**RÉPUBLIQUE TOGOLAISE**

**Travail – Liberté – Patrie**

**Ministère chargé de l'Aviation Civile**

\- - - - - - - - - - - - -

# RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NATIONAL TOGOLAIS

# RANT ULM

## ULTRA LÉGERS MOTORISÉS (ULM)

**1ère Edition / Révision 00 / Septembre 2026**

**ADOPTE PAR**

***Décision N°_____/26/ANAC/DG du___portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux Ultra Légers Motorisés (ULM)***

# ADMINISTRATION

# LISTE DES PAGES EFFECTIVES

| Titre | Page | N° d'édition | Date d'édition | N° de révision | Date de révision |
|---|---|---|---|---|---|
| ADMINISTRATION DU DOCUMENT | i-x | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP A | 1-5 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP B | 1-12 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP C | 1-4 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP D | 1-5 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP E | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP F | 1-4 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| CHAP G | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 1 | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 2 | 1-2 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 3 | 1 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 4 | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 5 | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 6 | 1-3 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 7 | 1-2 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |
| APP 8 | 1 | 01 | Septembre 2026 | 01 | Septembre 2026 |

# LISTE DES AMENDEMENTS

| Edition | Révision | Date | Objet de l'amendement | Origine / Référence source |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

## LISTE DES RÉFÉRENCES

| Référence | Source | Titre | N° et date d'édition | Date d'application |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

# TABLE DES MATIERES

*LISTE DES PAGES EFFECTIVES* ..... *iii*

*LISTE DES AMENDEMENTS* ..... *iv*

*LISTE DES RÉFÉRENCES* ..... *v*

*TABLE DES MATIERES* ..... *vi*

*CHAPITRE A - APPLICABILITE* ..... *1*

ULM.A.005 APPLICATION ..... 1

ULM.A.010 DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES ..... 1

*CHAPITRE B - GENERALITES* ..... *1*

ULM.B.005 CLASSIFICATION DES ULM ..... 1

ULM.B.006 CONCEPTION ET CONSTRUCTION D'ULM AU TOGO ..... 2

ULM.B.010 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES ..... 3

ULM.B.015 CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION ..... 3

ULM.B.020 MODALITES D'UTILISATION ..... 3

ULM.B.025 REACTION IMMEDIATE A UN PROBLEME DE SECURITE ..... 4

ULM.B.030 CONTROLE ET SURVEILLANCE ..... 4

ULM.B.035 CONSIGNES OPERATIONNELLES ..... 4

ULM.B.040 DISPOSITIONS ALTERNATIVES ET DEROGATIONS ..... 4

ULM.B.045 FONCTION DU PILOTE ..... 4

ULM.B.050 CONNAISSANCE DU MATERIEL ET PROCEDURES ..... 5

ULM.B.055 INAPTITUDE TEMPORAIRE ..... 5

ULM.B.060 PASSAGER ET CHARGEMENT ..... 5

ULM.B.065 MASSE, CENTRAGE ET PERFORMANCES ..... 6

ULM.B.070 CONDITIONS D'EXPERIENCE RECENTE ..... 6

ULM.B.075 VOL D'INSTRUCTION ..... 6

ULM.B.080 ..... 6

ULM.B.085 ESPACE AÉRIEN A STATUT PARTICULIER (ZONES INTERDITES, DANGEREUSES ET ZONES REGLEMENTEES) ..... 6

ULM.B.090 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ ..... 7

ULM.B.095 CONNAISSANCE DE L'ESPACE AÉRIEN ..... 7

ULM.B.100 DANGERS ET ATTENUATION DES RISQUES ..... 7

ULM.B.105 LIMITATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE NUIT ET DE JOUR ..... 8
ULM.B.110 DROIT DE PASSAGE ..... 8
ULM.B.115 OPÉRATIONS INTERDITES D'ULM ..... 8
ULM.B.120 ..... 8
ULM.B.125 PROCEDURES PREVOL ..... 8
ULM.B.130 ALCOOL OU DROGUES ..... 8
ULM.B.135 BATTERIES AU LITHIUM ..... 9
ULM.B.140 ASSURANCE ..... 9
ULM.B.145 ACCES AUX INSTALLATIONS, EQUIPEMENTS, DOCUMENTS ET REGISTRES DE L'EXPLOITANT . 9
ULM.B.150 SANCTIONS ..... 9
ULM.B.155 FALSIFICATION, REPRODUCTION OU ALTÉRATION ..... 9

***CHAPITRE C – IDENTIFICATION DES ULM ..... 1***

ULM.C.005 FICHES TECHNIQUES ..... 1
ULM.C.010 CARTES D'IDENTIFICATION ..... 1
ULM.C.015 VALIDITE DE LA CARTE D'IDENTIFICATION ..... 1
ULM.C.020 MARQUES D'IDENTIFICATION ..... 1
ULM.C.025 REGISTRE D'IDENTIFICATION DES ULM ..... 2
ULM.C.030 CESSION D'UN ULM ..... 2
ULM.C.035 AFFICHAGE DES MARQUES D'IDENTIFICATION ..... 3

***CHAPITRE D – ÉQUIPEMENTS ..... 1***

ULM.D.005 DISPOSITIONS CONCERNANT LES SIEGES ..... 1
ULM.D.010 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, NAVIGATION ET SURVEILLANCE ..... 1
ULM.D.015 SURVOL DE L'EAU ..... 1
ULM.D.020 SURVOL DE ZONES DIFFICILEMENT ACCESSIBLES ..... 1
ULM.D.025 VOL A HAUTE ALTITUDE ET EQUIPEMENT EN OXYGENE ..... 2
ULM.D.030 INSTRUCTION EN VOL ..... 2
ULM.D.035 ULM AMPHIBIE ET HYDRO-ULM ..... 2
ULM.D.040 EQUIPEMENTS DEFAILLANTS ..... 2

***CHAPITRE E – PROCEDURES OPERATIONNELLES ..... 1***

ULM.E.005 AVITAILLEMENT, RESERVE DE CARBURANT, LUBRIFIANT OU D'ENERGIE ..... 1
ULM.E.010 UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE ..... 1
ULM.E.015 VOL AU-DESSUS DE LA COUCHE NUAGEUSE SANS REFERENCE VISUELLE AU SOL ..... 1
ULM.E.020 VOL A HAUTE ALTITUDE ..... 1

ULM.E.025 EMBARQUEMENT DANS UN ULM DE CLASSE 6 ..... 2
ULM.E.030 DEPOT DE NEIGE, GLACE OU AUTRE CONTAMINANT ..... 2
ULM.E.035 CONDITIONS GIVRANTES ..... 2
ULM.E.040 EMPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES ..... 2
ULM.E.045 NOTIFICATIONS D'ACCIDENT ..... 2
ULM.E.050 OBLIGATION D'EMPORT DE DOCUMENTS ..... 2

***CHAPITRE F – LICENCE ET FORMATION DE PILOTE D'ULM ..... 1***

ULM.F.005 APPLICABILITÉ ..... 1
ULM.F.010 CONDITIONS DE DELIVRANCE ET DE MAINTIEN EN ETAT DE VALIDITE DES LICENCES DE PILOTE D'ULM 1

***CHAPITRE G – MODIFICATIONS ET UTILISATIONS ..... 1***

ULM.G.005 MODIFICATIONS ..... 1
ULM.G.010 UTILISATION ..... 1

***APPENDICE 1 – VOLS LOCAUX A TITRE ONEREUX AUTRES QUE LES VOLS DE DECOUVERTE ..... 1***

***APPENDICE 2 – VOLS DE DECOUVERTE ..... 1***

***APPENDICE 3 – ACTIVITE PARTICULIERE ..... 1***

***APPENDICE 4 – DÉCLARATION D'ACTIVITÉ ..... 1***

***APPENDICE 5 – MANUEL D'ACTIVITÉ ..... 1***

***APPENDICE 6 – APTITUDE MÉDICALE POUR L'EXERCICE D'UNE ACTIVITÉ À TITRE ONÉREUX ..... 1***

***APPENDICE 7 – MODELE DE CARTE D'IDENTIFICATION D'ULM ..... 1***

**PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# CHAPITRE A - APPLICABILITE

## ULM.A.005 APPLICATION

a) Le présent règlement prescrit les règles régissant l'exploitation des ultra légers motorisés (ULM) en République togolaise.
b) Sauf dérogation contraire, le présent règlement ne s'applique pas aux opérations internationales d'ULM.
c) Le présent règlement s'applique à l'exploitation des ULM dans l'espace aérien togolais.
d) Le présent règlement ne s'applique pas aux ULM d'Etat.

## ULM.A.010 DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

### Définitions

Les termes utilisés dans le présent règlement ont les significations suivantes :

***Accident*** *:* Evénement lié à l'utilisation d'un ULM qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) Soit une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'ULM ; ou

- en contact direct avec une partie quelconque de l'ULM, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou

- directement exposée au souffle de la motorisation,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ;

b) Soit l'ULM subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit :

- d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, ou lorsque les dommages sont limités à l'hélice, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brises, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations ; ou

- de dommages mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux ;

c) Soit l'ULM a disparu ou est totalement inaccessible ;

***Activité à titre onéreux :*** activité consistant à utiliser un ULM contre rémunération ou à tout autre titre onéreux pour l'une ou l'autre des activités suivantes :

a) Activité de transport d'un passager dans le cadre d'un vol local autre qu'un vol de découverte (activité dite de " vol local à titre onéreux " ou " VLO ") ;

b) Vol de découverte ;

c) Activité particulière ;

***Activité particulière*** : activité consistant à utiliser un ULM pour des activités répondant notamment à

une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

a) Des substances ou des charges sont relâchées par l'ULM durant le vol (activité dite de largage " LAR ") ;

b) Un parachutiste est largué (activité dite de parachutage " PAR ") ;

c) Des charges ou des biens externes sont remorqués, à l'exception du remorquage d'un planeur (activité dite de remorquage " REM ") ;

d) Un planeur est remorqué (activité dite de remorquage planeur " REP ") ;

e) L'objet du vol est d'effectuer des relevés, observations, surveillance ou prises de vues aériennes (activité dite de prise de vue aérienne " PVA ") ;

f) Un équipement spécial est requis pour remplir la mission et cet équipement affecte la manœuvrabilité de l'ULM (activité dite avec manœuvrabilité affectée " MAN ") ;

g) Des manœuvres de voltige sont réalisées (activité dite de voltige " VOG ", y compris le vol à sensation) ;

h) Toute autre activité nécessitant d'évoluer à basse hauteur en dérogation des hauteurs minimales de vol (activité dite à basse hauteur " BAH ") ;

***Aérodrome :*** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

***Aérodrome contrôlé :*** Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

*Note.— L'expression « aérodrome contrôlé » indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.*

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

***Atténuation des risques*** *:* Processus qui comprend des mesures de défense ou de prévention visant à réduire l'étendue, la durée et/ou la probabilité d'effets néfastes éventuels des dangers.

***Atterrissage forcé en sécurité :*** atterrissage ou amerrissage forcé dont on peut raisonnablement penser qu'il ne causera pas de blessures aux personnes se trouvant dans l'ULM ou à la surface ;

***Autorité compétente :*** une ou plusieurs entités chargées d'accomplir les tâches de contrôle de l'application des règlements relatifs aux ULM.

***Autorisation du contrôle de la circulation aérienne*** *:* Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

***Balise de détresse :*** balise de localisation par satellite fonctionnant dans la bande 406 à 406,1 MHz ayant reçu un certificat d'approbation de type de COSPAS/SARSAT et dont les modalités de codage et d'enregistrement sont fixées par l'autorité de l'aviation civile. Elle peut être :

a) Un émetteur de localisation d'urgence (ELT) ;

b) Une balise de localisation personnelle (PLB) ;

***Ceinture de sécurité :*** une ceinture de sécurité est constituée à la fois :

a) De deux sangles formant la ceinture ;

b) De ferrures de fixation des sangles sur le siège ou sur l'ULM ;

c) D'un système de réglage permettant de l'adapter à la taille de l'utilisateur.

***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 π/4.

***Charge utile largable*** *:* Tout objet destiné à être libéré ou déposé par un ULM en vol ou à l'atterrissage.

***Conditions météorologiques de vol à vue (VMC)*** *:* Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

***Dispositif de retenue :*** dispositif pouvant être une ceinture de sécurité ou un harnais de sécurité.

***Dossier d'utilisation :*** Le dossier d'utilisation comprend un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien. Toutefois, dans le cas d'un ULM monoplace autre qu'un ULM de série et si le postulant est le constructeur de l'ULM, le dossier d'utilisation peut ne pas comprendre de manuel d'utilisation.

***Environnement hostile :*** désigne les zones maritimes à plus de 3 miles nautiques de la côte ainsi que les zones terrestres dont le relief est supérieur à 900 mètres (3 000 pieds).

***Espace aérien contrôlé :*** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

***Espace aérien non contrôlé :*** Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré.

***Evénement :*** tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves.

***Exploitant :*** personne physique ou morale exploitant ou se proposant d'exploiter un ou plusieurs ULM.

**Harnais de sécurité :** harnais constitué :

a) D'une ceinture de sécurité à laquelle sont adjointes une, deux ou trois sangles pouvant être reliées à la structure par l'intermédiaire d'un enrouleur à inertie ;

b) D'une ferrure de fixation des sangles.

***Incident*** *:* Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

***Informations et données sensibles*** *:* sont des informations et données à caractère personnel qui font apparaître, directement ou indirectement :

- les origines raciales ou ethniques ;
- les opinions politiques, philosophiques ou religieuses;
- l'appartenance syndicale des personnes ;
- informations et données relatives à la santé des personnes ;
- informations et données relatives à la vie sexuelle des personnes, ;
- informations et données relatives aux infractions pénales, aux condamnations;
- informations et données biométriques ;
- informations et données génétiques ;
- la notation sociale.

Elles comprennent également l'ensemble des informations et données préjudiciables et susceptibles de porter atteinte à la sécurité et à la sûreté de l'Etat ou aux intérêts de la nation.

***Journée portes ouvertes :*** journée organisée pour encourager le développement de l'aviation légère et non pour constituer un spectacle public, caractérisée par la conjonction des deux facteurs constitutifs suivants :

a) Journée pendant laquelle les éventuelles évolutions d'aéronefs ne comprennent ni présentation en vol, ni autre figure de voltige ou vol coordonné, et ne nécessitent ni dérogation aux règles de l'air, ni coordination ;

b) Journée qui se déroule sur un aérodrome ou emplacement où est habituellement exploité le type d'aéronefs présentés et pour lequel la zone accessible au public n'empiète pas sur l'aire de mouvement de l'aérodrome ou, à défaut, sur la partie de l'emplacement à utiliser pour le décollage, l'atterrissage et la circulation des aéronefs à la surface.

***Largage*** *:* Toute libération intentionnelle d'un objet ou article depuis un ULM durant le vol.

***Lieu d'attache :*** c'est le lieu de stationnement habituel de l'ULM où l'autorité peut demander au détenteur de la carte de l'ULM de présenter son aéronef afin d'effectuer ou faire effectuer les vérifications et la surveillance prévues au § ULM.G.010 g) du présent règlement. Toutefois, dans le cas d'un ULM de classe 1, le lieu d'attache peut être l'adresse du domicile du détenteur de la carte d'identification. Dans ce cas, l'autorité peut demander au détenteur de la carte de l'ULM de présenter son aéronef sur un terrain adéquat en vue des contrôles prévus au § ULM.G.010 g) du présent règlement.

***Manuel d'activités particulières (MAP) :*** Un manuel contenant les procédures, les instructions et les directives à utiliser par le personnel opérationnel dans l'exercice de ses fonctions.

***Marchandises dangereuses*** *:* Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques de l'OACI ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

***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 est déterminée avec :

1 . Le lest fixe ;

2 . Le carburant inutilisable ;

3 . Le cas échéant la quantité maximale d'huile, le liquide de refroidissement du moteur et le fluide hydraulique ;

***Masse à vide maximale :*** valeur maximale autorisée pour la masse à vide de l'ULM ;

***Masse maximale*** : masse maximale de l'ULM autorisée au décollage ;

***Modification ou réparation significative :*** une modification ou une réparation d'un ULM est dite significative lorsque qu'elle répond à l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :

a) La modification ou la réparation affecte un des éléments descriptifs de la fiche technique de l'ULM autre que la référence du manuel d'entretien ou du manuel d'utilisation ;

b) La modification ou la réparation a un effet appréciable sur la résistance de la structure de l'ULM ;

c) La modification ou la réparation impacte substantiellement le manuel d'utilisation de l'ULM.

***Organisme des services de la circulation aérienne :*** Terme générique désignant, selon le cas, un

organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

***Risque de sécurité :*** Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

***Sécurité :*** État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs, sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

***Site d'exploitation :*** plate-forme utilisée à des fins de décollage et d'atterrissage par les ULM ;

***Spécialiste technique*** *:* personne qui exécute des tâches relatives à une activité particulière à bord ou depuis l'ULM. Notamment, le parachutiste est un spécialiste technique ;

***Station d'aéronef :*** un ou plusieurs émetteurs ou récepteurs, ou un ensemble d'émetteurs et récepteurs, y compris les appareils accessoires, placés à bord d'un aéronef pour assurer un service de radiocommunication, de radionavigation, de surveillance ou de sauvetage ;

***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 règlement, la surface alaire de l'aéronef sera la somme de la surface alaire de chaque aile.

***Système de gestion de la sécurité (SGS) :*** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

***Pilote :*** Personne chargée par l'exploitant de fonctions indispensables à l'utilisation d'un ULM et qui en manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le 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. Elle inclut le régime de décollage si celui-ci est défini, et tout régime d'urgence éventuel. 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 " ;

***ULM de série :*** ULM construit en série ou assemblé à partir d'un kit construit en série. Dans le cas des ULM de classe 1, 2 et 5, le critère de construction en série porte, respectivement, sur la voile, l'aile ou l'enveloppe ;

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

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

***Vol à sensations :*** vol effectué pour l'agrément, aux fins de créer des sensations fortes à un passager par des manœuvres de voltige. Un vol à sensation constitue une activité particulière de voltige (VOG) et ne constitue pas une activité de transport aérien public.

***Vol de découverte :*** activité de vol local à titre onéreux réalisée à titre marginal par un organisme à but non lucratif créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir (activité dite " VLD ").

***Vol local :***

- vol sans escale, effectué à l'intérieur d'une CTR associée à un aérodrome ; ou
- vol effectué à l'extérieur d'une CTR durant lequel l'ULM ne s'éloigne pas à plus de 60 kilomètres du lieu d'attache.

***VS0 :*** vitesse de décrochage, si on peut l'atteindre en vol, ou vitesse minimale en vol stabilisé, profondeur en butée, pour laquelle on peut conserver le contrôle de l'ULM, dans la configuration suivante : moteur au ralenti ou coupé, commande de puissance au minimum, hélice en configuration normale de décollage, train sorti, volets en position atterrissage, centrage le plus défavorable, masse maximale ;

***Zone dangereuse :*** Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

***Zone de contrôle :*** Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

***Zone de réception*** *:* L'espace au sol désigné pour recevoir un objet largué, sécurisé et balisé si nécessaire.

***Zone interdite :*** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

***Zone réglementée.*** Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

**Abréviations et acronymes**

| | |
|---|---|
| **AIP** | Publication d'information Aéronautique |
| **ANAC** | Agence Nationale de l'Aviation Civile (autorité de l'aviation civile) |
| **ATC** | Contrôle de la Circulation Aérienne |
| **ATS** | Services de la Circulation Aérienne |
| **BAH** | Basse Hauteur |
| **CTA** | Région de contrôle |
| **CTR** | Zone de contrôle |
| **FIR** | Région d'information de vol |
| **GNSS** | Système Mondial de Navigation par Satellite |
| **GPS** | Système Mondial de Localisation |
| **LAR** | Largage |
| **MAN** | Manœuvrabilité |
| **MAP** | Manuel d'Activités Particulières |
| **NOTAM** | Avis aux usagers de l'air |
| **OACI** | Organisation de l'Aviation Civile Internationale |
| **PAR** | Parachutage |
| **PVA** | Prise de Vue Aérienne |
| **RANT** | Règlement Aéronautique National du Togo |

| | |
|---|---|
| **REM** | Remorquage |
| **REP** | Remorquage de Planeur |
| **SGS** | Système de gestion de la Sécurité |
| **ULM** | Ultra Leger Motorisé |
| **VFR** | Règles de vol à vue |
| **VOG** | Voltige |

# CHAPITRE B - GENERALITES

## ULM.B.005 CLASSIFICATION DES ULM

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

**Classe 1 (dite paramoteur) :**

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

-la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;

-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 15 kg dans le cas d'un paramoteur monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un paramoteur biplace équipé d'un parachute de secours.

**Classe 2 (dite pendulaire)**

Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur à hélice sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé. Il répond aux conditions techniques suivantes :

-la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace;

-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 15 kg dans le cas d'un pendulaire monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un pendulaire biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM pendulaire monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM pendulaire biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

-la vitesse VS0 ne dépasse pas 35 nœuds (65 km/ h) en vitesse conventionnelle (Vc).

**Classe 3 (dite multiaxe) :** Un ULM multiaxe est un aéronef monomoteur à hélice sustenté par une voilure fixe. Il répond aux conditions techniques suivantes :

-la puissance maximale est inférieure ou égale à 65 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace;

-la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un ULM multiaxe monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un ULM multiaxe biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM multiaxe monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM multiaxe biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

-la vitesse VS0 ne dépasse pas 38 nœuds (70 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).

**Classe 4 (dite autogire ultraléger) :** Un autogire ultraléger répond aux conditions techniques suivantes:

-monomoteur à hélice dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 85 kW pour un monoplace et à 105 kW pour un biplace ;

-la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un autogire monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un autogire biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un ULM autogire monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un ULM autogire biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

-la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg au $m^2$.

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

Un aérostat dirigeable ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

-la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;

-pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;

-le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal 900 $m^3$ ;

-le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2 000 $m^3$.

**Classe 6 (dite " hélicoptère ultraléger ") :** Un hélicoptère ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

-monomoteur dont la puissance maximale est inférieure ou égale à 85 kW pour un monoplace et à 105 kW pour un biplace ;

-la masse maximale est inférieure ou égale à 330 kg pour un monoplace et à 500 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 15 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-lèger monoplace équipé d'un parachute de secours ou de 25 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-lèger biplace équipé d'un parachute de secours, et de 30 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-lèger monoplace destiné à être exploité sur l'eau ou de 45 kg dans le cas d'un hélicoptère ultra-lèger biplace destiné à être exploité sur l'eau ;

-la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 8 et 20 kg au $m^2$.

**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 :

-le nombre de places est égal à un ;

-la puissance maximale est inférieure ou égale à 30 kW ;

-la masse maximale est inférieure ou égale à 170 kg ;

-la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30 kg/$m^2$.

Les augmentations de masse maximale prévues pour les ULM équipés d'un parachute de secours ou destinés à être exploités sur l'eau peuvent être cumulées.

## ULM.B.006 CONCEPTION ET CONSTRUCTION D'ULM AU TOGO

a) Les exigences de conception et de construction ne font pas, pour le moment, l'objet de règlement spécifique.

b) Lorsque l'autorité de l'aviation civile procède à l'identification d'un ULM importé, elle accepte les critères de conception et de fabrication.
c) Dans le cas précèdent, le propriétaire de l'ULM est tenu de suivre et de se conformer aux mises à jour des exigences de sécurité publiées par le fabricant ou l'Etat du fabricant, afin d'assurer une exploitation sûre et efficace de son aéronef.
d) Toutefois, l'autorité de l'aviation civile doit être informée de ces évolutions conformément aux dispositions relatives aux modifications d'un ULM figurant dans ce présent règlement.

## ULM.B.010 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

a) Un ULM doit être exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou les autres aéronefs, et ce conformément aux conditions spécifiées dans le présent règlement ;
b) Le pilote, le propriétaire et l'exploitant d'ULM doivent connaître et se conformer aux lois, règlements et procédures en vigueur au Togo ;
c) Le pilote doit rester vigilant afin de détecter et éviter d'autres aéronefs et engins volant et doit donner la priorité de passage à ceux-ci ;
d) Le pilote ne doit pas voler au-dessus, en-dessous ou devant un autre aéronef ou un engin volant à moins qu'il soit formellement établi que cette manœuvre ne compromettra pas la sécurité de l'engin concerné ;
e) Les inspecteurs de l'aviation civile ou toute personne habilitée, selon le cas, peuvent effectuer des contrôles, des inspections, des vérifications, des surveillances ou encadrements dans les limites de leurs prérogatives pour garantir le bon déroulement des opérations d'ULM conformément aux dispositions du présent règlement.
f) Nul ne doit exploiter un ULM à proximité d'un autre aéronef de sorte à créer un risque de collision ou d'abordage ;
g) Le survol d'un Etat tiers par un ULM identifié au Togo est interdit par le présent règlement, sauf autorisation expresse de l'Etat à survoler ;
h) L'autorité de l'aviation civile peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.
i) Sauf cas de l'exploitation de l'ULM pour l'intérêt économique ou la sécurité nationale, l'autorité de l'aviation civile peut demander de compléter à toute demande d'exploitation l'avis des autorités locales et administratives des zones dans lesquelles s'effectueront l'exploitation ;
j) Tout ULM exploité ne respectant pas les conditions du présent règlement peut être saisi et détenu par l'autorité compétente qui appliquera les sanctions convenables.

## ULM.B.015 CONDITIONS GENERALES D'UTILISATION

a) L'utilisation d'un ULM est conditionnée au respect des conditions d'aptitude au vol applicables ;
b) Un ULM est utilisé conformément à son dossier d'utilisation ;
c) Les vols sont effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de jour ;
d) Les vols de transport aérien public, à l'exception des vols locaux à titre onéreux, sont interdits ;
e) Les ULM identifiés au Togo ne peuvent survoler les territoires des Etats étrangers sans autorisation de ces Etats.

## ULM.B.020 MODALITES D'UTILISATION

Les modalités d'utilisation des ULM sont détaillées dans le présent règlement. Les dispositions des chapitres du présent règlement s'appliquent à toute utilisation d'ULM. Elles sont complétées par :

1° Les dispositions de l'Appendice 1 pour les vols locaux à titre onéreux autres que les vols de découverte ;

2° Les dispositions de l'Appendice 2 du présent règlement pour les vols de découverte ;

3° Les dispositions de l'Appendice 3 du présent règlement pour les activités particulières.

## ULM.B.025 REACTION IMMEDIATE A UN PROBLEME DE SECURITE

L'exploitant met immédiatement en œuvre toute mesure de sécurité prescrite publiée par l'autorité de l'aviation civile.

## ULM.B.030 CONTROLE ET SURVEILLANCE

L'exploitant garantit à tout moment l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel, liés à son activité, qu'elle soit sous-traitée ou non, à toute personne habilitée par l'autorité de l'aviation civile.

En cas d'incident lié à la sécurité, de risque pour la sécurité ou de défaut de conformité avec les exigences du présent règlement, l'autorité de l'aviation civile peut exiger de l'exploitant qu'il mette en œuvre toute action corrective appropriée et, le cas échéant, peut décider de limiter ou d'interdire l'exploitation.

## ULM.B.035 CONSIGNES OPERATIONNELLES

L'autorité de l'aviation civile peut définir par des consignes opérationnelles des conditions d'utilisation spécifiques en vue d'assurer la sécurité dans des cas d'utilisation particulière non prévus par le présent règlement.

## ULM.B.040 DISPOSITIONS ALTERNATIVES ET DEROGATIONS

a) L'autorité de l'aviation civile peut autoriser la mise en œuvre de dispositions alternatives aux dispositions du présent règlement lorsque le demandeur justifie par des conditions d'utilisation particulières d'un niveau de sécurité équivalent.
b) De plus, l'autorité de l'aviation civile peut accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'il estime que les usagers soumis aux dispositions du présent règlement font face à des circonstances exceptionnelles. Ces dérogations ne peuvent être accordées que si elles garantissent un niveau de sécurité acceptable, en étant accompagnées de mesures de réduction de risque si nécessaire.

## ULM.B.045 FONCTION DU PILOTE.

a) Tout pilote d'un ULM détient le brevet et licence de pilote ULM mentionnant la classe de l'ULM utilisé pour le vol ou tout autre titre acceptable par l'autorité de l'aviation civile.
b) Les responsabilités incombant au pilote s'appliquent au pilote aux commandes et elles ne peuvent pas être déléguées à une autre personne, y compris lorsque cette dernière est à bord et détient des qualifications aéronautiques particulières. Toutefois, ces responsabilités incombent au pilote instructeur dans le cas d'un vol d'instruction ou d'un vol de contrôle en vue de la délivrance du titre mentionné au a).
c) Le pilote est responsable d'entreprendre, de poursuivre, d'interrompre ou de dérouter un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation de l'ULM, y compris de toute personne transportée. Notamment :
    1) Avant d'entreprendre un vol, le pilote a la certitude que toutes les limitations opérationnelles sont respectées comme suit :

i) L'ULM est apte au vol et les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'ULM et fonctionnent correctement ;

ii) Les limitations opérationnelles de l'ULM indiquées dans le dossier d'utilisation ne vont être dépassées à aucun moment du vol ;

2) Avant d'entreprendre un vol, le pilote s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que le site d'exploitation sur lequel il a prévu d'atterrir est adéquat et que l'espace aérien est accessible pour un tel vol ;

3) Le pilote n'entreprend ou ne poursuit un vol que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minima opérationnels VFR applicables.

d) Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, le pilote prend toute mesure qu'il estime nécessaire pour la sécurité de vol. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles du présent règlement, ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité. Il en rend compte dans les 48 heures, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile.

e) Lorsque les opérations avec un ULM identifié au Togo sont effectuées sur le territoire d'un Etat étranger, le pilote applique les lois, règlementations et procédures de cet Etat qui sont relatives à l'accomplissement de ses tâches.

## ULM.B.050 CONNAISSANCE DU MATERIEL ET PROCEDURES

Un vol ne peut être entrepris que si le pilote est familiarisé avec l'ULM et son équipement de bord, notamment le matériel de sécurité-sauvetage, et qu'il a une connaissance pratique du manuel d'utilisation de cet ULM.

## ULM.B.055 INAPTITUDE TEMPORAIRE

Le pilote n'entreprend pas de vol lorsqu'il est sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants ou s'il est dans l'incapacité d'assurer des tâches pour une raison quelconque, telle que du fait d'une blessure, d'une maladie, de la fatigue ou qu'il ressent une déficience physique ou mentale.

De même, le pilote se déroute vers le site d'exploitation accessible le plus proche lorsque ses capacités à exercer ses fonctions sont incompatibles avec la poursuite du vol pour des raisons telles que la fatigue, une maladie ou un manque d'oxygène.

## ULM.B.060 PASSAGER ET CHARGEMENT

a) Le pilote a autorité pour refuser de transporter ou pour débarquer toute personne, tout animal, tout bagage ou toute partie du chargement pouvant constituer un risque pour la sécurité de l'ULM ou de ses occupants.

b) Tous les équipements, les bagages et le chargement sont correctement embarqués, attachés et n'empêchent pas une évacuation d'urgence.

c) Il est interdit de fumer à bord d'un ULM, y compris pendant l'avitaillement de l'ULM ou lorsque les batteries utilisées pour la propulsion sont en cours de recharge ou de remplacement.

d) Le pilote s'assure que le passager a reçu en temps opportun les informations sûres :

1) L'interdiction de fumer prévue au paragraphe c) précédent ;

2) L'utilisation des dispositifs de retenue ;

3) L'emplacement et les procédures d'utilisation des masques à oxygène et des gilets de sauvetage, s'ils sont requis pour le vol ;

4) Toute autre instruction de sécurité liée à la particularité de l'ULM, à son utilisation ou à ses équipements et notamment à l'utilisation de la balise de détresse le cas échéant.

e) Le pilote n'autorise personne à utiliser, à bord d'un ULM, un appareil électronique portatif dans des conditions susceptibles de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'aéronef.

## ULM.B.065 MASSE, CENTRAGE ET PERFORMANCES

a) Le pilote s'assure que le chargement respecte à tout moment les limitations de masse et de centrage prescrites à la fois par :
   1) Le dossier d'utilisation ;
   2) La fiche technique de l'ULM, le cas échéant amendée par la déclaration de modification majeure de l'ULM.

b) Le pilote exploite uniquement l'ULM si les performances de l'aéronef sont suffisantes pour exécuter le vol.

## ULM.B.070 CONDITIONS D'EXPERIENCE RECENTE

Avant l'emport de toute personne à bord d'un ULM, le pilote a effectué en tant que pilote aux commandes, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, approches et atterrissages sur un ULM de même classe.

## ULM.B.075 VOL D'INSTRUCTION

Pour se préparer seul à bord d'un ULM en vue de la délivrance du brevet ou d'une qualification de classe, le pilote détient une autorisation écrite délivrée par un instructeur détenant les privilèges correspondants.

## ULM.B.080

## ULM.B.085 ESPACE AÉRIEN A STATUT PARTICULIER (ZONES INTERDITES, DANGEREUSES ET ZONES REGLEMENTEES)

a) Nul ne peut exploiter un ULM à l'intérieur d'un espace aérien à statut particulier sauf s'il a obtenu l'autorisation de l'autorité compétente responsable de cet espace.

b) Nul ne doit exploiter un ULM au-dessus des installations militaires, policières, pénitentiaires ou installations de sécurité nationale sans l'approbation préalable des autorités compétentes. Les installations comprennent aussi, sans s'y limiter aux :
   1) Zones administratives ;
   2) Zones industrielles ;
   3) centrales nucléaires, hydroélectriques ou thermiques ;
   4) sites de raffinage ou de stockage de combustible ;
   5) réserves naturelles ;
   6) parcs zoologiques relevant du domaine public ;
   7) toutes autres zones déclarées par l'administration togolaise comme inappropriées au survol des ULM ;

c) L'exploitation d'un ULM est interdite dans toute zone déclarée « dangereuse ». Sont considérés comme telles, les espaces aériens militaires utilisés à des périodes déterminées, pour des activités telles que l'entraînement de pilotes de chasse, les exercices de tir à balles réelles, les essais d'armes ou de systèmes, y compris les opérations de brouillage GPS, etc.

d) Le pilote doit consulter l'AIP pour obtenir les informations relatives aux zones à statut particulier sur le territoire togolais.

## ULM.B.090 ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

a) Nul ne peut exploiter un ULM dans l'espace aérien contrôlé ou sur les routes ATS sauf sur instructions prescrites de l'organisme ATS compétent responsable de la gestion de cet espace ; et

b) Nul ne peut exploiter un ULM dans l'espace aérien contrôlé sauf s'il :
   1) maintient une communication permanente avec l'organisme ATS ;
   2) maintient selon le cas, une veille d'écoute sur une fréquence spécifiée ou des fréquences spécifiées dans la direction ; et
   3) effectue des émissions sur une fréquence ou des fréquences spécifiées et/ou maintient d'autres moyens de communication demandés par l'unité ATC à l'intervalle spécifié en donnant les informations spécifiées dans la direction.

c) Dans le présent règlement, le pilote doit se conformer à toutes les instructions émises.

d) Toute personne exploitant un ULM doit s'assurer que l'organisme de contrôle approprié est avisé immédiatement lorsque l'ULM pénètre par inadvertance dans un espace aérien contrôlé;

e) L'exploitation dans un espace aérien contrôlé est subordonnée à l'établissement d'un protocole d'accord définissant les conditions d'évolution de l'aéronef, entre les services de la circulation aérienne et l'exploitant.

## ULM.B.095 CONNAISSANCE DE L'ESPACE AÉRIEN

a) Cette règle s'applique à toute personne qui exploite un ULM en vertu du présent règlement.

b) toute personne à qui cette règle s'applique doit :
   1) s'assurer qu'avant chaque vol, est au courant de la désignation de l'espace aérien en vertu des RANT 02, RANT 11- PART 1, les informations publiées dans l'AIP y relatives, et de toutes les restrictions d'espace aérien en vigueur dans la zone d'exploitation prévue ; ou
   2) mener l'opération sous la supervision directe d'une personne qui connaît la désignation de l'espace aérien en vertu des RANT 02, RANT 11- PART 1, les informations publiées dans l'AIP y relatives, et toutes les restrictions applicables de l'espace aérien en place dans la zone d'exploitation prévue.

c) Une personne exploitant un ULM :
   1) ne doit pas opérer
      i) dans l'espace aérien à moins de 30 m, mesuré horizontalement, d'une personne ou d'un groupe de personnes qui n'a pas donné son accord à opérer au-dessus d'elles ;
      ii) au-dessus d'une propriété à moins que le consentement préalable n'ait été obtenu de toute personne occupant cette propriété ou du propriétaire de la propriété ;
   2) doit maintenir l'observation de l'espace aérien environnant dans lequel l'aéronef évolue pour d'autres aéronefs ; et

d) Rien dans le paragraphe (c) n'exige d'obtenir un consentement de quiconque si l'opérateur agit :
   1) sous l'autorité d'une organisation agrée ; et
   2) dans l'espace aérien utilisé par cette organisation.

## ULM.B.100 DANGERS ET ATTENUATION DES RISQUES

Toute personne utilisant un ULM en vertu du présent règlement doit prendre toutes les mesures possibles pour atténuer les risques de sécurité pour les personnes, les biens et les autres aéronefs.

## ULM.B.105 LIMITATIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE NUIT ET DE JOUR

Nul ne doit exploiter un ULM dans ou entrant dans un nuage, ou la nuit, ou dans des conditions autres que les conditions météorologiques de vol à vue (VMC), sauf dérogation ;

## ULM.B.110 DROIT DE PASSAGE

a) Une personne pilotant un ULM doit céder le passage à droite et rester à l'écart de tous les aéronefs habités au sol et en vol ;
b) Une personne pilotant un ULM doit garantir la sécurité de son ULM et celle des autres évoluant dans le même espace.

## ULM.B.115 OPÉRATIONS INTERDITES D'ULM

Nul ne doit utiliser un ULM d'une manière imprudente telle qu'elle met en danger ou risque de mettre en danger la sécurité aérienne ou la sécurité de toute personne ou propriété.

## ULM.B.120

## ULM.B.125 PROCEDURES PREVOL

a) Avant tout vol, le pilote doit :
    1) Evaluer à travers un formulaire de préparation de vol, l'environnement d'exploitation en considérant les risques liés aux personnes et aux propriétés dans leur environnement immédiat aussi bien au sol qu'en vol. Cette évaluation doit inclure sans s'y limiter :
        i) les conditions météorologiques locales ;
        ii) la zone d'exploitation et toutes restrictions de vol ;
        iii) la position des personnes et des biens au sol ;
        iv) tout autre danger au sol.
    2) s'assurer qu'un plan de vol est établi et signé par le pilote pour chaque vol prévu sur la base des performances de l'aéronef, d'autres limitations d'exploitation et des conditions de la zone concernée ;
    3) s'assurer que toutes les personnes impliquées dans les opérations avec l'ULM reçoivent un briefing comportant les conditions d'exploitation, les procédures d'urgence, les procédures de contingence, les rôles et responsabilités et les dangers potentiels ;
    4) s'assurer que l'ULM est en état de navigabilité ;
b) Toute personne impliquée dans l'opération doit exécuter les tâches attribuées par le pilote;
c) L'exploitant ou le pilote doit se conformer aux limitations spécifiées dans le cadre de son exploitation ou le plus restrictif de celles définies dans le manuel opérationnel ou manuel d'utilisation du constructeur de l'ULM.

## ULM.B.130 ALCOOL OU DROGUES

(a) Nul ne doit agir en tant que pilote, membre d'équipage de conduite d'ULM

1) dans les 8 heures après avoir consommé une boisson alcoolisée ;
2) sous l'influence de l'alcool; ou
3) lors de l'utilisation d'une drogue qui altère les facultés de la personne dans la mesure où la sécurité aérienne ou la sécurité de toute personne est menacée ou susceptible de l'être.

## ULM.B.135 BATTERIES AU LITHIUM

Lorsque les batteries au lithium sont utilisées comme source d'énergie pour les opérations d'ULM, elles doivent être manipulées avec précaution en raison de leur propension à s'échauffer voire à prendre feu en cas d'endommagement. Le pilote doit prendre des dispositions nécessaires à cet effet.

## ULM.B.140 ASSURANCE

a) Nul ne doit exploiter, faire exploiter ou engager une autre personne à exploiter un ULM à moins qu'il n'existe une police d'assurance minimale, proportionnée au risque de l'opération effectuée, en respect des risques de tiers ;
b) Un exploitant d'ULM doit avoir à sa disposition un certificat d'assurance responsabilité civile.

## ULM.B.145 ACCES AUX INSTALLATIONS, EQUIPEMENTS, DOCUMENTS ET REGISTRES DE L'EXPLOITANT

Afin de prouver qu'il respecte le présent règlement, l'exploitant d'ULM permet à toute personne dûment autorisée par l'autorité de l'aviation civile d'accéder à tout ULM, installation, document, registre, donnée, procédure ou à tout autre matériel se rapportant à son activité.

## ULM.B.150 SANCTIONS

Tout contrevenant aux dispositions du présent règlement s'expose aux sanctions administratives prévues par les dispositions légales en vigueur.

## ULM.B.155 FALSIFICATION, REPRODUCTION OU ALTÉRATION

a) Nul ne doit faire ou faire faire :

1) Une identification ou rapport frauduleux ou intentionnellement faux qui doit être fait, conservé ou utilisé pour démontrer la conformité à toute exigence en vertu de la présente partie ;
2) une reproduction ou modification, à des fins frauduleuses, de tout certificat ou autorisation, carte d'identification, de rapport, d'attestation ou licence de pilote en vertu de la présente partie.

b) Le non-respect du paragraphe (a) ci-dessus peut entrainer :

1) un refus de délivrance de carte d'identification, d'attestation ou de licence de pilote…etc. ;
2) une suspension ou révocation de tout certificat ou autorisation, carte d'identification, d'attestation ou licence de pilote en vertu de la présente partie et détenu par cette personne ;
3) une convocation devant l'autorité compétente.

# CHAPITRE C – IDENTIFICATION DES ULM

## ULM.C.005 FICHES TECHNIQUES

a) Tout ULM doit disposer d'une fiche technique acceptable pour l'autorité de l'aviation civile. La fiche technique s'entend comme le document fournissant les données de navigabilité de base applicable.
b) La fiche technique fournit les éléments descriptifs permettant d'identifier les caractéristiques essentielles de l'ULM, notamment les caractéristiques de masses, de motorisation et de vitesses, permettant son classement en ULM.
c) La fiche technique atteste que le constructeur :
   1) Garantit la conformité de l'ULM aux éléments décrits ;
   2) A démontré la conformité aux conditions techniques applicables et a effectué le programme de démonstration de conformité qui leur est associé conformément au § ULM.D.005 du présent règlement ;
   3) Dispose d'un dossier technique qui comprend :
      i) L'ensemble des justifications de la conformité aux conditions techniques applicables mentionnées au 2) ;
      ii) Un dossier d'utilisation.
d) Le dossier d'utilisation comprend un manuel d'utilisation et un manuel d'entretien.
e) Le dossier d'utilisation, la fiche technique et le dossier technique, le cas échéant doivent être mis à la disposition de l'autorité de l'aviation civile.
f) Pour l'application des dispositions ci-dessus relatives au contenu du dossier d'utilisation et à la transmission du dossier technique, le terme " constructeur " s'entend, dans le cas des ULM de classes 1, 2 et 5, comme le constructeur de la voile, de l'aile ou de l'enveloppe, respectivement.

## ULM.C.010 CARTES D'IDENTIFICATION

a) Une carte d'identification de l'ULM est visée et délivrée par l'autorité de l'aviation civile au vu de :
   1) soit la fiche technique de l'ULM conforme aux dispositions du § ULM.C.005 du présent règlement ;
   2) l'attestation du postulant qui déclare :
      i) Qu'il dispose du dossier d'utilisation associé à la fiche technique et pour tous les ULM à l'exception de ceux de la classe 1, d'une fiche de pesée.
      ii) Que l'ULM est apte au vol.
      iii) Dans le cas d'un ULM assemblé à partir d'un kit, que les instructions de montage du constructeur ont été respectées ;
   3) la déclaration du lieu d'attache de son ULM.
b) La carte d'identification délivré par l'Autorité de l'aviation civile, est établi suivant le modèle figurant à l'Appendice 7 du présent règlement

## ULM.C.015 VALIDITE DE LA CARTE D'IDENTIFICATION

La durée de validité de la carte d'identification est illimitée, sous réserve que cette carte soit accompagnée d'un accusé de réception émis depuis moins de douze (12) mois par l'autorité de l'aviation civile à réception d'une déclaration du postulant indiquant que son ULM est apte au vol. Toutefois, les cartes d'identification comportant une date limite de validité restent valides jusqu'à cette date.

## ULM.C.020 MARQUES D'IDENTIFICATION

a) L'autorité de l'aviation civile notifie les marques d'identification portées sur la carte d'identification.

b) La marque d'identification d'un ULM comprend les caractères 5V suivie d'un tiret puis d'un groupe de trois (03) caractères composés de chiffres en caractère arabe sans ornement, de lettres en caractères romains majuscules sans ornement ou d'une combinaison des deux. Le premier caractère après le tiret est **U** (exemple : 5V-U_ _). Ces marques d'identification sont attribuées à titre définitif à l'ULM.

c) En cas de changement du lieu d'attache de l'ULM ou de l'adresse du détenteur de la carte d'identification, celui-ci en informe l'autorité de l'aviation civile dans un délai d'un mois.

d) Sur demande, il est possible de se faire communiquer une marque d'identification avant l'achat d'un ULM dans le but de la faire apposer par le constructeur.

e) Pour les ULM de classe 1 et 5, et pour les sous-classes, un usager peut se voir communiquer une marque d'identification avant l'achat d'une voile ou d'une enveloppe dans le but de la faire apposer par le constructeur.

## ULM.C.025 REGISTRE D'IDENTIFICATION DES ULM

a) L'Autorité de l'aviation civile établit et tient à jour un registre d'identification des ULM contenant les informations suivantes :

4) le numéro de la carte d'identification ;
5) la marque d'identification attribuée à l'ULM ;
6) la désignation du constructeur de l'ULM ;
7) la classe de l'ULM ;
8) le numéro de série de l'ULM ;
9) le nom et l'adresse du propriétaire ;
10) le code transpondeur de l'ULM, si applicable.

b) Un extrait du registre d'identification d'un ULM est délivré à toute personne qui en fait la demande.

c) Aucun ULM identifié à l'étranger ne peut être identifié au Togo s'il n'a préalablement été rayé du registre étranger.

## ULM.C.030 CESSION D'UN ULM

a) Dans le cas de cession d'un ULM, le détenteur de la carte transmet au nouveau postulant les éléments suivants :

1) La carte d'identification avec la mention " cédé " et la date de cession ;

2) Une déclaration de l'état de l'ULM concernant son aptitude au vol ;

3) La fiche technique de l'ULM ;

4) Le dossier d'utilisation, qui comprend pour tout ULM :

i) Un manuel d'utilisation ;

ii) Un manuel d'entretien ;

5) La fiche de pesée, sauf pour les ULM de classe 1.

b) L'ancien détenteur de la carte informe l'autorité de l'aviation civile de la cession, dans un délai de quinze jours.

c) Le nouveau postulant doit déposer une demande d'identification. Cette demande doit être accompagnée de l'ancienne carte d'identification, sur laquelle doit figurer la date de cession et de la déclaration de l'aptitude au vol.

d) La nouvelle carte d'identification est visée et délivrée par l'autorité de l'aviation civile au vu de l'ancienne carte d'identification, de la fiche technique associée et d'une déclaration du postulant selon § ULM.C.010.

e) L'ancienne carte d'identification reste valide pendant un mois après la date de cession de l'ULM.

## ULM.C.035 AFFICHAGE DES MARQUES D'IDENTIFICATION

a) Un ULM ne peut circuler sans comporter sous la voilure ou sur la structure en cas d'impossibilité :
   1) Les marques d'identification, ou
   2) Les marques d'identification constructeur.

b) Ces marques, sans ornement et d'une hauteur minimale de cinquante centimètres, sont facilement lisibles.

c) 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.

d) Par dérogation aux dispositions ci-dessus, dans le cas des ULM des classes 1 et 5, l'apposition des marques constructeur est facultative .

# CHAPITRE D – ÉQUIPEMENTS

## ULM.D.005 DISPOSITIONS CONCERNANT LES SIEGES

a) Les ULM sont équipés d'un dispositif de retenue pour chaque personne à bord.
b) Les ULM de classe 2, 3, 4 et 6 sont équipés de sièges pour chaque personne à bord, chacun muni d'une ceinture de sécurité.
c) Pour tout ULM de classe 3, 4 ou 6, le siège du pilote et tout siège occupé situé en place avant sont munis d'un harnais de sécurité 3 points (ou plus) si ce harnais est prévu par le constructeur ou installable avec son approbation.
d) De plus, tout siège d'un ULM de classe 3, 4 ou 6 ayant obtenu sa première carte d'identification Togolaise après le 1er janvier 2028 doit être équipé d'un harnais de sécurité.

## ULM.D.010 EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION, NAVIGATION ET SURVEILLANCE

a) L'équipement minimal exigé en ULM comprend :
   1) Une montre ou un dispositif indiquant le temps en heures et en minutes ;
   2) Un anémomètre pour les ULM de classes 2, 3, 4 et 6 ;
   3) Un moyen d'indication de dérapage pour les ULM de classes 3, 4 et 6 ;
   4) Si l'ULM vole en espace aérien contrôlé ou en niveau de vol, un altimètre qui doit être sensible et ajustable ;
   5) Un dispositif indiquant la direction magnétique ou géographique pour les ULM de classes 2, 3, 4 et 6.
b) Lorsque les exigences applicables de l'espace aérien le requièrent, les ULM emportent un matériel de radiocommunication conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par la réglementation applicable en matière de circulation aérienne.
c) Lorsque les exigences applicables de l'espace aérien le requièrent, les ULM sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire (SSR) conforme aux dispositions en matière d'équipements exigés par la réglementation applicable en matière de circulation aérienne.
d) Lorsque que l'ULM est utilisé en version biplace, les occupants sont en mesure de communiquer entre eux par tout moyen approprié.
e) Toute station d'émission radioélectrique d'un ULM est conforme aux dispositions de la règlementation applicable.

## ULM.D.015 SURVOL DE L'EAU

a) Tout ULM survolant l'eau et ne pouvant, en cas de panne moteur, atteindre une zone sur terre permettant un atterrissage forcé en sécurité est équipé d'un gilet de sauvetage adapté pour chaque personne à bord, porté ou rangé dans un endroit facilement accessible à la personne à laquelle il est destiné.
b) Chaque gilet de sauvetage est muni d'un dispositif électrique d'éclairage destiné à faciliter la localisation des personnes, sauf si la personne est équipée d'une balise de détresse ou d'un autre moyen destiné à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

## ULM.D.020 SURVOL DE ZONES DIFFICILEMENT ACCESSIBLES

Tout ULM exploité dans des zones dans lesquelles les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles est équipé de dispositifs de signalisation et de matériel de survie, y compris de moyens de subsistance, en fonction de la zone survolée.

## ULM.D.025 VOL A HAUTE ALTITUDE ET EQUIPEMENT EN OXYGENE

a) Tout ULM évoluant entre les altitudes pression de 3 000 mètres et 4 000 mètres (niveaux de vol 100 à 130) emporte un système de stockage et de distribution d'oxygène ayant une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter le pilote pendant toute durée de vol supérieure à 30 minutes entre ces altitudes pression.

b) Tout ULM évoluant à une altitude pression supérieure à 4 000 mètres (niveau de vol 130) emporte un système de stockage et de distribution d'oxygène ayant une réserve d'oxygène suffisante pour alimenter chaque personne à bord pendant toute la durée de vol au-dessus de cette altitude pression.

## ULM.D.030 INSTRUCTION EN VOL

Nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un ULM non équipé de double-commande principale de conduite si les commandes principales ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes.

## ULM.D.035 ULM AMPHIBIE ET HYDRO-ULM

Tout ULM destiné à être exploité sur l'eau est en outre équipé :

a) D'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, facilement accessible ;

b) D'une ancre et d'autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre sur l'eau de l'ULM, appropriés à sa taille, à sa masse et à sa manœuvrabilité ;

c) D'équipements permettant d'émettre les signaux sonores ou lumineux prescrits par les règlements de navigation, le cas échéant.

## ULM.D.040 EQUIPEMENTS DEFAILLANTS

Un vol ne peut pas être entrepris lorsque l'un quelconque des instruments, équipements ou fonctions de l'ULM, nécessaires pour le vol à effectuer au titre des dispositions du présent règlement, des exigences applicables de l'espace aérien et du dossier d'utilisation de l'ULM, est manquant ou en panne.

# CHAPITRE E – PROCEDURES OPERATIONNELLES

## ULM.E.005 AVITAILLEMENT, RESERVE DE CARBURANT, LUBRIFIANT OU D'ENERGIE

a) Le pilote s'assure avant tout vol que les quantités de carburant ou d'énergie, de lubrifiant et autres produits consommables lui permettent d'effectuer le vol prévu avec une marge acceptable de sécurité et prend en compte :
   1) Les conditions météorologiques prévues ;
   2) Les conditions de circulation aérienne aux abords des sites d'exploitation susceptibles de retarder l'atterrissage ;
   3) Toute autre situation susceptible d'augmenter la consommation de carburant, d'énergie et/ou de lubrifiant.

b) L'ULM ne subit aucune opération d'avitaillement lorsqu'une personne, à l'exception du pilote, embarque, est à bord ou débarque.
   Les batteries utilisées pour la propulsion de l'ULM ne subissent aucune recharge ou remplacement lorsqu'une personne, à l'exception du pilote, embarque, est à bord ou débarque. Toute opération d'avitaillement, de recharge ou de remplacement de batteries s'effectue moteur à l'arrêt.

c) Le pilote vérifie à intervalles réguliers que la quantité de carburant utilisable ou celle d'autres formes d'énergie disponibles n'est pas inférieure au carburant ou à l'énergie nécessaire pour poursuivre le vol ou atteindre un site d'atterrissage approprié, avec une marge acceptable de sécurité, notamment au regard des conditions de vol effectivement rencontrées.

d) Nul ne peut poursuivre un vol au voisinage d'un site d'atterrissage approprié si ne subsistent à bord les quantités de carburant ou d'énergie nécessaires pour voler pendant quinze minutes.

e) Dans le cadre de compétitions sportives ou d'entraînements pour l'ultra-léger motorisé, par dérogation au paragraphe § ULM.E.005 d) précédent, nul ne peut poursuivre un vol en ULM de classe 1 au voisinage d'un site d'atterrissage approprié s'il n'est pas en mesure d'y effectuer à tout instant un atterrissage forcé en sécurité. La liste des pilotes participant à ces compétitions et entraînements doit être notifiée à l'autorité de l'aviation civile.

## ULM.E.010 UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE

a) Pendant le vol, tous les occupants gardent leur dispositif de retenue attaché.

b) Un vol ne peut être entrepris que si toute personne à bord peut s'attacher ou se détacher par ses propres moyens ou par entraide mutuelle entre les occupants.

## ULM.E.015 VOL AU-DESSUS DE LA COUCHE NUAGEUSE SANS REFERENCE VISUELLE AU SOL

Le vol au-dessus d'une couche nuageuse sans référence visuelle au sol (« VFR on top ») est interdit.

## ULM.E.020 VOL A HAUTE ALTITUDE

a) Pendant toute période supérieure à 30 minutes au cours de laquelle l'ULM évolue entre les altitudes pression de 3 000 mètres et 4 000 mètres (niveaux de vol 100 à 130), le pilote utilise de manière continue un système d'inhalation d'oxygène.

b) Pendant toute période au cours de laquelle l'ULM évolue à une altitude pression supérieure à 4 000 mètres (niveau de vol 130), chaque personne à bord utilise de manière continue un système d'inhalation d'oxygène.

## ULM.E.025 EMBARQUEMENT DANS UN ULM DE CLASSE 6

L'embarquement ou le débarquement de personnes pendant qu'un rotor d'ULM de classe 6 tourne est interdit.

## ULM.E.030 DEPOT DE NEIGE, GLACE OU AUTRE CONTAMINANT

Le pilote n'entreprend un décollage que si les surfaces externes de l'ULM sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur ses performances, sa maniabilité ou son bon fonctionnement.

## ULM.E.035 CONDITIONS GIVRANTES

Le vol en conditions givrantes connues ou prévues est interdit.

## ULM.E.040 EMPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

a) L'emport de marchandises dangereuses en ULM est interdit sauf dans les cas suivants :

1) Les marchandises dangereuses transportées en quantités raisonnables et qui sont utiles au bon fonctionnement de l'aéronef, lorsque leur transport à bord est nécessaire pour en garantir la disponibilité opportune à des fins opérationnelles. L'emballage et le chargement à bord sont effectués, sous la responsabilité du pilote, de manière à réduire au minimum les risques pour les occupants ou pour l'aéronef pendant le vol ou le stationnement au sol ;

2) Les marchandises dangereuses emportées par les occupants à des fins non commerciales conformément au tableau 8-1 des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses approuvé par décision du Conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale.

a) Le pilote veille à ce que toute personne à bord dispose d'informations suffisantes relatives aux marchandises dangereuses et aux articles pouvant en comporter.

b) Le pilote notifie sous 72 heures tout accident ou incident concernant des marchandises dangereuses selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile.

## ULM.E.045 NOTIFICATIONS D'ACCIDENT

a) Le pilote informe, par le moyen le plus rapide, le service de police ou de gendarmerie le plus proche :

1) De tout accident d'aéronef ;
2) De tout acte d'intervention illicite.

De plus, le pilote notifie tout accident sans délai à l'organisme chargé d'enquêtes d'accident et d'incidents d'aviation civile.

b) En cas d'accident, le pilote établit un compte-rendu dès que possible selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile et le lui notifie sans délai, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

Lorsque l'accident implique un ULM de série, le pilote transmet dans les mêmes délais une copie de ce compte-rendu au titulaire de la fiche technique de l'ULM.

## ULM.E.050 OBLIGATION D'EMPORT DE DOCUMENTS

a) Les documents, informations et manuels suivants sont transportés à bord de chaque vol d'ULM sous la forme d'originaux, ou de copies au format papier ou numérique :

1) Le manuel d'utilisation issu du dossier d'utilisation de l'ULM ;
2) La carte d'identification accompagnée de l'accusé de réception de la déclaration du titulaire de la carte indiquant que son ULM est apte au vol ;
3) Le brevet et licence de pilote ULM mentionnant la classe de l'ULM utilisé pour le vol prévu ;
4) La licence de station d'aéronef, le cas échéant ;
5) Le plan de vol, le cas échéant ;
6) Les cartes aéronautiques appropriées et à jour.

Le manuel d'utilisation, le plan de vol et les cartes aéronautiques appropriées sont facilement accessibles par le pilote pendant le vol.
A la requête d'une autorité compétente, le pilote présente tout document original dans un délai raisonnable.

b) Par exception au paragraphe § ULM.E.050 a) précédent, les documents, informations et manuels autres que les cartes aéronautiques appropriées peuvent être conservés dans les bureaux du site d'exploitation pour les ULM qui ne décollent et n'atterrissent que sur ce même site d'exploitation.

# CHAPITRE F – LICENCE ET FORMATION DE PILOTE D'ULM

## ULM.F.005 APPLICABILITÉ

Cette partie s'applique à la délivrance des licences et formations des pilotes d'ULM.

## ULM.F.010 CONDITIONS DE DELIVRANCE ET DE MAINTIEN EN ETAT DE VALIDITE DES LICENCES DE PILOTE D'ULM

Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences de pilote d'ULM sont décrites dans le RANT 01 – PART PEL 10.

# CHAPITRE G – MODIFICATIONS ET UTILISATIONS

## ULM.G.005 MODIFICATIONS

a) Est considérée comme modification majeure toute modification qui concerne un des éléments descriptifs de la fiche technique.

b) En cas de modification majeure, la validité de la carte d'identification est suspendue tant que la modification n'a pas été déclarée conformément à la présente disposition.
Toutefois, dans le cas d'une modification prévue par le constructeur, le titulaire de la carte est dispensé de la déclaration prévue à la présente disposition si les conditions d'installation de la modification définies par le constructeur ont été respectées.
Dans le cas d'une modification majeure, le titulaire de la carte d'identification déclare l'aptitude au vol de l'ULM modifié et adresse cette déclaration, dans les quinze jours, à l'autorité de l'aviation civile.
Il joint à sa déclaration :
- une identification des éléments descriptifs modifiés ;
- la fiche de pesée mise à jour.

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

Dans les autres cas de modifications majeures, la déclaration d'aptitude au vol inclut une déclaration de conformité aux conditions techniques applicables et les justifications correspondantes sont archivées par le postulant et tenues à la disposition de l'autorité de l'aviation civile.
La déclaration d'aptitude au vol de l'ULM modifié est associée à la carte d'identification et est toujours présentée en même temps que celle-ci.

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

## ULM.G.010 UTILISATION

a) Un ULM doit être utilisé et entretenu conformément à son dossier d'utilisation.

Seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de jour.

Les vols de transport aérien public, à l'exception des vols locaux sont interdits.

b) Les vols de nuit et les VFR spéciaux sont interdits.

c) L'utilisation d'une plate-forme non homologuée pour le décollage ou l'atterrissage des ULM à l'exception de la classe 1 est interdite, sauf autorisation de l'autorité de l'aviation civile.

d) Pour effectuer une activité particulière, l'exploitant soumet un dossier à l'autorité de l'aviation civile pour approbation conformément aux conditions d'utilisation des aéronefs civils pour les activités de travail aérien (RANT 06 - PART SPO).

e) Si la sécurité l'exige l'autorité de l'aviation civile peut imposer, sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité, des vérifications, des modifications ou des limitations d'utilisation.

f) 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 :

1) Les conditions techniques générales de conception, applicables à la date du premier visa de sa carte d'identification, sont respectées ;
2) Les éventuelles conditions techniques spéciales de conception notifiées par l'autorité de l'aviation civile sont appliquées ;
3) L'ULM est conforme aux éléments descriptifs de sa fiche technique ;
4) Les modifications éventuelles ont été effectuées conformément au présent règlement ;
5) Les règles particulières édictées par l'autorité de l'aviation civile sous forme de consignes opérationnelles ou de consignes de navigabilité sont respectées ;
6) L'ULM a été entretenu conformément à son manuel d'entretien ;
7) A la suite d'un incident ou d'un accident, l'ULM a été remis en état ;
8) 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 de la carte d'identification.

L'autorité de l'aviation civile peut déclarer inapte au vol un ULM :

i) Dans les cas prévus à l'alinéa précédent, ou
ii) Lorsque le détenteur de la carte d'identification ne présente pas l'ULM à la requête de l'autorité de l'aviation civile, ou
iii) Lorsque le détenteur de la carte d'identification ne se conforme pas à l'obligation de fournir les renseignements sur la navigabilité et l'utilisation de l'ULM exigés par les dispositions réglementaires en vigueur.

Dans ce cas, le détenteur de la carte d'identification est informé directement par écrit par l'autorité de l'aviation civile. L'inaptitude au vol de l'ULM peut être directement annotée sur la carte d'identification.

g) L'autorité de l'aviation civile peut effectuer ou faire effectuer, par des personnes ou organismes habilités à cet effet, les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaire pour s'assurer qu'un ULM répond aux dispositions du présent règlement.

# APPENDICE 1 – VOLS LOCAUX A TITRE ONEREUX AUTRES QUE LES VOLS DE DECOUVERTE

**1.1. Conditions d'exploitation**

**1.1.1. Exploitant.**

1.1.1.1. Toute activité de vol local à titre onéreux (VLO) est réalisée sous la responsabilité d'un exploitant qui s'assure du maintien de la conformité avec le présent règlement.

1.1.1.2. L'exploitant désigne un dirigeant responsable, qui dispose des moyens appropriés et a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé :

a) De la gestion des opérations aériennes, des opérations au sol et de la formation des pilotes à l'exploitation envisagée et des autres personnels ;

b) D'établir et de maintenir une gestion des risques efficace ;

c) De s'assurer que tout ULM utilisé est entretenu selon les spécifications de sa documentation d'entretien et est doté des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation.

Le dirigeant responsable dispose de suffisamment de temps pour exercer ses missions et responsabilités.

1.1.1.3. L'exploitant a son principal établissement et, le cas échéant, son siège social sur le territoire de la République Togolaise.

**1.1.2. Conditions générales d'exploitation.**

1.1.2.1. Seul est autorisé à effectuer des vols locaux à titre onéreux un ULM de série tel que défini au ULM.A.010 du présent règlement pour lequel les éventuelles modifications majeures ont été :

a) Soit portées par le détenteur de la fiche technique de l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce dernier et des exigences de ce présent règlement ;

b) Soit, lorsqu'elles concernent le changement de l'hélice d'un ULM de classe 2, 3, 4 ou 5, recommandées par le fabriquant de l'hélice pour l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce fabricant et des exigences de ce présent règlement.

De plus, d'autres modifications majeures en vue de la présence à bord d'une personne nécessitant des conditions, une assistance ou des dispositifs particuliers peuvent être acceptées dans le cadre d'une règle alternative au présent § 1.1.2.1, en application du § ULM.B.040 a).

1.1.2.2. Toute activité particulière est interdite dans le cadre des vols locaux à titre onéreux.

1.1.2.3. Les opérations de toucher (atterrissage ou amerrissage suivi d'un décollage immédiat, dit « touch and go ») sont interdites dans le cadre des vols locaux à titre onéreux.

1.1.2.4. Les vols locaux à titre onéreux s'effectuent uniquement au-dessus du territoire de la République Togolaise.

1.1.2.5. Les vols locaux à titre onéreux ne peuvent pas être effectués avec un ULM au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personne ou d'un établissement « seuil haut » à une hauteur inférieure aux hauteurs minimales de survol prévues par voie réglementaire pour ces zones.

**1.1.3. Déclaration d'activité.**

1.1.3.1. Tout exploitant d'ULM effectuant une activité de vols locaux à titre onéreux :

a) Déclare au préalable cette activité selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;

b) Déclare tout amendement à cette activité, préalablement à sa mise en œuvre, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;

c) Notifie la cessation de cette activité, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, sous un délai de 30 jours.

1.1.3.2. Un accusé de réception de déclaration d'activité est adressé à l'exploitant dans un délai de 10 jours ouvrés, à réception d'une déclaration d'activité initiale au titre du a) du paragraphe §1.1.3.1 ou modificative au titre du b) de ce même paragraphe, sous réserve qu'il soit établi que cette déclaration d'activité contient toutes les informations requises.

A défaut, les compléments d'information nécessaires sont demandés à l'exploitant. S'ils ne sont pas reçus dans un délai de 30 jours, la demande est classée sans suite et l'exploitant initie une nouvelle déclaration d'activité selon les modalités du paragraphe 1.1.3.1.

1.1.3.3. L'exploitant d'ULM n'effectue une activité de vols locaux à titre onéreux que s'il détient l'accusé de réception de déclaration d'activité correspondant à l'activité exercée.

1.1.3.4. L'exploitant atteste au moins tous les douze (12) mois qu'il continue d'exercer son activité et qu'il s'engage sur le maintien de conformité de ses opérations aux dispositions applicables. Cette attestation de continuation de l'activité est transmise selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile et donne lieu à l'émission d'un accusé de réception de continuation de l'activité qui accompagne la déclaration d'activité et conditionne sa validité. Cet accusé de réception est adressé dans un délai de 10 jours ouvrés sous réserve qu'il soit établi que cette attestation de continuation de l'activité contient toutes les informations requises.

1.1.3.5. A la réception d'une déclaration de cessation d'activité au titre du c) du paragraphe 1.1.3.1, un accusé de réception est adressé à l'exploitant dans un délai de 10 jours ouvrés.

**1.1.4. Gestion des risques.**

La gestion des risques consiste en l'identification des dangers, l'évaluation de l'exposition à ces dangers et la réduction des risques associés par la mise en œuvre d'actions appropriées. Une promotion de la sécurité est assurée au sein de la structure par des moyens adaptés.

Le maintien de la sécurité est assuré par le suivi et l'évaluation :

a) Des changements ;

b) Des événements, incidents ou accidents collectés dans le cadre de l'activité de l'exploitant.

La gestion des risques mise en place est précisée dans le manuel d'activité.

**1.1.5. Manuel d'activité.**

1.1.5.1. Un exploitant ne peut utiliser un ULM dans le cadre de vols locaux à titre onéreux ou pour les formations des pilotes à l'exploitation envisagée prévues au paragraphe 1.2.4, que s'il a établi un manuel d'activité et qu'il l'a mis à la disposition du personnel intéressé.

1.1.5.2. Le manuel d'activité contient toutes les instructions, informations et procédures relatives à tout ULM exploité pour que l'exploitation puisse être réalisée dans des conditions de sécurité satisfaisantes et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches.

1.1.5.3. Le manuel d'activité est tenu à jour et est régulièrement réexaminé par l'exploitant.

Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel d'activité fait l'objet avant sa mise en œuvre d'un amendement dudit manuel.

1.1.5.4. L'exploitant s'assure que le manuel d'activité est facilement utilisable, connu et mis en application par le personnel concerné. Chaque pilote reçoit une copie personnelle des sections du manuel d'activité qui concernent ses tâches et est informé des modifications du manuel d'activité qui concernent ses tâches.

1.1.5.5. Chaque détenteur d'un manuel d'activité, ou des sections appropriées du manuel, est responsable :

a) De s'assurer qu'il en détient une version à jour des modifications que l'exploitant lui a communiquées ;

b) De l'exercice correct de ses fonctions telles que précisées dans le manuel d'activité.

1.1.5.6. Le manuel d'activité peut être publié en plusieurs parties séparées. Son contenu est précisé à l'appendice 4 du présent règlement.

**1.2. Pilotes**

**1.2.1. Responsabilités de l'exploitant.**

L'exploitant est responsable de la définition et de la mise en œuvre de la formation des pilotes à l'exploitation envisagée ainsi que de l'archivage des documents associés.

Il réalise ces formations ou les sous-traite. Dans ce dernier cas, il reste responsable de la cohérence et de la conformité des formations suivies par ses pilotes aux exigences du présent règlement.

L'organisation de la formation à l'exploitation envisagée ainsi que ses acteurs sont décrits dans le manuel d'activité.

Un exploitant ne peut former à une activité de vol local à titre onéreux pour le compte d'un exploitant tiers que s'il a lui-même déclaré cette activité. Son manuel d'activité reflète le contenu des formations qu'il réalise.

**1.2.2. Conditions d'aptitude des pilotes.**

Le pilote qui effectue un vol local à titre onéreux :

a) Est âgé de 18 ans ou plus ;

b) Détient la qualification d'instructeur de pilote d'ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer le vol local à titre onéreux ou déclare sur l'honneur par écrit avoir effectué, en tant que commandant de bord, au moins le nombre d'heures de vol ou le nombre de vols suivant depuis l'obtention de sa licence ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer le vol local à titre onéreux :

i) Pour la classe 1 : 50 vols ;
ii) Pour la classe 2 : 100 heures ;
iii) Pour la classe 3 : 150 heures ;
iv) Pour la classe 4 : 200 heures ;
v) Pour la classe 5 : 50 vols ;
vi) Pour la classe 6 : 200 heures ;

c) Détient un certificat médical délivré conformément au RANT 01 - PART PEL 3.

d) Détient une attestation de formation initiale telle que prévue au § 1.2.4.1 ou récurrente telle que prévue au § 1.2.4.2, relative aux procédures et matériels de l'exploitant, applicable aux ULM sur lesquels il exerce ses fonctions. Cette attestation de l'exploitant date de moins de trois ans ;

e) Détient une aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux (VLO) applicable à la classe d'ULM sur laquelle il exerce ses fonctions, telle que définie au paragraphe 1.2.4.3, qui date de moins de trois ans.

Un instructeur ULM est réputé détenir l'aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux (catégorie VLO) sur la classe d'ULM sur laquelle il détient ce privilège d'instructeur ;

f) A suivi une formation aux facteurs humains, telle que prévue au § 1.2.4.4, sauf s'il est :

i) Soit titulaire d'un certificat facteurs humains requis pour certains navigants professionnels et considéré par l'exploitant comme équivalent aux requis exigences du § 1.2.4.4 ;
ii) Soit instructeur ULM.

**1.2.3. Responsabilité du pilote en cas d'inaptitude temporaire.**

En cas d'inaptitude, le pilote respecte les dispositions décrites au RANT 01 – PART PEL 3 § PEL3.A.040.

**1.2.4. Contenus et objectifs des formations des pilotes.**

1.2.4.1. Formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant.
La formation de familiarisation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant porte en particulier sur:

a) Pour chaque modèle d'ULM utilisé ou groupe d'ULM utilisés présentant des éléments suffisamment proches pour que l'exploitation puisse se faire avec des consignes identiques, les procédures de l'exploitant incluant la préparation du vol et sa conduite en conditions normales ;
b) Les zones géographiques dans lesquelles se font les vols locaux à titre onéreux, les altitudes minimales de sécurité définies et l'identification des aires de recueil permettant en tout point du vol d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité en cas d'urgence. Lorsque des circuits standardisés sont définis, ils sont présentés ;
c) Les particularités propres aux vols avec un passager et notamment :
i) Le briefing spécifique à faire au passager pour lui préciser les conditions du vol, le comportement attendu de sa part et assurer sa sécurité à bord ;
ii) L'incidence de l'emport d'un passager sur la gestion des différentes phases de vol, en particulier sur les performances et les limites opérationnelles de l'ULM telles que la manœuvrabilité, la masse et le centrage ;
iii) La conduite à tenir en cas de comportement, d'un état de santé du passager ou d'autres situations imprévues pouvant interférer avec la conduite et la poursuite du vol ;
d) Les équipements installés dans les ULM utilisés par l'exploitant et leur manipulation ;
e) L'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord des ULM utilisés par l'exploitant et en particulier la procédure d'utilisation du parachute de récupération, le cas échéant ;
f) La gestion des risques de l'exploitant et notamment les modalités attendues de gestion des évènements, incidents ou accidents constatés dans le cadre de son activité ;
g) La reconnaissance et, le cas échéant, l'emport de marchandises dangereuses.

Cette formation comporte des modules au sol et en vol.
Pour cette formation l'exploitant désigne un pilote formateur qualifié sur la classe d'ULM utilisée pour la formation et possédant les qualifications et l'expérience minimale requises dans le manuel d'activité de l'exploitant pour le type d'activité objet de la formation.
Lorsqu'un pilote a significativement contribué à la rédaction des procédures de l'exploitant, la formation peut être adaptée en conséquence. Toutefois un entrainement en vol reste nécessaire.
A l'issue de la formation, une attestation est délivrée par le formateur s'il estime les objectifs de la formation atteints.
1.2.4.2. Formation récurrente aux procédures et matériels de l'exploitant.
La formation récurrente aux procédures et matériels de l'exploitant consiste en un rafraichissement de la formation initiale détaillée au paragraphe 1.2.4.1 en prenant en compte les concepts relatifs aux facteurs humains.
Elle a pour objet la confirmation du maintien du niveau de compétence du pilote à effectuer les activités pour lesquelles il a été formé.
Elle est réalisée dans les mêmes conditions et en particulier donne lieu à une attestation.
1.2.4.3. Aptitude à effectuer des vols à titre onéreux.
L'aptitude à effectuer des vols à titre onéreux :
a) Vise à vérifier l'aptitude du pilote à effectuer les manœuvres de pilotage normales et les principales procédures anormales et d'urgence associées à la pratique du vol local à titre onéreux ainsi que la connaissance des procédures, limitations d'emploi, performances et équipements spécifiques à l'activité ;
b) Est limitée à la classe d'ULM sur laquelle les compétences du pilote sont vérifiées ;
c) Est validée lors d'un vol d'évaluation avec un instructeur qualifié sur la classe d'ULM utilisée, représentatif de l'activité envisagée et d'une durée minimale de 20 minutes ;

d) Est formalisée par la délivrance d'une attestation. Cette attestation précise la catégorie d'activité « VLO » (vol local à titre onéreux) et la classe d'ULM visée par l'aptitude.

1.2.4.4. Formation aux facteurs humains.

La formation sur les facteurs humains porte en particulier sur :

a) Les notions de base de physiologie en aéronautique :

i) Effets de l'altitude (hypoxie d'altitude, barotraumatismes, hygrométrie et confort de vol) ;

ii) Perception et illusions sensorielles (capacités perceptives, désorientations spatiales) ;

iii) Hygiène et sécurité (alimentation, hygiène de vie et rythme de vie, respect des repos, tabac, alcool, médicaments et automédication, stupéfiants) ;

b) Notions de base de psychologie en aéronautique :

i) Capacités intellectuelles de base (sélectivité de la perception et redondances entre modalités sensorielles) ;

ii) Mémoire (mémoire à court terme dite temporaire et à long terme dite permanente, types de connaissances, raisonnements, attention, limitation en attention, gestion de ses propres ressources) ;

iii) Processus intellectuels dynamiques (représentation mentale, planification, anticipation, projet d'action, contrôle de l'action, automatisation des comportements, apprentissage ;

iv) Charge de travail (définition, régulation de la charge) ;

v) Stress (définitions et facteurs favorisants le stress et l'anxiété, comportement sous stress et effets sur la performance, régulation du stress) ;

vi) Erreurs humaines et fiabilité humaine (notions de fiabilité, l'erreur comme comportement inévitable, les mécanismes dits modèles d'erreur et les causes d'erreurs individuelles ou collectives, la détection et la récupération de ses propres erreurs via le contrôle de ses actions) ;

vii) Vigilance et fatigue (définitions de la vigilance, de l'attention et de la fatigue, gestion de la fatigue).

A l'issue de la formation, une attestation de formation aux facteurs humains est délivrée.

**1.2.5. Carnet de vol.**

Le pilote est détenteur d'un carnet de vol ou de tout autre document sur lequel sont inscrits, au plus tard en fin de journée, la date, la durée des vols, le nombre de décollages et d'atterrissages qu'il a effectués en tant que pilote aux commandes et la mention « VLO » conformément au RANT 01 - PART PEL 10 § PEL10.A.075.

**1.3. Procédures opérationnelles complémentaires au chapitre E**

**1.3.1. Procédures de masse et centrage.**

Dans le cadre de vols locaux à titre onéreux avec un ULM de classe 2, 3, 4, 5 ou 6, le pilote s'assure avant chaque vol que les limitations de masse et, si applicable, de centrage sont respectées.

L'exploitant définit la procédure permettant au pilote de respecter ces limitations.

La vérification de masse et centrage s'appuie sur la fiche de pesée individuelle de l'ULM mise à jour des éventuelles modifications et réparations de l'ULM.

Les données de masse requises pour le calcul de la charge réelle sont établies ;

a) Soit en réalisant une pesée de la personne à embarquer avec ses effets personnels tels que les sacs et éventuels bagages ;

b) Soit sur déclaration de la personne à embarquer de son poids, auquel sont ajoutés un forfait minimal de 4 kilogrammes pour tenir compte des vêtements et une estimation des effets personnels tels que les sacs et éventuels bagages.

**1.3.2. Information du passager.**

L'exploitant informe par écrit ses clients potentiels et les passagers à embarquer sur le cadre règlementaire de sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques. Cette information contient les phrases suivantes : « Les exigences applicables aux vols en ULM ne garantissent pas un niveau de sécurité aussi élevé que les vols commerciaux de l'aviation certifiée. L'ULM, le pilote et l'exploitant ne sont pas soumis à des opérations de contrôle strictes de la part de l'autorité. ».
Cette information est présentée sur un document séparé, de manière lisible et compréhensible pour l'intéressé.
Sur ce même document, l'exploitant obtient, avant tout vol, la confirmation écrite de la part du passager embarqué de la bonne prise en compte de ces informations et de l'acceptation du vol dans ces conditions.
Dans le cas d'un passager mineur, la confirmation écrite est visée par le ou les représentants légaux du passager.

**1.3.3. Carnet de route.**

1.3.3.1. Les détails concernant l'ULM, son pilote et chaque voyage sont consignés pour chaque vol ou série de vols, sous la forme d'un carnet de route ou d'un document équivalent dont la forme est acceptable par l'autorité de l'aviation civile.
Le carnet de route est tenu à jour et rempli après toute anomalie, incident ou accident et au plus tard en fin de journée.
La mise à jour du carnet de route est faite sous la responsabilité du pilote et signée par lui, notamment en ce qui concerne :

a) L'identité du pilote ;
b) La date ;
c) L'origine et la destination du vol ;
d) Le temps de vol ;
e) La nature du vol (VLO) ;
f) Les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.

1.3.3.2. L'exploitant met en place une procédure pour s'assurer que depuis son inscription sur la déclaration d'activité et tant que l'ULM y est mentionné, le carnet de route est tenu à jour par chaque pilote pour tous les vols réalisés sur cet ULM, à titre onéreux ou non.

**1.3.4. Utilisation d'un site d'exploitation en montagne.**

Pour effectuer un vol local à titre onéreux (VLO) depuis un site d'exploitation situé à une altitude supérieure à 900 mètres (3 000 pieds), le pilote justifie d'au moins six décollages et atterrissages sur ce site d'exploitation dans les 24 derniers mois avec un ULM de même classe que celui utilisé pour le vol local à titre onéreux.

**1.3.5. Procédures anormales ou d'urgence.**

Le pilote ne peut simuler de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence lorsqu'il y a un passager à bord.

**1.3.6. Compte-rendu d'évènement.**

1.3.6.1. L'exploitant notifie à l'autorité de l'aviation civile dans un délai de 72 heures les évènements de sécurité listés dans l'arrêté relatif à la notification des incidents et accidents d'aviation.

**1.3.7. Notification d'accident.**

Par exception au dernier alinéa du paragraphe ULM.E.045 (a) et au paragraphe ULM.E.045 (b) du présent règlement, la notification d'accident et le compte-rendu sont effectués par l'exploitant.

En complément à ce même paragraphe ULM.E.045 (b), l'exploitant établit un compte rendu de suivi afin de détailler les mesures qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir. Ce compte rendu de suivi est établi et envoyé sous 30 jours selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile. Si les circonstances justifient un délai supplémentaire, une analyse provisoire est transmise sous 30 jours.

**1.3.8. Documentation d'exploitation.**

Dans le cadre de vols locaux à titre onéreux (VLO), les documents et informations suivants, additionnels par rapport à ceux énoncés au paragraphe ULM.E.050, sont disponibles sur le site d'exploitation utilisé pour le vol local ou transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies au format papier ou numérique :

a) La déclaration d'activité de l'exploitant et son accusé de réception, prévus au paragraphe 1.1.3 ;
b) Le cas échéant, le dernier accusé de réception d'attestation de continuation d'activité, prévu au paragraphe 1.1.3 ;
c) La dernière attestation du pilote relative à son aptitude à l'exercice de vol locaux à titre onéreux et sa dernière attestation de formation aux procédures et matériels de l'exploitant ;
d) Le cas échéant, le certificat médical prévu au paragraphe 1.2.2 ;
e) Le carnet de route de l'ULM, prévu au paragraphe 1.3.3 ;
f) Le carnet de vol ou document prévu au paragraphe 1.2.5.

Par ailleurs, par exception au § ULM.E.050 du présent règlement, l'emport du manuel d'utilisation de l'ULM peut être remplacé par l'emport des sections pertinentes du manuel d'activité relatives aux procédures d'exploitation définies par l'exploitant.

**1.4. Equipements complémentaires au chapitre D**

1.4.1. Lorsqu'une option d'installation d'un parachute de récupération est proposée par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisée, seuls sont autorisés à effectuer des vols locaux à titre onéreux les ULM équipés de ce parachute installé dans le respect des conditions définies par le constructeur et des exigences de ce présent règlement. A défaut, lorsqu'une telle option n'est pas prévue par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisé et si l'ULM n'est pas équipé d'un parachute de récupération installé dans les conditions du § 1.1.2.1, l'exploitant s'assure que les vols ne sont effectués que sur des routes ou dans des zones où sont disponibles en tout point du vol des aires de recueil permettant d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité.

1.4.2. Est présente à bord de tout ULM une balise de détresse, fixe ou portable ou, lorsque le vol se situe en dehors d'un environnement hostile, un autre moyen d'alerte et de géolocalisation destiné à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

1.4.3. Lorsqu'un ULM de classe 4 ou 6 survole une étendue d'eau au-delà d'une distance de la côte telle que, en cas de panne moteur, il ne peut pas atteindre une zone sur terre se prêtant à un atterrissage forcé en sécurité, il est équipé d'un dispositif, permanent ou à déploiement rapide assurant la flottabilité de l'appareil.

Ce paragraphe 1.4.3 ne s'applique pas si l'ULM est conçu pour amerrir.

1.4.4. Pour tout ULM de classe 3, 4 ou 6 le siège du pilote et tout siège occupé situé en place avant sont munis d'un harnais de sécurité 3 points (ou plus).

**1.5. Archivage**

1.5.1. L'exploitant conserve pendant au moins trois mois après le vol local à titre onéreux la confirmation de l'acceptation par le passager de l'information sur les conditions du vol, telle que prévue au paragraphe 1.3.2.

1.5.2. Les documents suivants sont conservés par l'exploitant pendant au moins cinq ans :

a) La déclaration initiale d'activité et ses amendements ultérieurs ;

b) Le manuel d'activité de l'exploitant, dans ses différentes versions et amendements ;

c) Le carnet de route pour chaque ULM exploité ou une copie conforme ;

d) Les enregistrements issus de la procédure de gestion des risques.

**1.5.3. L'exploitant :**

a) Conserve pour chaque pilote sous sa responsabilité, sous forme d'originaux ou de copies :

i) Les preuves de la formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant et de la formation aux facteurs humains prévues au présent appendice et, le cas échéant, pendant au moins deux ans après la cessation de l'activité du pilote ;

ii) Les preuves des deux dernières formations récurrentes aux procédures et matériels de l'exploitant prévues au présent chapitre et, le cas échéant, pendant au moins deux ans après la cessation de l'activité du pilote ;

b) Conserve des copies des documents suivants de chaque pilote sous sa responsabilité :

i) Les certificats médicaux prévus au paragraphe 5.2.2, pendant leur durée de validité ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

ii) Les attestations d'aptitude à effectuer des activités vol locaux à titre onéreux, pendant trois ans ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

c) Met le dossier à la disposition du pilote concerné, à sa demande.

# APPENDICE 2 – VOLS DE DECOUVERTE

## 2.1. Eligibilité à une activité marginale

Un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisirs souhaitant réaliser, de manière marginale, des vols de découverte (VLD) est éligible aux dispositions du présent appendice sous réserve que ces vols respectent l'ensemble des conditions suivantes :

a) Les vols ne produisent pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme ;

b) Seuls des ULM habituellement utilisés par l'organisme sont utilisés ;

c) Les vols se déroulent sur les sites d'exploitation sur lesquels les ULM utilisés sont habituellement basés. Toutefois, les vols peuvent se dérouler sur d'autres sites dans le cadre des spectacles aériens soumis à une autorisation préfectorale ;

d) Les pilotes effectuant les vols sont membres de l'organisme ;

e) Les vols ne font l'objet d'aucune publicité à titre onéreux ni d'aucun démarchage. En particulier, ils ne font l'objet d'aucune offre commerciale au moyen de coffrets cadeaux. Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux vols effectués dans le cadre de spectacles aériens publics soumis à autorisation préfectorale ou durant les journées portes ouvertes visées au f) du présent paragraphe 2.1 ;

f) Les vols ne dépassent pas 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile précédente par l'organisme en tant qu'organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir. Toutefois, les heures effectuées en vol de découverte dans le cadre de spectacles aériens publics soumis à autorisation préfectorale ou durant les journées portes ouvertes, dans la limite de six (06) journées portes ouvertes par an, ne sont pas comprises dans ce décompte.

## 2.2. Conditions d'exploitation

### 2.2.1. Organisme.

2.2.1.1. Toute activité de vol de découverte est réalisée sous la responsabilité d'un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisirs.

2.2.1.2. L'organisme désigne un dirigeant responsable, qui dispose des moyens appropriés et a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé :

a) De la gestion des opérations aériennes, des opérations au sol et de la formation des pilotes à l'exploitation envisagée et des autres personnels ;

b) De vérifier, auprès de son propriétaire, que tout ULM utilisé a été entretenu conformément aux dispositions du présent règlement et qu'il est doté des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation.

2.2.1.3. L'organisme a son principal établissement et, le cas échéant, son siège social sur le territoire de la République Togolaise.

### 2.2.2. Conditions générales d'utilisation des ULM.

2.2.2.1. Seul est autorisé à effectuer des vols de découverte un ULM de série tel que défini au § ULM.A.010 du présent règlement pour lequel les éventuelles modifications majeures ont été :

a) Soit portées par le détenteur de la fiche technique de l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce dernier et des exigences du présent règlement ;

b) Soit, lorsqu'elles concernent le changement de l'hélice d'un ULM de classe 2, 3, 4 ou 5, recommandées par le fabriquant de l'hélice pour l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce fabricant et des exigences du présent règlement.

De plus, d'autres modifications majeures en vue de la présence à bord d'une personne nécessitant des conditions, une assistance ou des dispositifs particuliers peuvent être acceptées dans le cadre d'une règle alternative au présent § 2.2.2.1, en application du § ULM.B.040 a).
2.2.2.2. Toute activité particulière est interdite dans le cadre des vols de découverte.
2.2.2.3. Les opérations de toucher (atterrissage ou amerrissage suivi d'un décollage immédiat, dit « touch and go ») sont interdites dans le cadre des vols de découverte.
2.2.2.4. Les vols de découverte s'effectuent uniquement au-dessus du territoire de la République Togolaise.
2.2.2.5. Les vols en formation sont interdits.
2.2.2.6. Les vols de découverte ne peuvent être effectués avec un ULM au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personne ou d'un établissement « seuil haut » à une hauteur inférieure aux hauteurs minimales de survol prévues par voie réglementaire pour ces zones.

**2.2.3. Déclaration d'activité.**
2.2.3.1. Tout organisme effectuant une activité de vols de découverte :
a) Déclare au préalable cette activité selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;
b) Déclare tout amendement à cette activité, préalablement à sa mise en œuvre, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;
c) Notifie la cessation de cette activité, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, sous un délai de 30 jours.
2.2.3.2. Un accusé de réception de déclaration d'activité est adressé à l'organisme dans un délai de 10 jours ouvrés, à réception d'une déclaration d'activité initiale au titre du a) du paragraphe 2.2.3.1 ou modificative au titre du b) de ce même paragraphe, sous réserve qu'il soit établi que cette déclaration d'activité contient toutes les informations requises.
A défaut, les compléments d'information nécessaires sont demandés à l'organisme. S'ils ne sont pas reçus dans un délai de 30 jours, la demande est classée sans suite et l'organisme initie une nouvelle déclaration d'activité selon les modalités du paragraphe 2.2.3.1.
2.2.3.3. L'organisme n'effectue une activité de vols de découverte que s'il détient l'accusé de réception de déclaration d'activité correspondant à l'activité exercée.
2.2.3.4. L'organisme atteste au moins tous les douze (12) mois qu'il continue d'exercer son activité et qu'il s'engage sur le maintien de conformité de ses opérations aux dispositions applicables. Cette attestation de continuation de l'activité est transmise selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile et donne lieu à l'émission d'un accusé de réception de continuation de l'activité qui accompagne la déclaration d'activité et conditionne sa validité. Cet accusé de réception est adressé dans un délai de 10 jours ouvrés sous réserve qu'il soit établi que cette attestation de continuation de l'activité contient toutes les informations requises.
2.2.3.5. A la réception d'une déclaration de cessation d'activité au titre du c) du paragraphe 2.2.3.1, un accusé de réception est adressé à l'organisme dans un délai de 10 jours ouvrés.

**2.2.4. Document sur l'activité de vols de découverte.**
L'organisme établit et tient à jour un document sur l'activité et l'évaluation des risques en matière de sécurité comportant les éléments suivants :
a) Les aéronefs utilisés ;
b) Les sites au départ desquels l'activité est effectuée ;
c) Les procédures mises en œuvre ;
d) L'information des passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours et les procédures à suivre en cas d'urgence ;

e) L'ensemble des conditions permettant d'autoriser les pilotes à effectuer les vols de découverte ;
f) Une politique de sécurité portant sur la gestion des risques ;
g) Les modalités d'enregistrement effectif par les pilotes des heures de vol qu'ils effectuent dans le cadre de l'organisme, précisant la nature des heures de vol (VLD ou autre).

Ce document peut être établi en plusieurs parties séparées.

### 2.3. Pilotes

#### 2.3.1. Responsabilités de l'organisme.

L'organisme est responsable de la définition et de la mise en œuvre de la formation des pilotes à l'exploitation envisagée ainsi que de l'archivage des documents associés.
Il réalise ces formations ou les sous-traite. Dans ce dernier cas, il reste responsable de la cohérence et de la conformité des formations suivies par ses pilotes aAPPux exigences du présent règlement.
L'organisation de la formation à l'exploitation envisagée ainsi que ses acteurs sont décrits dans le document sur l'activité de vols de découverte.

#### 2.3.2. Conditions d'aptitude des pilotes.

Le pilote qui effectue un vol de découverte :

a) Est âgé de 18 ans ou plus ;
b) Détient la qualification d'instructeur de pilote d'ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer le vol de découverte ou déclare sur l'honneur par écrit avoir effectué, en tant que commandant de bord, au moins le nombre d'heures de vol ou le nombre de vols suivant depuis l'obtention de sa licence ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer le vol de découverte :
  i) Pour la classe 1 : 50 vols ;
  ii) Pour la classe 2 : 100 heures ;
  iii) Pour la classe 3 : 150 heures ;
  iv) Pour la classe 4 : 200 heures ;
  v) Pour la classe 5 : 50 vols ;
  vi) Pour la classe 6 : 200 heures ;
c) Détient un certificat médical délivré conformément au RANT 01 - PART PEL 3.
d) Satisfait aux conditions d'autorisation définies par l'organisme dans le document sur l'activité de vols de découverte prévu au paragraphe 2.2.4 ;
e) Détient une aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux (VLO) applicable à la classe d'ULM sur laquelle il exerce ses fonctions, telle que définie au paragraphe 2.3.4.1 qui date de moins de trois ans.
Un instructeur ULM est réputé détenir l'aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux (catégorie VLO) sur la classe d'ULM sur laquelle il détient ce privilège d'instructeur ;
f) A suivi une formation aux facteurs humains, telle que prévue au paragraphe 2.3.4.2, sauf s'il est :
  i) Soit titulaire d'un certificat facteurs humains requis pour certains navigants professionnels et considéré par l'organisme comme équivalent aux requis exigences du paragraphe 2.3.4.2 ;
  ii) Soit instructeur ULM.

#### 2.3.3. Responsabilité du pilote en cas d'inaptitude temporaire.

En cas d'inaptitude, le pilote respecte les dispositions décrites au RANT 01 – PART PEL 3 § PEL3.A.040.

#### 2.3.4. Contenus et objectifs des formations des pilotes.

2.3.4.1. Aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux.

L'aptitude à effectuer des vols locaux à titre onéreux :

a) Vise à vérifier l'aptitude du pilote à effectuer les manœuvres de pilotage normales et les principales procédures anormales et d'urgence associées à la pratique du vol local à titre onéreux ainsi que la connaissance des procédures, limitations d'emploi, performances et équipements spécifiques à l'activité ;

b) Est limitée à la classe d'ULM sur laquelle les compétences du pilote sont vérifiées ;

c) Est validée lors d'un vol d'évaluation avec un instructeur qualifié sur la classe d'ULM utilisée, représentatif de l'activité envisagée et d'une durée minimale de 20 minutes ;

d) Est formalisée par la délivrance d'une attestation. Cette attestation précise la catégorie d'activité « VLO » (vol local à titre onéreux) et la classe d'ULM visée par l'aptitude.

2.3.4.2. Formation aux facteurs humains.

La formation sur les facteurs humains porte en particulier sur :

a) Les notions de base de physiologie en aéronautique :

i) Effets de l'altitude (hypoxie d'altitude, barotraumatismes, hygrométrie et confort de vol) ;

ii) Perception et illusions sensorielles (capacités perceptives, désorientations spatiales) ;

iii) Hygiène et sécurité (alimentation, hygiène de vie et rythme de vie, respect des repos, tabac, alcool, médicaments et automédication, stupéfiants) ;

b) Notions de base de psychologie en aéronautique :

i) Capacités intellectuelles de base (sélectivité de la perception et redondances entre modalités sensorielles) ;

ii) Mémoire (mémoire à court terme dite temporaire et à long terme dite permanente, types de connaissances, raisonnements, attention, limitation en attention, gestion de ses propres ressources) ;

iii) Processus intellectuels dynamiques (représentation mentale, planification, anticipation, projet d'action, contrôle de l'action, automatisation des comportements, apprentissage ;

iv) Charge de travail (définition, régulation de la charge) ;

v) Stress (définitions et facteurs favorisants le stress et l'anxiété, comportement sous stress et effets sur la performance, régulation du stress) ;

vi) Erreurs humaines et fiabilité humaine (notions de fiabilité, l'erreur comme comportement inévitable, les mécanismes dits modèles d'erreur et les causes d'erreurs individuelles ou collectives, la détection et la récupération de ses propres erreurs via le contrôle de ses actions) ;

vii) Vigilance et fatigue (définitions de la vigilance, de l'attention et de la fatigue, gestion de la fatigue).

A l'issue de la formation, une attestation de formation aux facteurs humains est délivrée.

### 2.4. Procédures opérationnelles complémentaires au chapitre E

#### 2.4.1. Procédures de masse et centrage.

Dans le cadre de vols de découverte avec un ULM de classe 2, 3, 4, 5 ou 6, le pilote s'assure avant chaque vol que les limitations de masse et, si applicable, de centrage sont respectées.

L'organisme définit la procédure permettant au pilote de respecter ces limitations.

La vérification de masse et centrage s'appuie sur la fiche de pesée individuelle de l'ULM mise à jour des éventuelles modifications et réparations de l'ULM.

Les données de masse requises pour le calcul de la charge réelle sont établies ;

a) Soit en réalisant une pesée de la personne à embarquer avec ses effets personnels ;

b) Soit sur déclaration de la personne à embarquer de son poids, auquel sont ajoutés un forfait minimal de 4 kilogrammes pour tenir compte des vêtements et une estimation des effets personnels tels que les sacs et éventuels bagages.

**2.4.2. Information du passager.**

L'organisme informe par écrit ses clients potentiels et les passagers à embarquer sur le cadre règlementaire de sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques. Cette information contient les phrases suivantes : « Les exigences applicables aux vols en ULM ne garantissent pas un niveau de sécurité aussi élevé que les vols commerciaux de l'aviation certifiée. L'ULM, le pilote et l'organisme ne sont pas soumis à des opérations de contrôle strictes de la part de l'autorité. ».

Cette information est présentée sur un document séparé, de manière lisible et compréhensible pour l'intéressé.

Sur ce même document, l'organisme obtient, avant tout vol, la confirmation écrite de la part du passager embarqué de la bonne prise en compte de ces informations et de l'acceptation du vol dans ces conditions.

Dans le cas d'un passager mineur, la confirmation écrite est visée par le ou les représentants légaux du passager.

**2.4.3. Carnet de route.**

2.4.3.1. Les détails concernant l'ULM, son pilote et chaque voyage sont consignés pour chaque vol ou série de vols, sous la forme d'un carnet de route ou d'un document équivalent dont la forme est acceptable par l'autorité de l'aviation civile.

Le carnet de route est tenu à jour et rempli après toute anomalie, incident ou accident et au plus tard en fin de journée.

La mise à jour du carnet de route est faite sous la responsabilité du pilote et signée par lui, notamment en ce qui concerne :

a) L'identité du pilote ;
b) La date ;
c) L'origine et la destination du vol ;
d) Le temps de vol ;
e) La nature du vol (VLD) ;
f) Les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.
g) les avitaillements (carburant et huiles).

2.4.3.2. L'organisme met en place une procédure pour s'assurer que depuis son inscription sur la déclaration d'activité et tant que l'ULM y est mentionné, le carnet de route est tenu à jour par chaque pilote pour tous les vols réalisés sur cet ULM, à titre onéreux ou non.

2.4.4. Utilisation d'un site d'exploitation en montagne.

Pour effectuer un vol de découverte depuis un site d'exploitation situé à une altitude supérieure à 900 mètres (3 000 pieds), le pilote justifie d'au moins six décollages et atterrissages sur ce site d'exploitation dans les 24 derniers mois avec un ULM de même classe que celui utilisé pour le vol de découverte.

**2.4.5. Procédures anormales ou d'urgence.**

Le pilote ne peut simuler de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence lorsqu'il y a un passager à bord.

2.4.6. Compte-rendu d'évènement.

L'exploitant notifie à l'autorité de l'aviation civile dans un délai de 72 heures les évènements de sécurité listés dans l'arrêté relatif à la notification des incidents et accidents d'aviation.

2.4.7. Notification d'accident.

Par exception au dernier alinéa du paragraphes ULM.E.045 (a) et ULM.E.045 (b) du présent règlement, la notification d'accident et le compte-rendu sont effectués par l'organisme.

En complément à ce même paragraphe ULM.E.045 (b), l'organisme établit un compte rendu de suivi afin de détailler les mesures qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir. Ce compte rendu de suivi est établi et envoyé sous 30 jours selon la forme et la

manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile. Si les circonstances justifient un délai supplémentaire, une analyse provisoire est transmise sous 30 jours.

2.4.8. Documentation d'exploitation.

Dans le cadre de vols de découverte, les documents et informations suivants, additionnels par rapport à ceux énoncés au paragraphe ULM.E.050, sont disponibles sur le site d'exploitation utilisé pour le vol local ou transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies au format papier ou numérique :

a) La déclaration d'activité de l'organisme et son accusé de réception, prévus au paragraphe 2.2.3 ;

b) Le cas échéant, le dernier accusé de réception d'attestation de continuation d'activité, prévu au paragraphe 2.2.3 ;

c) La dernière attestation du pilote relative à son aptitude à l'exercice de vols locaux à titre onéreux ;

d) Le cas échéant, le certificat médical prévu au paragraphe 2.3.2 ;

e) Le carnet de route de l'ULM, prévu au paragraphe 2.4.3.

**2.5. Equipements complémentaires au chapitre D**

2.5.1. Lorsqu'une option d'installation d'un parachute de récupération est proposée par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisée, seuls sont autorisés à effectuer des vols de découverte les ULM équipés de ce parachute installé dans le respect des conditions définies par le constructeur et des exigences du présent règlement. A défaut, lorsqu'une telle option n'est pas prévue par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisé et si l'ULM n'est pas équipé d'un parachute de récupération installé dans les conditions du paragraphe 2.2.2.1, l'organisme s'assure que les vols ne sont effectués que sur des routes ou dans des zones où sont disponibles en tout point du vol des aires de recueil permettant d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité.

2.5.2. Est présente à bord de tout ULM une balise de détresse, fixe ou portable ou, lorsque le vol se situe en dehors d'un environnement hostile, un autre moyen d'alerte et de géolocalisation destiné à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

2.5.3. Lorsqu'un ULM de classe 4 ou 6 survole une étendue d'eau au-delà d'une distance de la côte telle que, en cas de panne moteur, il ne peut pas atteindre une zone sur terre se prêtant à un atterrissage forcé en sécurité, il est équipé d'un dispositif, permanent ou à déploiement rapide assurant la flottabilité de l'appareil.

Ce paragraphe 2.5.3 ne s'applique pas si l'ULM est conçu pour amerrir.

**2.6. Archivage**

2.6.1. L'organisme conserve pendant au moins trois mois après le vol de découverte la confirmation de l'acceptation par le passager de l'information sur des conditions du vol, telle que prévue au paragraphe 2.4.2.

2.6.2. Les documents suivants sont conservés par l'organisme pendant au moins cinq ans :

a) La déclaration initiale d'activité et ses amendements ultérieurs ;

b) Le document sur l'activité de vols de découverte, dans ses différentes versions et amendements ;

c) Le carnet de route pour chaque ULM exploité ou une copie conforme ;

d) L'historique des enregistrements de l'ensemble des heures de vols effectuées dans le cadre de l'organisme (VLD et autres vols).

**2.6.3. L'organisme :**

a) Conserve pour chaque pilote sous sa responsabilité, sous forme d'originaux ou de copies :

i) Les preuves de la formation aux facteurs humains prévues au présent appendice et, le cas échéant, pendant au moins deux ans après la cessation de l'activité du pilote ;

ii) Les preuves de la dernière formation à l'exploitation envisagée par l'organisme prévues au présent chapitre et, le cas échéant, pendant au moins deux ans après la cessation de l'activité du pilote ;

b) Conserve des copies des documents suivants de chaque pilote sous sa responsabilité :

i) Les certificats médicaux prévus au paragraphe 2.3.2, pendant leur durée de validité ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

ii) Les attestations d'aptitude à effectuer des activités de vols locaux à titre onéreux, pendant trois ans ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

iii) Tout document permettant de démontrer que le pilote satisfait aux conditions d'autorisation définies par l'organisme dans le document sur l'activité de vols de découverte prévu au paragraphe 2.2.4, pendant leur durée de validité ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

c) Met le dossier à la disposition du pilote concerné, à sa demande.

# APPENDICE 3 – ACTIVITE PARTICULIERE

## 3.1. Conditions d'exploitation

### 3.1.1. Exploitant.

3.1.1.1. Toute activité particulière est réalisée sous la responsabilité d'un exploitant qui s'assure du maintien de la conformité avec le présent règlement.

3.1.1.2. L'exploitant désigne un dirigeant responsable, qui dispose des moyens appropriés et a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé :

a) De la gestion des opérations aériennes, des opérations au sol et de la formation des pilotes et des autres personnels ;

b) Le cas échéant d'établir et de maintenir une gestion des risques efficace ;

c) De s'assurer que tout ULM utilisé est entretenu selon les spécifications de sa documentation d'entretien et est doté des équipements requis pour la zone et le type d'exploitation.

Le dirigeant responsable dispose de suffisamment de temps pour exercer ses missions et responsabilités.

3.1.1.3. L'exploitant a son principal établissement et, le cas échéant, son siège social sur le territoire de la République Togolaise. Il s'assure, sans préjudice du ULM.B.015 (e), que la majorité des heures de vol effectuées dans le cadre de ses activités se déroulent au-dessus du territoire de la République Togolaise.

### 3.1.2. Conditions générales d'exploitation.

3.1.2.1. Seuls sont autorisés à bord le pilote et, le cas échéant, un spécialiste technique indispensable à l'exécution de l'activité particulière. L'emport d'un passager, sauf dans le cadre d'un vol à sensations, est interdit.

3.1.2.2. Une activité particulière ne peut être effectuée avec un ULM au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personne ou d'un établissement « seuil haut » à une hauteur inférieure aux hauteurs minimales de survol prévues par voie réglementaire pour ces zones.

### 3.1.3. Déclaration d'activité.

3.1.3.1. Tout exploitant d'ULM effectuant une activité particulière :

a) Déclare au préalable cette activité selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;

b) Déclare tout amendement à cette activité, préalablement à sa mise en œuvre, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, en fournissant toutes les informations mentionnées à l'appendice 4 au présent règlement ;

c) Notifie la cessation de cette activité, selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile, sous un délai de 30 jours.

3.1.3.2. Un accusé de réception de déclaration d'activité est adressé à l'exploitant dans un délai de 10 jours ouvrés, à réception d'une déclaration d'activité, initiale au titre du a) du paragraphe 3.1.3.1 ou modificative au titre du b) de ce même paragraphe, sous réserve qu'il soit établi que cette déclaration d'activité contient toutes les informations requises.

A défaut, les compléments d'information nécessaires sont demandés à l'exploitant. S'ils ne sont pas reçus dans un délai de 30 jours, la demande est classée sans suite et l'exploitant initie une nouvelle déclaration d'activité selon les modalités du paragraphe 3.1.3.1.

3.1.3.3. L'exploitant d'ULM exerce une activité particulière que s'il détient l'accusé de réception de déclaration d'activité correspondant à l'activité exercée.

3.1.3.4. L'exploitant atteste au moins tous les douze (12) mois qu'il continue d'exercer son activité et qu'il s'engage sur le maintien de conformité de ses opérations aux dispositions applicables. Cette attestation de continuation de l'activité est transmise selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile et donne lieu à l'émission d'un accusé de réception de continuation de l'activité qui accompagne la déclaration d'activité et conditionne sa validité. Cet accusé de réception est adressé dans un délai de 10 jours ouvrés sous réserve qu'il soit établi que cette attestation de continuation de l'activité contient toutes les informations requises.
3.1.3.5. A la réception d'une déclaration de cessation d'activité au titre du c) du paragraphe 3.1.3.1, un accusé de réception est adressé à l'exploitant dans un délai de 10 jours ouvrés.
3.1.4. Manuel d'activité.
3.1.4.1. Un exploitant ne peut utiliser un aéronef dans le cadre d'activités particulières, ou pour les formations des pilotes prévues au paragraphe 3.2.3, que s'il a établi un manuel d'activité et qu'il l'a mis à la disposition du personnel intéressé.
3.1.4.2. Le manuel d'activité contient toutes les instructions, informations et procédures relatives à tout ULM exploité pour que l'exploitation puisse être réalisée dans des conditions de sécurité satisfaisantes et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches.
3.1.4.3. Le manuel d'activité est tenu à jour et est régulièrement réexaminé par l'exploitant.
Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel d'activité fait l'objet avant sa mise en œuvre d'un amendement dudit manuel.
3.1.4.4. L'exploitant s'assure que le manuel d'activité est facilement utilisable, connu et mis en application par le personnel concerné. Chaque pilote reçoit une copie personnelle des sections du manuel d'activité qui concernent ses tâches et est informé des modifications du manuel d'activité qui concernent ses tâches.
3.1.4.5. Chaque détenteur d'un manuel d'activité, ou des sections appropriées du manuel, est responsable :

a) De s'assurer qu'il en détient une version à jour des modifications que l'exploitant lui a communiquées ;
b) De l'exercice correct de ses fonctions telles que précisées dans le manuel d'activité.

3.1.4.6. Le manuel d'activité peut être publié en plusieurs parties séparées. Son contenu est précisé à l'appendice 5 au présent règlement.

**3.2. Pilotes**

**3.2.1. Responsabilités de l'exploitant.**
L'exploitant est responsable de la définition et de la mise en œuvre de la formation des pilotes à l'exploitation envisagée ainsi que de l'archivage des documents associés.
Il réalise ces formations ou les sous-traite. Dans ce dernier cas, il reste responsable de la cohérence et de la conformité des formations suivies par ses pilotes aux exigences du présent règlement.
L'organisation de la formation à l'exploitation envisagée ainsi que ses acteurs sont décrits dans le manuel d'activité.
Un exploitant ne peut former à une activité particulière pour le compte d'un exploitant tiers que s'il a lui-même déclaré cette activité. Son manuel d'activité reflète le contenu des formations qu'il réalise.

**3.2.2. Conditions d'aptitude des pilotes.**
Le pilote qui effectue une activité particulière :

a) Détient une attestation de formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant applicable aux ULM sur lesquels il exerce ses fonctions, telle que prévue au paragraphe 3.2.3.1 ;

b) Détient une attestation de formation initiale à l'activité particulière applicable à la classe d'ULM sur laquelle il exerce ses fonctions et telle que prévue au paragraphe 3.2.3.2, sauf pour l'exercice d'une activité de voltige en ULM de classe 3, pour laquelle le pilote détient une qualification voltige ;

c) A suivi une formation aux facteurs humains, telle que prévue au paragraphe 3.2.3.3, sauf s'il est :

i) Soit titulaire d'un certificat facteurs humains requis pour certains navigants professionnels et considéré par l'exploitant comme équivalent aux requis exigences du paragraphe 3.2.3.3 ;

ii) Soit instructeur ULM.

**3.2.3. Contenus et objectifs des formations des pilotes à l'exploitation envisagée.**

3.2.3.1. Formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant.

La formation de familiarisation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant porte en particulier sur :

a) Pour chaque catégorie d'activité particulière pratiquée et, pour chaque modèle d'ULM utilisé ou groupe d'ULM utilisés présentant des éléments suffisamment proches pour que l'exploitation puisse se faire avec des consignes identiques, les procédures de l'exploitant incluant la préparation des vols, sa conduite en conditions normales y compris toute procédure spécifique à une activité particulière et, le cas échéant, la gestion des situations anormales ou d'urgence propres à l'activité particulière pratiquée ;

b) Les zones géographiques dans lesquelles se font les activités et l'identification des aires de recueil permettant en tout point du vol d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité en cas d'urgence ;

c) Le cas échéant, les particularités propres aux vols avec emport d'une personne à bord et notamment :

i) Le briefing spécifique à faire à cette personne pour lui préciser les conditions du vol, le comportement attendu de sa part et assurer sa sécurité à bord ;

ii) L'incidence de l'emport d'une personne à bord sur la gestion des différentes phases de vol, en particulier sur les performances et les limites opérationnelles de l'ULM telles que la manœuvrabilité, la masse et le centrage ;

iii) La conduite à tenir en cas d'un comportement, d'un état de santé de cette personne ou d'autres situations imprévues pouvant interférer avec la conduite et la poursuite du vol ;

d) Les équipements installés dans les ULM utilisés par l'exploitant et leur manipulation ;

e) L'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord des ULM utilisés par l'exploitant et en particulier la procédure d'utilisation du parachute de récupération, le cas échéant ;

f) La reconnaissance et, le cas échéant, l'emport de marchandises dangereuses ;

g) Le cas échéant, la gestion des risques de l'exploitant et notamment les modalités attendues de gestion des évènements, incidents ou accidents constatés dans le cadre d'une activité particulière à titre onéreux.

Cette formation comporte des modules au sol et en vol.

Pour cette formation l'exploitant désigne un pilote formateur qualifié sur la classe d'ULM utilisée pour la formation et possédant les qualifications et l'expérience minimale requises dans le manuel d'activité de l'exploitant pour le type d'activité objet de la formation.

Lorsque les ULM sont monoplaces, la formation en vol est effectuée sous la supervision au sol du pilote formateur, en observant le pilote formé et en liaison avec lui par un moyen de radiocommunication.

Lorsqu'un pilote a significativement contribué à la rédaction des procédures de l'exploitant, la formation peut être adaptée en conséquence. Toutefois un entrainement en vol reste nécessaire.

A l'issue de la formation, une attestation est délivrée par le formateur s'il estime les objectifs de la formation atteints.

3.2.3.2. Formation initiale à la pratique d'une activité particulière.

La formation initiale à la pratique d'une activité particulière porte sur les procédures, limitations d'emploi, performances et équipements spécifiques à l'activité.
Cette formation comporte des modules au sol et en vol.
Pour cette formation, le pilote formateur détient la qualification d'instructeur de pilote d'ULM sur la classe d'ULM utilisée et satisfait aux conditions d'aptitude à l'exercice de l'activité particulière sur cette classe d'ULM prévues au paragraphe 3.2.2.
Lorsque les ULM sont monoplaces, la formation en vol est effectuée sous la supervision au sol du pilote formateur, en observant le pilote formé et en liaison avec lui par un moyen de radiocommunication.
A l'issue de la formation, une attestation de formation mentionnant l'activité particulière et la classe d'ULM est délivrée par le pilote instructeur s'il estime les objectifs de la formation atteints.
3.2.3.3. Formation aux facteurs humains.
La formation sur les facteurs humains porte en particulier sur :

a) Les notions de base de physiologie en aéronautique :
   i) Effets de l'altitude (hypoxie d'altitude, barotraumatismes, hygrométrie et confort de vol) ;
   ii) Perception et illusions sensorielles (capacités perceptives, désorientations spatiales) ;
   iii) Hygiène et sécurité (alimentation, hygiène de vie et rythme de vie, respect des repos, tabac, alcool, médicaments et automédication, stupéfiants) ;
b) Notions de base de psychologie en aéronautique :
   i) Capacités intellectuelles de base (sélectivité de la perception et redondances entre modalités sensorielles) ;
   ii) Mémoire (mémoire à court terme dite temporaire et à long terme dite permanente, types de connaissances, raisonnements, attention, limitation en attention, gestion de ses propres ressources) ;
   iii) Processus intellectuels dynamiques (représentation mentale, planification, anticipation, projet d'action, contrôle de l'action, automatisation des comportements, apprentissage ;
   iv) Charge de travail (définition, régulation de la charge) ;
   v) Stress (définitions et facteurs favorisants le stress et l'anxiété, comportement sous stress et effets sur la performance, régulation du stress) ;
   vi) Erreurs humaines et fiabilité humaine (notions de fiabilité, l'erreur comme comportement inévitable, les mécanismes dits modèles d'erreur et les causes d'erreurs individuelles ou collectives, la détection et la récupération de ses propres erreurs via le contrôle de ses actions) ;
   vii) Vigilance et fatigue (définitions de la vigilance, de l'attention et de la fatigue, gestion de la fatigue).

A l'issue de la formation, une attestation de formation aux facteurs humains est délivrée.

### 3.3. Spécialiste technique

3.3.1. L'exploitant détermine les éventuels prérequis de formation et d'expérience du spécialiste technique et s'assure de leur mise en œuvre.
3.3.2. Avant le décollage, le pilote communique au spécialiste technique les informations mentionnées au paragraphe ULM.B.040 d) du présent règlement ainsi que les informations sur :

a) Les équipements et procédures d'urgence ;
b) Les procédures opérationnelles associées à la tâche spécialisée avant chaque vol ou série de vols.

Toutefois, lorsque le spécialiste technique a reçu des informations sur les procédures opérationnelles dans les 12 derniers mois dans le cadre d'une formation et que cette formation a fait l'objet d'une traçabilité, la communication des informations mentionnées à l'alinéa précédent peut se limiter aux modifications de ces procédures.

3.3.3. Le pilote n'entreprend pas le vol s'il constate l'inaptitude du spécialiste technique à exercer ses tâches. De même, le pilote se déroute vers le site d'exploitation accessible le plus proche lorsque les capacités du spécialiste technique à exercer ses fonctions sont incompatibles avec la poursuite du vol pour des raisons telles que la fatigue, une maladie ou un manque d'oxygène.

**3.4. Procédures opérationnelles complémentaires au chapitre E**

3.4.1. Par exception au paragraphe ULM.E.010 a) du présent règlement, dans le cadre d'une activité particulière, le spécialiste technique n'est pas tenu en dehors des phases de décollage et d'atterrissage de conserver son dispositif de retenue attaché lorsque cela est nécessaire pour l'exercice de sa mission, sous réserve d'y être autorisé par le pilote ou par les procédures du manuel d'activité de l'exploitant.
7.4.2. Par exception au paragraphe ULM.E.020 b) du présent règlement, dans le cadre d'une activité particulière de parachutage, l'exigence d'utilisation de l'oxygène de subsistance ne s'applique pas au parachutiste chaque fois que l'altitude pression dépasse 4 000 mètres (niveau de vol 130) pendant une durée maximale de 6 minutes et dépasse 4 600 mètres (niveau de vol 150) pendant une durée maximale de 3 minutes.

**3.4.3. Notification d'accident.**
Par exception au dernier alinéa des paragraphes ULM.E.045 (a) et ULM.E.045 (b) du présent règlement, la notification d'accident et le compte-rendu sont effectués par l'exploitant.
En complément à ce même paragraphe ULM.E.045 (b), l'exploitant établit un compte rendu de suivi afin de détailler les mesures qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir. Ce compte rendu de suivi est établi et envoyé sous 30 jours selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité de l'aviation civile. Si les circonstances justifient un délai supplémentaire, une analyse provisoire est transmise sous 30 jours.

**3.4.4. Obligation d'emport de documents.**
Dans le cadre d'une activité particulière, les documents et informations suivants, additionnels par rapport à ceux énoncés au paragraphe ULM.E.050, sont soit disponibles sur le site d'exploitation lorsqu'il s'agit d'un vol dont le décollage et l'atterrissage s'effectuent sur ce même site, soit transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies au format papier ou numérique :

a) La déclaration d'activité de l'exploitant et son accusé de réception, prévus au paragraphe 3.1.3 ;
b) Le cas échéant, le dernier accusé de réception de continuation d'activité, prévu au paragraphe 3.1.3.

Par ailleurs, par exception au ULM.E.050 du présent règlement, l'emport du manuel d'utilisation de l'ULM peut être remplacé par l'emport des sections pertinentes du manuel d'activité relatives aux procédures d'exploitation définies par l'exploitant.

**3.5. Equipements complémentaires au chapitre D**

3.5.1. Chaque occupant dispose d'un dispositif de retenue adapté à l'activité effectuée. Notamment, pour les ULM de classe 3 effectuant du remorquage (REM ou REP), chaque siège occupé est équipé d'un harnais de sécurité à quatre sangles et pour les ULM effectuant de la voltige (VOG), chaque siège occupé est équipé d'un harnais de sécurité à cinq sangles.
3.5.2. Lors d'une activité particulière de voltige (VOG), toute personne à bord de l'ULM est équipée d'un parachute de sauvetage. Cette disposition ne s'applique pas si l'ULM est équipé d'un parachute de récupération.

**3.6. Archivage**

Les documents suivants sont conservés par l'exploitant :

a) La déclaration initiale d'activité et ses amendements ultérieurs, pendant au moins cinq ans ;

b) Le manuel d'activité de l'exploitant, dans ses différentes versions et amendements, pendant au moins cinq ans ;

c) Les preuves de la formation initiale à l'activité particulière, de la formation initiale aux procédures et matériels de l'exploitant et de la formation aux facteurs humains prévues au présent appendice, sous forme d'originaux ou de copies pour chaque pilote effectuant une activité particulière sous la responsabilité de l'exploitant et, le cas échéant, pendant au moins deux ans après la cessation de l'activité du pilote.

L'exploitant met le dossier à la disposition du pilote concerné, à sa demande.

### 3.7. Exigences additionnelles pour les activités particulières à titre onéreux

#### 3.7.1. Gestion des risques.

Dans le cadre d'une activité particulière à titre onéreux, une gestion des risques est établie et maintenue. La gestion des risques consiste en l'identification des dangers, en l'évaluation de l'exposition à ces dangers et la réduction des risques associés par la mise en œuvre d'actions appropriées. Une promotion de la sécurité est assurée au sein de la structure par des moyens adaptés.

Le maintien de la sécurité est assuré par le suivi et l'évaluation :

a) Des changements ;

b) Des événements, incidents ou accidents collectés dans le cadre de l'activité de l'exploitant.

La gestion des risques mise en place est précisée dans le manuel d'activité.

#### 3.7.2. Conditions d'aptitude des pilotes.

3.7.2.1. Le pilote qui effectue une activité particulière à titre onéreux, satisfait aux conditions suivantes en sus de celles prévues au paragraphe 3.2.2 :

a) Il est âgé de 18 ans ou plus ;

b) Il détient une attestation de formation initiale telle que prévue au paragraphe 3.2.3.1 ou récurrente telle que prévue au paragraphe 3.7.2.2, aux procédures et matériels de l'exploitant, applicable aux ULM sur lesquels il exerce ses fonctions et à l'activité à titre onéreux qu'il pratique. Cette attestation de l'exploitant date de moins de trois ans.

3.7.2.2. La formation récurrente à la pratique d'une activité particulière à titre onéreux consiste en un rafraichissement de la formation initiale détaillée au paragraphe 3.2.3.1 en prenant en compte les concepts relatifs aux facteurs humains.

Elle a pour objet la confirmation du maintien du niveau de compétence du pilote à effectuer les activités pour lesquelles il a été formé.

Elle est réalisée dans les mêmes conditions et, en particulier, donne lieu à une attestation.

3.7.3. Carnet de route.

3.7.3.1. Les détails concernant l'ULM, son pilote et chaque voyage sont consignés pour chaque vol ou série de vols, sous la forme d'un carnet de route ou d'un document équivalent dont la forme est acceptable par l'autorité de l'aviation civile.

Le carnet de route est tenu à jour et rempli, après toute anomalie, incident ou accident et au plus tard en fin de journée.

La mise à jour du carnet de route est faite sous la responsabilité du pilote et signée par lui, notamment en ce qui concerne :

a) L'identité du pilote ;

b) La date ;

c) L'origine et la destination du vol ;

d) Le temps de vol ;
e) La nature du vol (LAR, PAR, REM, REP, PVA, MAN, VOG, BAH, privé) ;
f) Les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.
g) l'avitaillement (carburant, et huiles).

3.7.3.2. L'exploitant met en place une procédure pour s'assurer que depuis son inscription sur la déclaration d'activité et tant que l'ULM y est mentionné, le carnet de route est tenu à jour par chaque pilote pour tous les vols réalisés sur cet ULM, à titre onéreux ou non.

3.7.4. Compte-rendu d'évènement.

L'exploitant notifie à l'autorité de l'aviation civile dans un délai de 72 heures les évènements de sécurité listés dans l'arrêté relatif à la notification des incidents d'aviation.

3.7.5. Obligation d'emport de documents.

Dans le cadre d'une activité particulière à titre onéreux, les documents et informations suivants, additionnels par rapport à ceux énoncés aux paragraphes ULM.E.050 et 3.4.4, sont soit disponibles sur le site d'exploitation lorsqu'il s'agit d'un vol dont le décollage et l'atterrissage s'effectuent sur ce même site, soit transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies au format papier ou numérique :

a) La dernière attestation de formation du pilote aux procédures et matériels de l'exploitant ;
b) Le carnet de route de l'ULM, prévu au paragraphe 3.7.3.

**3.7.6. Archivage.**

Dans le cadre d'une activité particulière à titre onéreux, l'exploitant conserve en plus des documents mentionnés au paragraphe 3.6 :

a) Le carnet de route pour chaque ULM exploité ou une copie conforme, pendant au moins cinq (05) ans ;
b) Les enregistrements issus de la procédure de gestion des risques, pendant au moins cinq (05) ans;
c) Les preuves pour chaque pilote sous sa responsabilité, sous forme d'originaux ou de copies, des deux dernières formations récurrentes aux procédures et matériels de l'exploitant prévues au présent appendice et, le cas échéant, pendant au moins deux (02) ans après la cessation de l'activité du pilote.

L'exploitant met le dossier à la disposition du pilote concerné, à sa demande.

**3.7.7. Emport d'une personne à bord.**

3.7.7.1. Les dispositions du présent paragraphe 3.7.7 s'appliquent aux activités particulières à titre onéreux caractérisées soit par l'emport d'un spécialiste technique soit par l'emport d'un passager dans le cadre d'un vol à sensation. Elles s'appliquent également dans le cas d'activités de remorquage de planeur (REP).

**3.7.7.2. Conditions générales d'utilisation.**

Tout vol est effectué avec un ULM de série tel que défini au § ULM.A.010 du présent règlement pour lequel les éventuelles modifications majeures ont été :

a) Soit portées par le détenteur de la fiche technique de l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce dernier et des exigences du présent règlement ;
b) Soit, lorsqu'elles concernent le changement de l'hélice d'un ULM de classe 2, 3, 4 ou 5, recommandées par le fabriquant de l'hélice pour l'ULM et installées dans le respect des conditions définies par ce fabricant et des exigences du présent règlement.

De plus, d'autres modifications majeures en vue de la présence à bord d'une personne nécessitant des conditions, une assistance ou des dispositifs particuliers peuvent être acceptées dans le cadre d'une règle alternative au présent 3.7.7.2, en application du § ULM.B.040 a).

Les vols à sensation à titre onéreux s'effectuent uniquement au-dessus du territoire de la République Togolaise, dans le cadre de vols dont le site de décollage et d'atterrissage est identique ou les vols sont exécutés dans un périmètre défini.

3.7.7.3. En plus des autres exigences du présent règlement, le pilote satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

a) Il détient la qualification d'instructeur de pilote d'ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer l'activité à titre onéreux ou déclare sur l'honneur par écrit avoir effectué au moins le nombre d'heures de vol ou le nombre de vols suivant depuis l'obtention de sa licence ULM sur la classe d'ULM sur laquelle il souhaite effectuer l'activité à titre onéreux :

i) Pour la classe 1 : 50 vols ;

ii) Pour la classe 2 : 100 heures ;

iii) Pour la classe 3 : 150 heures ;

iv) Pour la classe 4 : 200 heures ;

v) Pour la classe 5 : 50 vols ;

vi) Pour la classe 6 : 200 heures ;

b) Détient un certificat médical délivré conformément au RANT 01 - PART PEL 3.

c) Il détient une aptitude à effectuer des vols à titre onéreux applicable à la classe d'ULM sur laquelle il exerce ses fonctions, telle que définie au paragraphe 3.7.7.5, qui date de moins de trois ans.

3.7.7.4. Responsabilité du pilote en cas d'inaptitude temporaire.

En cas d'inaptitude, le pilote respecte les dispositions décrites au RANT 01 – PART PEL 3 § PEL3.A.040.

3.7.7.5. Aptitude à effectuer des vols à titre onéreux.

L'aptitude à effectuer des vols à titre onéreux :

a) Vise à vérifier l'aptitude pratique du pilote à effectuer les manœuvres de pilotage normales et les principales procédures anormales et d'urgence ainsi que la connaissance des procédures, limitations d'emploi, performances et équipements ;

b) Est limitée à la classe d'ULM sur laquelle les compétences du pilote sont vérifiées ;

c) Est validée lors d'un vol d'évaluation avec un instructeur qualifié sur la classe d'ULM utilisée et d'une durée minimale de 20 minutes ;

d) Est formalisée par la délivrance d'une attestation. Cette attestation précise la classe d'ULM visée par l'aptitude.

3.7.7.6. Carnet de vol.

Le pilote est détenteur d'un carnet de vol ou de tout autre document sur lequel sont inscrits, au plus tard en fin de journée, la date, la durée des vols, le nombre de décollages et d'atterrissages qu'il a effectués en tant que pilote aux commandes et la ou les catégories d'exploitations concernées.

3.7.7.7. Procédures opérationnelles complémentaires.

En plus des autres exigences du présent règlement :

a) Dans le cadre de vols avec un ULM de classe 2, 3, 4, 5 ou 6, le pilote s'assure avant chaque vol que les limitations de masse et, si applicable, de centrage sont respectées.

L'exploitant définit la procédure permettant au pilote de respecter ces limitations.

La vérification de masse et centrage s'appuie sur la fiche de pesée individuelle de l'ULM mise à jour des éventuelles modifications et réparations de l'ULM.

Les données de masse requises pour le calcul de la charge réelle sont établies ;

i) Soit en réalisant une pesée de la personne à embarquer avec ses effets personnels ;

ii) Soit sur déclaration de la personne à embarquer de son poids, auquel sont ajoutés un forfait minimal de 4 kilogrammes pour tenir compte des vêtements et une estimation des effets personnels tels que les sacs et éventuels bagages ;

b) L'exploitant informe par écrit ses clients potentiels et les personnes à embarquer dans l'ULM sur le cadre règlementaire de sécurité dans lequel s'exercent ses activités aéronautiques. Cette

information contient les phrases suivantes : « Les exigences applicables aux vols en ULM ne garantissent pas un niveau de sécurité aussi élevé que les vols commerciaux de l'aviation certifiée. L'ULM, le pilote et l'exploitant ne sont pas soumis à des opérations de contrôle strictes de la part de l'autorité. »

Sur ce même document, l'exploitant obtient, avant tout vol, la confirmation écrite de la part de la personne embarquée dans l'ULM de la bonne prise en compte de ces informations et de l'acceptation du vol dans ces conditions.

Cette information est présentée sur un document séparé, de manière lisible et compréhensible pour l'intéressé.

Dans le cas d'une personne mineure, la confirmation écrite est visée par le ou les représentants légaux de cette personne.

Le présent paragraphe b) ne s'applique pas aux personnes majeures lorsque cette information est intégrée à une formation telle que prévue au paragraphe 3.3 et que cette formation a fait l'objet d'une traçabilité ;

c) Pour décoller ou atterrir sur un site d'exploitation situé à une altitude supérieure à 900 mètres (3 000 pieds), le pilote justifie d'au moins six décollages et atterrissages sur ce site d'exploitation dans les 24 derniers mois avec un ULM de même classe que celui utilisé pour le vol à titre onéreux ;

d) Le pilote ne peut simuler de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence lorsqu'il y a un spécialiste technique ou un passager à bord. Toutefois, la simulation de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence peut être exécutée lors de vols d'entraînement ou de formation dispensés à un spécialiste technique avec un pilote instructeur à bord ;

e) Les documents et informations additionnels suivants sont soit disponibles sur le site d'exploitation lorsqu'il s'agit d'un vol dont le décollage et l'atterrissage s'effectuent sur ce même site, soit transportés à bord de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies au format papier ou numérique :

i) La dernière attestation d'aptitude du pilote à l'exercice d'une activité particulière à titre onéreux ;

ii) Le cas échéant, le certificat médical prévu au paragraphe 3.7.7.3 ;

iii) Le carnet de vol ou document prévu au paragraphe 3.7.7.6.

3.7.7.8. Equipements complémentaires.

En plus des autres exigences du présent règlement :

a) Lorsqu'une option d'installation d'un parachute de récupération est proposée par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisée, seuls sont autorisés à effectuer des activités particulières à titre onéreux les ULM équipés de ce parachute installé dans le respect des conditions définies par le constructeur et des exigences du présent règlement. A défaut, lorsqu'une telle option n'est pas prévue par le constructeur sur une fiche technique applicable pour la version d'ULM utilisé et si l'ULM n'est pas équipé d'un parachute de récupération installé dans les conditions du paragraphe 3.7.7.2, l'exploitant s'assure que les vols ne sont effectués que sur des routes ou dans des zones où sont disponibles en tout point du vol des aires de recueil permettant d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité ;

b) Est présente à bord de tout ULM une balise de détresse, fixe ou portable ou, lorsque le vol se situe en dehors d'un environnement hostile, un autre moyen d'alerte et de géolocalisation destiné à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage ;

c) Lorsqu'un ULM de classe 4 ou 6 survole une étendue d'eau au-delà d'une distance de la côte telle que, en cas de panne moteur, il ne peut pas atteindre une zone sur terre se prêtant à un atterrissage forcé en sécurité, il est équipé d'un dispositif, permanent ou à déploiement rapide assurant la flottabilité de l'appareil. Le pilote et son passager doivent être munis de gilet de sauvetage. Le présent § c) ne s'applique pas si l'ULM est conçu pour amerrir ;

d) Pour tout ULM de classe 3, 4 ou 6, le siège du pilote et tout siège occupé situé en place avant sont munis d'un harnais de sécurité 3 points (ou plus).

**3.7.7.9. Archivage.**

L'exploitant conserve, en plus des autres exigences du présent règlement, les documents suivants :

a) La confirmation de l'acceptation par la personne embarquée de l'information sur les conditions du vol, telle que prévue au paragraphe 3.7.7.7, pendant au moins trois mois après le vol à titre onéreux ;

b) Des copies des certificats médicaux prévus au paragraphe 3.7.7.3 de chaque pilote sous sa responsabilité, pendant leur durée de validité ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote ;

c) Des copies des attestations d'aptitude à effectuer des vols à titre onéreux de chaque pilote sous sa responsabilité, pendant trois ans ou, le cas échéant, pendant au moins trois mois après la cessation de l'activité du pilote.

L'exploitant met le dossier à la disposition du pilote concerné, à sa demande.

# APPENDICE 4 – DÉCLARATION D'ACTIVITÉ

La déclaration d'activité de l'exploitant ou de l'organisme comporte au moins les informations suivantes:
Déclaration d'activité initiale ou modificative (A préciser) : [.....]
Numéro d'exploitant ou d'organisme attribué par l'aviation civile (en cas de déclaration modificative) : [.....
.....]
**Exploitant ou organisme:**
Raison sociale: [.....]
Nom commercial: [.....]

Lieu d'établissement ou de résidence de l'exploitant ou de l'organisme et le site d'exploitation : [ …....
.....
.....]
Nom et coordonnées (courriel et téléphone) du dirigeant responsable : [.....
.....]
Coordonnées (courriel et téléphone) du ou des point(s) de contact opérationnel(s) pouvant être joint(s) sans retard indu : [.....]
**Exploitation d'aéronefs:**
Date de début de l'exploitation/date de mise en application de la modification : [.....]
Catégorie(s) d'exploitation (*):

| BAH | LAR | MAN | PAR | PVA | REM |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| REP | VLD | VLO | VOG | Autre (veuillez préciser) | |
| | | | | | |

(*) L'exploitant ou l'organisme précise son activité au regard des catégories d'activités mentionnées au § ULM.A.010 en cochant la ou les case(s) correspondante(s) du tableau. Le cas échéant, en l'absence de catégorie adaptée, l'exploitant précise l'objet de son activité et utilise la ou les catégorisations les plus appropriées au regard de sa gestion des risques.

Identification(s), classe(s) d'ULM, base principale et catégories d'exploitation (ajouter autant de lignes que d'ULM utilisés):

| **Identification** | **Classe** | **Base principale** | **Catégorie(s) d'exploitation** |
|---|---|---|---|
| | | | |

**Attestation :**
Je soussigné : [.....], agissant comme dirigeant responsable de l'exploitant ou de l'organisme, atteste que:
– l'exploitation se fait en conformité avec les dispositions applicables du règlement relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (RANT ULM);
– l'exploitant ou l'organisme dispose de garanties relatives à sa responsabilité civile pour les éventuelles activités effectuées à titre onéreux.
**Je m'engage également à :**
– m'assurer que les vols sont effectués dans le respect des procédures et instructions de l'exploitant ou de l'organisme;
– m'assurer que les pilotes et autres personnels répondent aux exigences applicables;

– notifier à l'autorité compétente, selon les modalités et délais prévus, tout accident et tout incident ou événement de sécurité survenu dans le cadre de mes activités;
– informer l'autorité compétente, préalablement à leur mise en œuvre, de toute modification ayant une incidence sur les informations figurant dans la présente déclaration.
Je confirme enfin avoir été informé que toute fausse déclaration m'expose à des sanctions administratives et/ou des poursuites pénales selon la gravité des faits constatés.
A [.....], le [.....]

*Signature du dirigeant responsable*

# APPENDICE 5 – MANUEL D'ACTIVITÉ

Le contenu de chacune des sections du manuel est précisé dans le présent appendice sous forme de canevas.
Ce contenu peut être adapté en fonction de la complexité de l'exploitation, du nombre de personnels (notamment dans le cas d'une société unipersonnelle).

**A. - Généralités**
La partie A définit la politique générale de l'exploitant dans la conduite de son exploitation technique.
**A.1. Organisation et responsabilités**

Définition des fonctions du personnel de direction et d'encadrement.
Un organigramme indique le nom de la personne qui occupe chaque poste nécessaire à la direction de l'exploitant et à l'encadrement du personnel et, a minima, le nom du dirigeant responsable.
Lorsque pertinent, les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des personnes en rapport avec la sécurité des opérations aériennes sont décrits.
L'exploitant indique la composition de la flotte et désigne l'organisme responsable de la réalisation de l'entretien.
L'exploitant décrit les conditions d'archivage de l'entreprise.

**A.2. Pilotes**

Limitations fixées par l'exploitant relatives aux temps de vol et à la durée des repos.
Règles applicables dans l'entreprise en ce qui concerne la restriction sur l'usage de boissons alcoolisées et de produits stupéfiants et les précautions à prendre pour l'usage de certaines médications, vaccinations ou des dons du sang.
Autorité du commandant de bord dans l'accomplissement de sa mission. Le manuel rappelle explicitement que le commandant de bord est autorisé à refuser une mission si son exécution conduit à enfreindre les dispositions du présent règlement ou s'il considère que sa propre sécurité ou celle des tiers est mise en jeu.
Responsabilité du commandant de bord vis-à-vis de la sécurité des vols.
Modalités de notification d'évènements.

**A.3. Description de la gestion des risques**

Nota. - cette section A.3 est requise uniquement lorsque l'exploitant effectue une activité à titre onéreux. Elle est facultative, mais recommandée pour les activités effectuées à titre non onéreux.

L'exploitant décrit la gestion des risques mise en place lui permettant de s'assurer qu'il a pris en compte dans son exploitation les risques inhérents aux conditions particulières de son exploitation. Cette description de la gestion des risques comporte au moins les éléments suivants :

1° Présentation du processus mis en œuvre par l'exploitant pour collecter des données sur les dangers de l'activité, analyser les risques et y donner suite de façon efficace. A cet effet :

a) La collecte couvre à minima les évènements, incidents et accidents issus de son activité et les autres dispositions retenues pour analyser régulièrement son activité ;

b) L'analyse et le suivi des risques sont précisés en détaillant le formalisme retenu pour analyser les risques identifiés (en termes de probabilité et de gravité des cas), déterminer leur niveau d'acceptabilité et les maîtriser le cas échéant (les atténuer) pour les maintenir à ce niveau acceptable ;

2° Dispositions prises par l'exploitant pour assurer le maintien de la sécurité. Ces dispositions incluent :

a) Les modalités de vérification par l'exploitant à intervalles réguliers que la gestion des risques qu'il a mise en place est adéquate pour son activité ;

b) La description de la gestion des changements mise en place à travers l'identification des changements qui peuvent influer sur l'activité, puis la détermination des modalités d'analyse et de suivi des risques pour les maintenir à un niveau acceptable ;

c) Les modalités retenues pour formaliser ces activités de maintien de la sécurité ;

3° Présentation des dispositions retenues par l'exploitant pour assurer la promotion de la sécurité. Cette présentation décrit à minima :

a) Les modalités de sensibilisation du dirigeant responsable à la gestion des risques ;

b) Les modalités de formation des pilotes et autres personnels à la gestion des risques ;

c) Le vecteur de communication retenu par l'exploitant pour diffuser les renseignements critiques pour la sécurité, expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises et pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.

**B. - ULM utilisés**

Les données d'utilisation sont établies pour chaque ensemble d'ULM présentant des éléments suffisamment proches pour que l'exploitation puisse se faire avec des consignes identiques et sont compatibles avec chacun des manuels d'utilisation de ces ULM.
Des pages des manuels d'utilisation peuvent être employées ou référencées.

**B.1. Moyens techniques**

Composition de l'ensemble de la flotte dans ses diverses activités (classe d'ULM, utilisation selon le type d'activité). Indication permettant d'identifier sans ambiguïté les ULM opérés. Dans le cas de location d'un ULM opéré pour une durée de moins de 90 jours sur une année civile, un supplément provisoire au manuel d'activité est acceptable.
Liste des équipements non requis par le présent règlement mais nécessaires à l'activité.
Référence de l'atelier d'entretien, le cas échéant.
Référence au protocole d'entretien.
Le cas échéant, en cas d'utilisation d'aéronefs n'appartenant à l'exploitant (telle que la location coque nue ou avec pilote), quelle qu'en soit la durée, les responsabilités techniques qui incombent au preneur et au bailleur, notamment dans les domaines relatifs aux équipages de conduite, aux méthodes d'exploitation et à l'entretien.

**B.2. Performances et limitations**

En complément aux données du manuel d'utilisation dont les références sont rappelées dans ce chapitre, il est ici précisé les éléments permettant de définir les limitations de masse et centrage, les performances intéressant directement l'utilisation particulière de l'aéronef afin d'assurer une marge de puissance adéquate et les limitations prises par l'exploitant en fonction des conditions particulières d'exploitation.

**B.3. Procédures normales**

En complément aux données du manuel d'utilisation dont les références sont rappelées dans ce chapitre, il est ici précisé toutes les informations sur les procédures normales additionnelles à suivre

pour l'exécution des évolutions, pour l'emploi des équipements de sécurité, l'emploi des systèmes spéciaux propres à l'activité ou l'emploi des systèmes dans les conditions particulières liées à l'activité.

**B.4. Procédures anormales et d'urgence**

En complément aux données du manuel d'utilisation dont les références sont rappelées dans ce chapitre, il est ici précisé les procédures complémentaires à entreprendre pour faire face à une situation anormale ou d'urgence. Elles sont fournies pour des situations prévisibles mais inhabituelles où une action précise et immédiate de l'équipage diminue sensiblement la probabilité ou la gravité d'un accident. Ces procédures complémentaires couvrent autant que de besoin :

1° Le traitement des pannes survenant lors des évolutions ;
2° Les méthodes d'évacuation si des dispositifs particuliers sont prévus ;
3° La conduite à tenir en cas d'incident passager ou spécialiste technique (malaise, panique) ou de mauvais comportement ;
4° Les procédures d'urgence liées à une utilisation particulière.

**B.5. Gestion du carburant ou de l'énergie**

Ce chapitre détaille notamment la quantité minimale de carburant ou d'énergie avant le vol et pendant le vol ainsi que les consommations de carburant et d'énergie dans les différentes conditions d'utilisation (régime moteur et, si pertinent, environnement de vol).

**B.6. Equipements**

Ce chapitre liste les équipements installés ou nécessaires à bord. Il précise ensuite, le cas échéant, les tolérances techniques pour l'utilisation d'un aéronef avec un équipement hors de fonctionnement non exigé par ailleurs par voie réglementaire. Ces tolérances précisent les procédures applicables, les limites et les restrictions d'utilisation définies par l'exploitant.
Dans tous les cas, ces tolérances devront respecter les tolérances techniques définies par le constructeur de l'équipement et, le cas échéant, de l'aéronef, lorsque cet équipement est nécessaire pour l'exécution du vol.

**C. - Opérations**
**C.1. Nature des activités de l'exploitant**

Liste et description des activités effectuées par l'exploitant : BAH, LAR, MAN, PAR, PVA, REM, REP, VLO, VOG, autre (veuillez préciser).
La description de l'activité précise :

1° L'environnement opérationnel et les caractéristiques principales de la (des) zone(s) géographique(s) d'exploitation ;
2° Toute complexité particulière à l'activité ;
3° La ou des fonctions du spécialiste technique selon l'activité particulière.

**C.2. Préparation du vol**

Cette préparation vise à assurer la collecte de toutes les informations nécessaires à l'exécution sûre des évolutions, par activité, zone et type d'ULM.
Ce chapitre précise notamment :

1° Les conditions de vols définies par l'exploitant :

a) Les équipements nécessaires par type et nature d'activité ;
b) Les conditions météorologiques minimales permettant les évolutions ;
c) Si applicable, le contenu du briefing fait avant chaque vol au passager ou spécialiste technique pour présenter les informations nécessaires sur l'utilisation des systèmes de secours et la conduite à tenir en cas d'urgence ;
d) Si applicable, la modalité d'information et du recueil du consentement du passager ou du spécialiste technique ;
e) Si applicable, le contenu du briefing fait avant chaque vol ou série de vols au spécialiste technique concernant les procédures opérationnelles associées à la tâche spécialisée ;

2° Les instructions de préparation de vol pour le pilote :
a) Les données et instructions nécessaires à la planification du vol avant le vol et en cours de vol ;
b) La procédure de reconnaissance préalable de la zone d'activité : repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, identification préalable des aires de recueil permettant en tout point du vol d'effectuer un atterrissage forcé en sécurité si l'ULM n'est pas équipé d'un parachute ;
c) L'ensemble des vérifications précédant chaque vol concernant notamment la conformité de l'appareil aux règles d'exploitation de l'exploitant et aux requis réglementaires.

**D. - Formations**

**D.1. Qualifications et formations initiales**

Ce chapitre précise, par activité et par type d'ULM, les dispositions minimales en matière de qualification, de formation et d'expérience définies par l'exploitant.
Il détaille, selon le type d'exploitation, le contenu des formations prévues aux paragraphes 1.2.4 (vol local à titre onéreux, Appendice 1), 3.2.3 (activité particulière, Appendice 3) et 3.3 (spécialiste technique, Appendice 3) mises en place par l'exploitant, ou les conditions d'externalisation de ces formations.
Il précise les formats d'archivage de ces formations.

**D.2. Maintien de compétence**

Ce chapitre détaille les programmes de maintien des compétences correspondant aux paragraphes 3.2.4.2 et 3.7.2.2 de l'appendice 3. Il définit les personnels, internes ou externes, chargés par l'exploitant d'assurer les formations et l'évaluation des connaissances.
Ces programmes contiennent notamment :

1° Lorsque la formation est combinée avec l'évaluation des connaissances, la distinction explicite entre les deux phases ;
2° La liste des points couverts ;
3° Le temps minimum alloué (durée) ;
4° Les moyens utilisés (ULM, cours sol en présentiel, e-learning…).

D'autres détails sont tenus d'être inclus en fonction de la complexité des opérations, y compris le cas échéant des conditions d'expérience récente.
Enfin, il précise les formats d'archivage de ces maintiens de compétence.

# APPENDICE 6 – APTITUDE MÉDICALE POUR L'EXERCICE D'UNE ACTIVITÉ À TITRE ONÉREUX

Voir RANT 01 PART – PEL 3.

# APPENDICE 7 – MODELE DE CARTE D'IDENTIFICATION D'ULM

| Désignation et adresse du Bureau d'identification<br>---<br>*(Designation and Address of the Identification Office)* | REPUBLIQUE TOGOLAISE<br>*TOGOLESE REPUBLIC*<br>Travail – Liberté - Patrie<br>---<br>**MINISTERE CHARGE DE L'AVIATION CIVLE**<br>*(MINISTRY IN CHARGE OF CIVIL AVIATION)* | Numéro de la Carte d'Identification<br>---<br>*(Identification Card Number)* |
|---|---|---|

**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**

---

## CARTE D'IDENTIFICATION

*IDENTIFICATION CARD*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **I** | **ULM** *((ultralight motorized aircraft )* | | | |
| | **Désignation***(Designation)* | | | |
| | **Classe** *(Class)* | | | |
| | **N° de série (ULM de série)**<br>*Serial Number (Factory-built ultralights)* | | **Marque d'identification**<br>*Identification Mark* | |
| | **Lieu d'attache**<br>*Contact place* | | **1ère mise en circulation**<br>*Date of First Entry into Service* | |

| | | |
|---|---|---|
| **II** | **Titulaire de la carte d'identification** *(Identification Card Holder)* | |
| | **NOM et Prénom (s) ou raison sociale**<br>*(Name and Surname (s) and or Company Name)* | |
| | **Nationalité** *(Nationality)* | |
| | **Adresse** *(Address)* | |

| | | |
|---|---|---|
| **III** | **Partie à renseigner par le détenteur de la carte en cas de cession (y compris vente)**<br>*(Section to be completed by the Card Holder in the Event of a Transfer (Including Sale))* | |
| | **Cédé à (M. /Mme) :**<br>*Transferred to (Mr./Mrs.):* | |
| | **Date** *(Date) :* | |
| | **Adresse** *(Address) :* | |

1. Conformément aux dispositions du règlement relatif aux aéronefs ultra légers motorisés, l'ULM identifié ci-dessus est exempté de l'obligation d'obtenir un certificat de navigabilité pour être utilisé pour la circulation aérienne.
   *(In accordance with the provisions of the regulations concerning ultralight motorized aircraft, the ultralight aircraft identified above is exempt from the requirement to obtain a certificate of airworthiness for the purpose of air navigation).*
2. Le présent document n'est valable que sur le territoire togolais
   *(This document is valid only within the territory of Togo).*
3. En cas de cession, une nouvelle carte d'identification doit être demandée. La présente carte d'identification reste valide pendant un (01) mois après la date de cession de l'ULM.
   *(In the event of a transfer of ownership, a new identification card must be requested. This identification card shall remain valid for one (01) month following the date of the transfer of the ultralight motorized aircraft)*
4. La présente carte d'identification est invalide dans l'un des cas suivants *(This identification card shall be invalid in any of the following cases)* :
   - l'ULM n'est plus apte au vol *(the ultralight motorized aircraft is no longer airworthy);*
   - en cas de cession, un (01) mois après la date mentionnée à la partie III de la présente carte (*in the event of a transfer of ownership, one (01) month after the date specified in Part III of this card);*
   - en cas de modification majeure non déclarée conformément au règlement relatif aux aéronefs ultra légers motorisés *(in the event of a major modification that has not been declared in accordance with the regulations concerning ultralight motorized aircraft).*
5. La présente carte d'identification doit être accompagnée de la fiche technique et d'une licence de station d'aéronef si l'ULM est équipé d'émetteurs radioélectriques.
   *(This identification card must be accompanied by the technical specifications sheet and an aircraft station license if the ultralight motorized aircraft is equipped with radio transmitting equipment.)*

**Carte valable jusqu'au :**
*(This Card is valid till):* .....

**Délivré, le :**
*(Issued, on):* .....

**Date de la première délivrance** :
*(Date of first issuance) :* .....

**LE DIRECTEUR GENERAL**
*(THE DIRECTOR GENERAL)*

(NOM DU DIRECTEUR GENERAL)
*(NAME OF THE DIRECTOR GENERAL)*