est possible de réduire en conséquence le nombre d'heures spécifié à l'alinéa 1. ci-dessus.
3. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir acquis, sous supervision appropriée, une expérience opérationnelle sur ULM dans les domaines suivants au moins :
 - a. préparation du vol, notamment montage et inspection de l'ULM ;
 - b. techniques et procédures correspondant aux indications constructeur, notamment limites de vitesse anémométrique, procédures d'urgence et signaux ;
 - c. vol en circuit, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
 - d. pilotage du ULM à l'aide des repères visuels extérieurs;
 - e. vol dans tous les domaines de vol ;
 - f. reconnaissance du décrochage et du virage engagé ou de l'amorce de décrochage et de virage engagé, et manœuvres de rétablissement ;
 - g. décollages, approches et atterrissages normaux et par vent traversier ;
 - h. vol en campagne comportant l'utilisation des repères visuels et de la navigation à l'estime ;
 - i. procédures d'urgence.

8.3.3. Habileté

Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir prouvé qu'il est capable, en qualité de pilote commandant de bord d'un ULM d'appliquer les procédures et d'exécuter les manœuvres indiquées au point 8.3.2. alinéa 3. ci-dessus avec un degré de compétence correspondant aux privilèges du titulaire de la licence de pilote d'ULM, ainsi que:

1. de reconnaître et de gérer les menaces et les erreurs ;
2. de respecter les limites d'emploi de l'ULM ;
3. d'exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;



4. de faire preuve de jugement et de qualités d'aviateur ;
5. d'appliquer ses connaissances aéronautiques ;
6. de garder à tout instant la maîtrise de l'ULM, de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre est assurée.

8.3.4. Privilèges et conditions d'obtention

7. La licence de pilote d'ULM permet à son titulaire de piloter seul à bord des ULM de la classe dont il possède la qualification et une expérience opérationnelle.
8. En cas de transport de passagers, le titulaire de la licence doit détenir pour la classe considérée, l'autorisation correspondante délivrée par un instructeur et doit avoir accompli un minimum de 10 heures de vol en qualité de pilote d'ULM.
9. Le travail aérien en ULM ne peut être effectué que par un pilote présentant un dossier approuvé par l'ANAC.

8.3.5. Eligibilité à la licence de pilote d'ULM

Pour obtenir la licence de pilote d'ULM, le candidat doit :

1. être âgé de 17 ans révolus ;
2. être capable de lire, parler, écrire et comprendre le français ;
3. avoir réussi l'examen théorique commun couvrant les domaines spécifiés à l'appendice 2;
4. Avoir réussi aux épreuves théoriques et pratiques conformément aux exigences de la délivrance d'une licence ULM démontré par un examinateur d'ULM de la classe considérée conformément à l'appendice 2.
5. justifier d'une expérience de vol avec un ULM sous la surveillance d'un instructeur d'ULM de la classe correspondante, dont la durée est spécifiée à l'appendice 2;
6. détenir un certificat médical de classe 2.

8.3.6. Délivrance d'une licence de pilote ULM

1. La demande d'une licence de pilote d'ULM assortie d'une qualification est adressée à l'ANAC dans les conditions prescrites par la réglementation en vigueur.
2. Le dossier de demande doit comprendre :
 - a. un formulaire de demande ;
 - b. un rapport de test de connaissances de l'examen théoriques commun de pilote ULM délivré par un examinateur habilité ;
 - c. Un rapport de test des compétences théoriques et pratiques de la classe d'ULM délivré par l'examinateur habilité;
 - d. un justificatif de la capacité du postulant à lire, parler, écrire et comprendre le français ;
 - e. une copie d'un document d'identification du postulant ;



- f. une copie du certificat médical de classe 2.
- g. un certificat de casier judiciaire datant de moins de trois (03) mois.
3. Si le candidat répond aux conditions, l'ANAC délivre la licence de pilote ULM.
4. Une licence de pilote d'ULM délivrée dans les conditions du présent arrêté est valable à vie.
5. La qualification d'ULM apposée sur la licence est valide pour vingt-quatre (24) mois.
6. Le titulaire d'une licence de pilote d'ULM peut uniquement exercer les privilèges de sa licence quand il est en possession d'au moins un certificat médical de classe 2 en cours de validité.
7. La réussite des examens imposés pour l'obtention d'une licence de pilote d'ULM confère au candidat la qualification pour la classe d'ULM utilisé lors de ces épreuves.
8. Une qualification de classe est exigée pour les classes d'ULM suivantes:
 - a. paramoteur;
 - b. pendulaire;
 - c. multiaxe;
 - d. autogire ultraléger;
 - e. aérostat ultraléger,
 - f. hélicoptère ultraléger.
9. Une qualification de classe supplémentaire est délivrée au candidat qui a démontré pour la classe d'ULM à un examinateur d'ULM habilité une connaissance pratique et théorique adaptée à la qualification demandée.

8.3.1.3. Renouvellement d'une licence de pilote ULM

1. La licence est renouvelée pour une période de vingt-quatre (24) mois , sous réserve que l'intéressé présente une attestation médicale de classe 2 en cours de validité et qu'il justifie l'accomplissement d'au moins 5 heures de vol comme commandant de bord d'ULM dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement.
2. Si l'intéressé ne totalise pas le nombre d'heures de vol prescrit pour le renouvellement, il doit satisfaire à un contrôle d'un examinateur portant sur l'épreuve pratique exigée pour la délivrance de la licence de pilote d'ULM.

8.4. Programme de formation théorique

1. Le candidat à une licence de pilote d'ULM doit avoir accompli une formation théorique et pratique conformément à l'appendice 2, programme de formation du pilote d'ULM.
2. Le programme des connaissances théoriques pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique commun est défini au point I de l'appendice 2.
3. Le programme des connaissances spécifiques de l'épreuve au sol est défini au point II de l'appendice 2.



4. Le programme des connaissances pour l'aptitude à la radiotéléphonie en langue française et anglaise est défini au point III de l'appendice 2.

8.5. Brevet ou certificat d'aptitude théorique de pilote d'ULM

Le brevet de pilote d'ULM ne peut être délivré qu'aux candidats ayant réussi l'examen théorique, conformément aux dispositions de de la présente annexe.

8.5.1. Examen de certificat d'aptitude théorique commun de pilote d'ULM

1. L'examen pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique commun est constitué par une épreuve écrite se présentant sous la forme d'un questionnaire à choix multiple.
2. Pour être déclaré reçu, le candidat doit répondre de manière correcte à au moins 75 % des questions. Il reçoit alors un certificat d'aptitude théorique commun.
3. Sont réputés titulaires du certificat d'aptitude théorique commun les candidats satisfaisant à l'une des conditions citées en 1, 2 ou 3 ci-après :
 - g. Avoir obtenu un résultat satisfaisant à l'examen théorique d'une licence de pilote d'avion, d'hélicoptère, de planeur ou d'aéronef ultraléger motorisé (ULM) ;
 - h. Etre titulaire :
 - i. d'un brevet de pilote d'aéronef délivré conformément à l'arrêté relatif aux licences du personnel aéronautique (RAF01.1), ou
 - ii. d'un brevet permettant l'équivalence avec le brevet de pilote privé avion ou hélicoptère conformément à l'arrêté relatif aux licences du personnel aéronautique (RAF01.1) ;
4. Etre titulaire d'une licence étrangère de pilote d'aéronef, délivrée conformément aux normes de la convention relative à l'aviation civile internationale.

8.5.3. Examen de certificat d'aptitude théorique spécifique de pilote d'ULM

L'épreuve au sol est spécifique à chaque classe d'ULM. Elle consiste en un contrôle des connaissances du candidat par un instructeur de pilote d'ULM de la classe considérée. Le programme fixé au point II de l'appendice 2 du présent arrêté doit être adapté et développé par l'instructeur suivant la classe postulée.

8.5.4. Organisation de l'examen théorique commun.

1. Le service des licences du personnel aéronautique et organisme de formation aéronautique de l'ANAC assure la réalisation des questions d'examen, la standardisation des procédures, la tutelle des épreuves et leur organisation.
2. L'ANAC peut déléguer l'organisation des épreuves à une structure ou centre de formation habilité.



3. Lorsque l'organisation des épreuves est déléguée à une entité habilitée, l'ANAC assure la surveillance de l'organisation, du déroulement et de la correction des épreuves.

8.6. Formation pratique

Le cursus de formation pratique des candidats doit comprendre les étapes suivantes :

1. Vol d'accoutumance et découverte de l'environnement et du domaine de vol de l'ULM ;
2. Pilotage de base : apprentissage du pilotage et gestion du vol ;
3. Décollages;
4. Tours de piste et atterrissages;
5. Etude et gestion des pannes;
6. Le lâché;
7. Séances de tours de piste solo;
8. Pilotage de perfectionnement;
9. Initiation à la navigation.
10. Les progrès de l'élève doivent être consignés sous la forme d'une fiche individuelle de progression.

8.7. Examen pratique

1. La composition et la durée de l'examen pratique sont au choix de l'examineur.
2. L'examen est une épreuve en vol pendant laquelle l'examineur évalue les connaissances et compétences acquises par l'élève durant sa formation.
3. Il se déroule sur un appareil ULM de la classe sur laquelle le candidat a suivi sa formation, qui répond à un niveau de sécurité optimal et accompagné de tous les documents de bord exigés, y compris la preuve d'assurance.

8.8. Aptitude à la radiotéléphonie en langues française et anglaise

1. Pour obtenir l'aptitude à la radiotéléphonie en langues française et anglaise, le candidat doit satisfaire à un contrôle portant sur le programme correspondant auprès d'un instructeur de pilote d'ULM. Ce contrôle doit comporter une phase pratique en vol.
2. Le candidat assure les communications radiotéléphoniques sur tout ou partie du vol.

La prononciation de chaque terme doit être claire et distincte.

8.9. Délivrance des qualifications de classe

1. La réussite à l'épreuve en vol sur un type d'aéronef donné pour l'obtention d'un brevet de pilote confère la qualification de classe correspondante.



2. La formation pratique à une qualification de classe doit être dispensée sur un appareil de cette classe.
3. La formation en vue de l'obtention d'une qualification de classe doit notamment recouvrir :
 - a. La connaissance de l'appareil et de son manuel de vol ou d'exploitation, partie utilisation.
 - b. Les procédures et manœuvres normales.
 - c. Les procédures et manœuvres en cas de panne et d'urgence.
4. Les qualifications de classe sont délivrées par les autorités habilitées sur présentation d'une attestation délivrée par l'instructeur ayant dispensé, dirigé ou achevé la formation, établissant que le candidat a suivi de manière satisfaisante la formation appropriée, et concluant à l'aptitude du postulant.

8.10. Emport passager

1. Le titulaire d'un brevet et d'une licence de pilote ULM est autorisé à emporter un passager s'il a réussi le test de capacité pour la délivrance de l'autorisation d'emport passager auprès d'un examinateur ULM habilité.
2. Ce test est effectué après une formation spécifique dispensée par un instructeur habilité qui comprend :
 - a. Exercice de préparation à la navigation.
 - b. Commentaires météo.
 - c. Visite pré-vol.
 - d. Actions vitales.
 - e. Décollage, panne au décollage.
 - f. Le champ carré.
 - g. Les virages à forte inclinaison.
 - h. Le décrochage - Prise de terrain en « S ».
 - i. Approche moteur, posé court avec freins.
 - j. Panne en campagne.
 - k. Tenue d'axe en palier vol rasant.
 - l. Panne dans le cône.
 - m. Respect des consignes terrain
 - n. sécurité.
3. L'emport de passager est autorisé pour les pilotes qui en possèdent le privilège dans le cadre d'une autre licence.

8.11. Equivalence

1. Le titulaire d'un brevet de pilote privé avion, hélicoptère, planeur ou ballon libre peut obtenir le brevet théorique de pilote d'ULM par équivalence.



2. Pour obtenir la licence de pilote d'ULM, il doit subir un contrôle en vol par un examinateur habilité, dans la classe ULM choisie, et après avoir suivi un programme de formation personnalisé, adapté à ses aptitudes et à son expérience.
3. Une fois ce programme achevé et le test en vol réussi, l'examinateur atteste que le candidat est apte à obtenir le brevet et la licence de pilote d'ULM, dans la classe correspondant à sa formation.

8.12. Activités particulières

1. Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières les pilotes titulaires d'une déclaration de niveau de compétence (DNC) délivrée ou acceptée par l'autorité.
2. Les déclarations de niveau de compétence ne sont délivrées qu'aux pilotes ayant suivi une formation spécifique pour l'activité correspondante et ayant réussi les tests au sol et en vol prescrits.

8.12.1 Epandage agricole

1. Conditions minimales d'expérience
 - a. Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
 - b. Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
 - c. Totaliser au moins 100 heures de vol comme commandant de bord dont au moins 50 heures avec passager dans la classe ULM concernée.
2. Programme de formation
 - a. Instruction au sol :
 - i. Etude de la réglementation propre à l'utilisation des ULM en épandage agricole et des aspects réglementaires et sociaux liés à cette activité (assurances,...) ;
 - ii. Etude de l'aérologie des basses couches ;
 - iii. Etude de l'application aérienne des produits phytosanitaires et des risques liés à leur manipulation.
 - b. Instruction en vol :
 - i. Vols d'entraînement en double commande à la technique de vol rasant et aux procédures utilisées en épandage agricole (prises d'axe, passages d'obstacles) ;
 - ii. Vols d'entraînement en double commande visant à développer la précision d'atterrissage court en campagne.
 - c. Tests de fin de formation :

En vol : évolutions en procédures basses avec formateur à bord sanctionnant sécurité et précision.



3. Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités à assurer cette formation doivent être titulaires :

- a. d'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité,
- b. d'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique de l'épandage agricole,
- c. d'une expérience justifiée dans la pratique de l'épandage agricole.

8.12.2. Largage de parachutiste

1. Conditions minimales d'expérience

- a. Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- b. Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
- c. Totaliser au moins 50 heures de vol comme commandant de bord dont au moins 25 heures avec passager dans la classe ULM concernée.

2. Programme de formation

- a. Instruction au sol :
 - i. Etude théorique des problèmes de centrage et des variations induites par le largage de parachutiste.
 - ii. Etude de la réglementation liée au parachutage (DZ, NOTAM, etc).
 - iii. Etude du matériel et des équipements spéciaux prévus par le constructeur de l'ULM pour le largage et le remorquage.
 - iv. Etude des différentes techniques et procédures de largage.
 - v. Etude de plusieurs simulations de sortie du parachutiste avec pilote à bord (débattement des commandes, sécurité hélice...).
- b. Instruction en vol : Formation spécifique à la gestion de la panne moteur avec précision d'atterrissage (sauf instructeur en cours de validité).
- c. Tests de fin de formation :
 - i. Test de précision d'atterrissage en configuration de panne moteur (sauf instructeur en cours de validité).
 - ii. Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.

3. Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités à assurer cette formation doivent être titulaires :

- a. d'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité,
- b. d'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique du largage de parachutiste,
- c. d'une expérience justifiée dans la pratique du largage de parachutiste.



8.12.3. Remorquage de banderole

1. Conditions minimales d'expérience
 - a. Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
 - b. Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
 - c. Totaliser au moins 100 heures de vol dans la classe d'ULM concernée.
2. Programme de formation
 - a. Instruction au sol :
 - i. Etude de la réglementation liée au survol basse altitude et à la publicité aérienne (procédures dérogatoires...)
 - ii. Etude du matériel et des équipements spéciaux prévus par le constructeur de l'ULM pour le remorquage.
 - iii. Etude concernant le montage et le contrôle de la banderole avant décollage.
 - iv. Etude des différentes techniques et procédures de décollage avec la banderole (du sol et au grappin), choix d'un cheminement.
 - v. Etude des incidents liés aux remorquages.
 - b. Instruction en vol :
 - i. Remorquage par le candidat d'une banderole dans le cône du terrain, précision de largage.
 - ii. Gestion des vitesses et des hauteurs.
 - c. Tests de fin de formation :
 - i. Test de précision de largage de banderole en configuration de panne moteur.
 - ii. Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.
3. Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités à assurer cette formation doivent être titulaires :

 - a. d'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
 - b. d'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique du remorquage banderole.
 - c. d'une expérience justifiée dans la pratique du remorquage banderole.

8.12.4. Remorquage de planeur ultraléger

1. Conditions minimales d'expérience
 - a. Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
 - b. Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
2. Totaliser au moins 50 heures de vol comme commandant de bord dont au moins 25 heures avec passager dans la classe ULM concernée.



3. Programme de formation

a. Instruction au sol :

- i. Etude de la réglementation liée au survol basse altitude et à la publicité aérienne (procédures dérogatoires...)
- ii. Etude du matériel et des équipements spéciaux prévus par le constructeur de l'ULM pour le remorquage.
- iii. Etude concernant le montage et le contrôle du planeur ultraléger avant décollage.
- iv. Etude des différentes techniques et procédures de décollage du planeur, choix d'un cheminement.
- v. Etude des incidents liés aux remorquages.

b. Instruction en vol :

- i. Remorquage par le candidat d'un planeur dans le cône du terrain, précision de largage.
- ii. Gestion des vitesses et des hauteurs.

c. Tests de fin de formation :

- i. Test de précision de largage du planeur ultraléger en configuration de panne moteur.
- ii. Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.

4. Personnes habilitées à assurer cette formation

Les instructeurs habilités à assurer cette formation doivent être titulaires :

- a. d'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
- b. d'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique du remorquage de planeur ultraléger.
- c. d'une expérience justifiée dans la pratique du remorquage de planeur ultraléger.

8.12. 5. Observation, relevés et prises de vues aériennes, opérations de surveillance et de lutte contre l'incendie, transmissions, comptage d'animaux et autres opérations

1. Conditions minimales d'expérience

- a. Etre titulaire d'une licence de pilote d'ULM.
- b. Etre titulaire de l'autorisation d'emport de passager dans la classe d'ULM concernée.
- c. Totaliser au moins 100 heures de vol comme commandant de bord dont au moins 50 heures avec passager dans la classe ULM concernée.

2. Programme de formation

a. Instruction au sol :

- i. Etude de la réglementation spécifique à ce type de travail aérien (cheminements, demandes d'autorisation...).



- ii. Etude des procédures radio permettant d'étendre les possibilités de circulation dans certaines zones.
 - iii. Etude de quelques principes de prise de vue aérienne (angle de visée, hauteurs utilisées, m atériels...).
 - iv. Etude des précautions à prendre compte-tenu des obligations de vol à basse altitude.
- b. Instruction en vol : Préparation au test de maniabilité instructeur (sauf instructeur en cours de validité).
- c. Tests de fin de formation :
- i. Réussite au test de maniabilité instructeur (sauf instructeur en cours de validité).
 - ii. Contrôle oral concernant la réglementation liée à l'activité.
3. Personnes habilitées à assurer cette formation
- Les instructeurs habilités à assurer cette formation doivent être titulaires :
- a. D'une habilitation d'instructeur ULM en cours de validité.
 - b. D'une déclaration de niveau de compétence pour la pratique de ces activités.
 - c. D'une expérience justifiée dans la pratique de ces activités.

8.14. Sanctions

Des sanctions peuvent être prononcées par décision de l'ANAC à l'encontre des candidats ayant commis des fraudes au cours de l'examen. Ces sanctions sont les suivantes :

1. exclusion de la session d'examen en cours ;
2. interdiction de se présenter à une ou plusieurs sessions d'examen ultérieures.

8.15. Conditions médicales et consommation de substances psychoactives

1. Nul ne doit agir en qualité de pilote d'ULM s'il sait ou a des raisons de croire que sa condition physique ou mentale pourrait poser un problème de sécurité.
2. Nul ne doit exploiter un ULM s'il est sous l'influence de l'alcool, drogues ou toute autre substance psychoactive.

8.16. Instructeur de pilote d'ULM

La qualification d'instructeur de pilote d'ULM comporte les classes suivantes:

1. paramoteur;
2. pendulaire;
3. multiaxe;
4. autogire ultraléger;
5. aérostat ultraléger,
6. hélicoptère ultraléger.



8.16.1. Formation

8.16.1.1. Formation initiale d'instructeur

Le candidat à la qualification d'instructeur de pilote d'ULM peut postuler à l'entrée en formation initiale d'instructeur au titre d'une ou des qualifications de classe, s'il la ou les détient depuis au moins un an ou s'il a satisfait à un contrôle en vol (pour la ou les classes concernées), auprès d'un organisme homologué pour la formation d'instructeurs de pilote d'ULM.

8.16.1.2. Evaluation théorique d'élève instructeur de pilote d'ULM.

Pour obtenir un résultat satisfaisant à l'évaluation théorique d'instructeur de pilote d'ULM, le candidat doit répondre de manière correcte à au moins 90 % des questions lors de l'examen théorique commun.

8.16.1.3. Reconnaissance de la qualité d'instructeur stagiaire

La qualité d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM est reconnue à l'instructeur en formation initiale qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions suivantes:

1. être âgé de dix-huit ans révolus;
2. être titulaire du brevet et de la licence de pilote d'ULM;
3. A l'exception des postulants à la qualité d'instructeur stagiaire dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager et :
 - a. détenir cette autorisation depuis au moins 6 mois ou,
 - b. satisfaire à un contrôle en vol auprès d'un organisme homologué pour la formation d'instructeur de pilote d'ULM;
4. Avoir obtenu un résultat satisfaisant à l'évaluation théorique commun d'instructeur de pilote d'ULM;
5. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante la formation initiale dans un organisme de formation homologué;
6. détenir une autorisation d'instructeur stagiaire délivrée par l'ANAC avant de dispenser toute formation en vol à des élèves pilotes.

8.16.1.4. Domaine d'activité

La qualité d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM permet à son titulaire de dispenser la formation théorique et pratique en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote d'ULM selon les conditions suivantes:

1. il exerce sous le contrôle et l'autorité de l'instructeur de pilote d'ULM formateur;
2. la formation en vol qu'il dispense doit être un élément constitutif du programme de formation des instructeurs d'un organisme homologué.



8.16.2. Qualification d'instructeur de pilote d'ULM

8.16.2.1. Délivrance

1. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après:
 - a. Avoir réussi à l'examen théorique commun.
 - b. Avoir le statut d'instructeur stagiaire de pilote d'ULM :
 - c. Avoir suivi de manière complète et satisfaisante une formation dispensée par un organisme homologué;
 - d. Avoir satisfait à un contrôle de connaissances au sol et en vol auprès d'un organisme homologué à cet effet.
2. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée par équivalence au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après:
3. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est délivrée par équivalence au candidat qui, pour la ou les classes concernées, remplit les conditions fixées ci-après:
 - a. être titulaire d'une licence de pilote d'ULM;
 - b. être titulaire:
 - i. d'une qualification d'instructeur de pilote d'aéronef en état de validité ou
 - ii. d'une qualification d'instructeur de parachutiste professionnel en état de validité
 - c. à l'exception des postulants à la qualification d'instructeur dispensant exclusivement l'instruction sur des paramoteurs monoplaces, être titulaire de l'autorisation d'emport de passager;
 - d. Avoir satisfait à un contrôle de connaissances au sol et en vol auprès d'un organisme homologué à cet effet.
4. L'ANAC peut reconnaître la licence de pilote d'instructeur d'ULM d'un autre état en cours de validité;

8.16.3. Validité et renouvellement

1. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM est valable jusqu'au dernier jour du vingt quatrième mois qui suit celui de sa délivrance. Elle mentionne la ou les classe (s) d'ULM pour laquelle (ou lesquelles) le titulaire a satisfait aux conditions de délivrance.
2. Elle est renouvelée, si au cours des deux années qui précèdent la demande de renouvellement, le candidat a satisfait aux conditions mentionnées ci-après, pour la (ou les) classe (s) dont il demande le renouvellement:
 - a. avoir suivi un stage d'actualisation des connaissances d'instructeur de pilote d'ULM, dispensé par un organisme homologué à cet effet par l'ANAC
 - b. et, si l'organisme organisant le stage d'actualisation des connaissances l'estime nécessaire, avoir satisfait à un contrôle en vol spécifique auprès de cet organisme.



8.16.4. Privilèges

1. La qualification d'instructeur de pilote d'ULM ouvre à son titulaire, pour la ou les classe (s) mentionnée (s) au titre de sa qualification d'instructeur, le droit de dispenser et de sanctionner l'instruction en vol relative aux licences de pilote d'ULM et aux autorisations et habilitations complémentaires dont il est titulaire.
2. Le titulaire de la qualification d'instructeur de pilote d'ULM est autorisé à sanctionner, pour la ou les classe (s) mentionnée (s) au titre de sa qualification d'instructeur, l'épreuve au sol spécifique.

**CHAPITRE 9 : EXAMINATEUR DE PILOTE D'ULM**

1. L'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC), désigne, parmi les titulaires d'une qualification d'instructeur de pilote d'ULM en cours de validité, les examinateurs de pilote d'ULM sur la base de l'expérience, des qualifications et de la personnalité de l'instructeur notamment sa moralité, son intégrité, et son objectivité.
2. L'ANAC, délivre un certificat d'examineur de pilote d'ULM sous la forme d'une mention correspondante sur la classe d'ULM si le candidat remplit les conditions visées au paragraphe g).
3. Le certificat d'examineur de pilote d'ULM est valable pour une durée de 3 ans.
4. Le certificat peut être renouvelé pour la même durée si l'examineur remplit toujours les conditions du présent arrêté et a fait passer au moins 4 examens pratiques durant la période de validité du certificat.
5. Le certificat d'examineur de pilote d'ULM autorise son titulaire selon le cas à :
 - a. faire passer l'examen théorique en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude théorique commun ou spécifique de pilote d'ULM ;
 - b. faire passer l'examen pratique en vue de l'obtention d'une licence de télépilote ou d'une qualification y associée ou de son renouvellement dont il est lui-même titulaire ;
 - c. faire subir l'examen théorique ou pratique d'instructeur de pilote d'ULM, après avoir été spécialement désigné à cet effet par l'ANAC.
6. Après chaque examen en vue de l'obtention d'une licence de pilote d'ULM, l'examineur ayant fait passer l'examen remet au candidat le rapport d'examen et en adresse une copie à l'ANAC.
7. Un examinateur est intègre, dûment qualifié et objectif. Il démontre qu'il n'a pas encouru de condamnation pénale qui porte atteinte à sa moralité eu égard aux fonctions qu'il exerce.
8. Un examinateur ne peut pas conduire une épreuve pratique pour la délivrance d'une attestation, d'une licence ou d'une qualification à des candidats auxquels il a dispensé de l'instruction pour l'attestation, la licence ou la qualification pour laquelle l'examen pratique est présenté.
9. Un examinateur est réputé ne pas être objectif dans le cas où le candidat est :
 - a. un parent ou allié jusqu'au quatrième degré, sauf accord préalable écrit du Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile;
 - b. le conjoint ou le partenaire de l'examineur.
10. Un examinateur doit pouvoir démontrer, sur demande de l'ANAC, que son objectivité n'est pas compromise, si le candidat :
 - a. est ami avec l'examineur ;
 - b. a les mêmes intérêts économiques, comme par exemple le fait d'appartenir au même employeur.

**CHAPITRE 10 : SURVEILLANCE**

1. L'ANAC peut effectuer ou faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour s'assurer qu'un ULM répond aux dispositions de la présente annexe.
2. Le détenteur d'un certificat d'identification doit disposer d'un dossier d'utilisation à la date de délivrance du certificat conformément de la présente annexe.
3. Si des manquements aux dispositions de la présente annexe sont constatés :
 - a. l'ANAC en informe le titulaire du certificat d'identification ou de la licence ;
 - b. le titulaire est tenu de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux conditions fixées par l'ANAC.
4. Le demandeur ou le titulaire d'un certificat, d'une autorisation délivré en application du présent arrêté, ses représentants ou son personnel, donnent libre accès, aux fonctionnaires de l'ANAC, à l'organisation, aux opérations de vol, aux sites d'exploitation et aux terrains pour la formation afin de leur permettre d'effectuer les audits et inspections.
5. Le personnel responsable de l'exploitation et de l'entretien ou de la formation est disponible lors des activités de surveillance avec un préavis de 15 jours.
6. Tous les documents et informations techniques dont les inspecteurs de l'ANAC ont besoin pour exercer leur mission de surveillance sont mis à leur disposition par le détenteur de ces documents et informations.

**CHAPITRE 11 : SANCTIONS****11.1. Sanctions pénales et pécuniaires**

Tout contrevenant aux dispositions du présent arrêté s'expose aux sanctions pénales et pécuniaires prévues par le code de l'aviation civile.

11.2. Sanctions administratives

1. Tout contrevenant aux dispositions de la présente annexe s'expose aux sanctions administratives prévues notamment dans les décrets relatifs aux services aériens, aux personnels de l'aéronautique civile, et à la circulation aérienne.
2. L'ANAC peut, modifier, suspendre ou révoquer tout certificat d'identification ou d'exploitation, licence de pilote d'ULM délivré conformément au présent règlement, si elle constate que les conditions ayant prévalu à la délivrance dudit certificat ou licence ne sont plus garanties.



APPENDICE I : PROGRAMME THEORIQUE COMMUN

I.1. Réglementation aérienne

1. Droit aérien - Code de l'aviation civile.
2. Règles de l'air.
3. Réglementation et services de la circulation aérienne :
 - réglementation de la circulation aérienne ;
 - services de la circulation aérienne.
4. Réglementation sur les licences du personnel aéronautique :
 - élève pilote d'ULM ;
 - licence de pilote d'ULM.

I.2. Connaissance générale de l'ULM

1. Installation motrice :
 - moteur d'ULM. - Généralités ;
 - refroidissement des moteurs d'ULM ;
 - lubrification des moteurs d'ULM ;
 - système d'allumage des moteurs d'ULM ;
 - carburation ;
 - carburant ;
 - hélices ;
 - conduite moteur.
2. Instruments :
 - anémomètre ;
 - altimètre ;
 - variomètre ;
 - compas magnétique.
3. Navigabilité des ULM.

I.3. Performances et limites humaines

1. Physiologie :
 - effets de la pression partielle ;
 - vision ;
 - audition ;



- mal de l'air ;
- vol et santé.

2. Psychologie de base :

- processus d'information ;
- processus central de décision ;
- stress ;
- jugement et prise de décision.

I.4. Météorologie

1. Pression, densité, température.
2. Humidité et précipitation.
3. Pression et vent. (Vent spécifiques comme l'harmattan)
4. Formation des nuages.
5. Brouillard et brume.
6. Masses d'air.
7. Théorie des fronts. Front Inter Tropical
8. Orages. (spécificité de la zone)
9. Vol en région montagneuse.
10. Altimétrie.
11. Sources d'information météorologique.
12. Cartes de prévision météorologique.
13. Information météorologique pour la préparation du vol.
14. Messages météo pour l'aviation.

I.5. Navigation

1. Forme de la terre.
2. Cartes.
3. Direction.
4. Distances.
5. Cartes pour la navigation pratique.
6. Informations de référence des cartes.
7. Principes de navigation.
8. Temps.
9. Préparation du vol.



10. Navigation pratique.

11. Fonctionnement et utilisation du GPS.

I.6 Procédures opérationnelles

1. Conditions d'utilisation.

2. Enquêtes accident.

3. Réduction du bruit.

4. Contravention aux réglementations aériennes.

5. Sécurité générale du vol.



APPENDICE II : PROGRAMME DES CONNAISSANCES SPECIFIQUES

Les items ci-après sont adaptés et développés en fonction des spécificités de chaque classe d'ULM.

II.1. Technologie de l'ULM

1. Cellule.
2. Voilure ou enveloppe.
3. Commandes.
4. Notions sur la qualité des matériaux et de leur assemblage, limitations structurales.

II.2. Mécanique du vol

1. Sustentation appliquée à la classe.
2. Rôle des commandes, effets primaires et secondaires.
3. Forces et couples appliqués dans les différentes phases de vol.
4. Stabilité.

II.3. Limitations

1. Définition du domaine de vol.
2. Limites de masse et de facteur de charge.
3. Limitations dues à l'incidence ou la vitesse.
4. Origine, détection et sortie des positions inhabituelles.
5. Situations dangereuses.
6. Influence des caractéristiques de la masse d'air et de l'altitude sur les performances.

II.4. Principes généraux d'entretien et de contrôle

1. Manuel d'entretien.
2. Manœuvres essentielles préliminaires au vol.
3. Sites de suivi des BS constructeurs et motoristes.

II.5. Utilisation

1. Manuel d'utilisation.
2. Caractéristiques et performances.
3. Procédures d'utilisation normales et d'urgence.
4. Masse et centrage.
5. Visite pré-vol.



APPENDICE III: PROGRAMME THEORIQUE DE L'EPREUVE DE RADIOTELEPHONIE

III.1. Radiotéléphonie et communications

1. Utilisation de la documentation pour le choix des fréquences.
2. Utilisation du micro.
3. Alphabet phonétique.
4. Indicateurs/abréviations des stations/aéronefs.
5. Techniques de transmission.
6. Phraséologie standard.
7. Veille.
8. Accusé de réception, collationnement.

III.2. Procédures de départ

1. Vérifications radio.
2. Instructions au roulage.
3. Attente au sol.
4. Autorisation de départ.

III.3. Procédure en route

1. Changement de fréquence.
2. Service d'information en vol.
3. Informations météo.
4. Phraséologie de procédure.
5. Portée/hauteur/distance.

III.4. Procédures en approche et à l'arrivée

1. Autorisation d'arrivée.
2. Appels et autorisations du contrôle aérien en circuit d'aérodrome.

III.5. Pannes de communication

1. Procédures de circulation aérienne en cas de panne de communications.
2. Fréquences de secours.
3. Vérification de bon fonctionnement.

III.6. Procédures de détresse et d'urgence

1. Détresse (Mayday), définition, cas d'utilisation.
2. Fréquences à utiliser.
3. Contenu du message de détresse.
4. Urgence (PAN), définition, utilisation.
5. Fréquences à utiliser.
6. Silence en cas d'appels de détresse ou d'urgence.
7. Annulation de la détresse/urgence.
- 8.** Utilisation du transpondeur.