

ROYAUME DE BELGIQUE
SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Transport aérien

ARRETE ROYAL RELATIF AUX AERONEFS
ULTRALEGERS MOTORISES

PHILIPPE, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment les articles 2 et 5, §1^{er}, modifié par la loi du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 16 mars 2009 fixant les conditions d'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs non munis d'un certificat de navigabilité;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnels et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/EG ;

Vu l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 27 novembre 2023;

Vu l'accord de la secrétaire d'Etat au Budget du 5 décembre 2023 ;

Vu l'association des gouvernements des Régions à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'autorité de protection des données du 26 avril 2024 ;

Vu l'avis n° 75.998/4 du Conseil d'Etat, donné le 24 janvier 2024, en application de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'accomplissement de la procédure de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information;

Considérant l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;

Considérant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile;

Sur la proposition du ministre de la Mobilité,

**NOUS AVONS ARRETE
ET ARRETONS :**

**CHAPITRE I^{er}.
DEFINITIONS ET DISPOSITIONS GENERALES**

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1. **Aéronef ultraléger motorisé (ULM):** un ULA, ULH, DPM ou autogire n'ayant pas plus de 2 places et dont la masse maximale enregistrée au décollage, (Maximum Take Off Mass, MTOM) n'excède pas :

	ULA/ULH/DPM	ULA/ULH/DPM amphibie	Système de récupération totale par parachute installé sur la cellule	Autogire
Monoplace	MTOM de 300 kg	MTOM supplémentaire de 30 kg	MTOM supplémentaire de 15 kg	MTOM de 600 kg
Biplace	MTOM de 450 kg	MTOM supplémentaire de 45 kg	MTOM supplémentaire de 25 kg	MTOM de 600 kg
Et pour l'ULA et le DPM, la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (Calibrated Air Speed, CAS)				
Biplace maximum	MTOM de 600 kg	MTOM de 650 kg	Rien de plus	
Et pour l'ULA et le DPM, la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 45 nœuds en vitesse calibrée (Calibrated Air Speed, CAS).				

2. **Avion ultraléger motorisé (ci-après ULA):** ULM dont le contrôle en vol est assuré par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins.
3. **Avion ultraléger motorisé de type « aile delta » (ci-après DPM):** ULM dont le contrôle en vol s'effectue par déplacement du centre de gravité provoqué par le pilote.
4. **Aire d'atterrissage:** partie de l'aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

5. **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.
6. **Aire à signaux:** aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.
7. **Autogire:** ULM qui est supporté en vol par les réactions de l'air sur un ou plusieurs rotors tournant librement autour d'axes presque verticaux.
8. **Exploitation commerciale:** toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.
9. **Exploitant:** toute personne physique ou morale qui exploite ou se propose d'exploiter un ou plusieurs aéronefs.
10. **Certificats Médicaux classe 1, 2, LAPL:** des certificats médicaux délivrés en conformité avec le Règlement Aircrew.
11. **Accident:** un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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 ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel
 - a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

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) l'aéronef 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, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, 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; ou
 - c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

12. **Autorotation:** condition de vol d'un aéronef à voilure rotative pendant laquelle le rotor portant est exclusivement entraîné par l'action de l'air quand l'aéronef est en mouvement.
13. **Incident:** un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation de l'aéronef.
14. **Hélicoptère ultraléger motorisé (ULH):** ULM dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes essentiellement verticaux.
15. **Modification majeure:** toute modification qui concerne un des éléments descriptifs de l'autorisation de type ou une modification qui a un effet appréciable sur les performances, la masse, les limites de centrage, la résistance structurelle, la fiabilité ou les caractéristiques d'utilisation de l'ULM.
16. **Vol d'initiation:** tout vol local effectué contre rémunération ou à tout titre onéreux, d'une durée maximale de 45 minutes, visant à attirer de nouveaux élèves et qui répond aux conditions cumulatives suivantes :
 - a) que le vol d'initiation soit précédé d'une leçon théorique d'au moins 30 minutes dont le ministre ou son délégué détermine le contenu et;
 - b) que le vol d'initiation soit effectué par un instructeur avec un aéronef accepté pour effectuer la formation et que l'exploitant exploite en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location et;
 - c) que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols d'initiation soit limitée à la couverture des coûts directs des vols concernés. Les "coûts directs" sont les coûts directement liés à un vol (par exemple, le carburant, les taxes d'aéroport). Il n'y a pas d'élément de profit, et;
 - d) les vols d'initiation sont seulement une activité marginale de l'exploitant. Les vols d'initiation sont considérés comme une activité marginale de l'exploitant si l'exploitant ne fait pas de publicité pour ces vols contre rémunération et si ces vols ne dépassent pas 10% du nombre total d'heures de vol effectuées par l'exploitant durant l'année civile en cours;
 - e) le ministre ou son délégué peut poser des conditions supplémentaires pour les vols d'initiation, visant à garantir la sécurité d'exploitation.
17. **Vol local:** vol effectué autour d'un aéroport à une distance telle que la perception des signaux optiques émis du sol demeure toujours possible.
18. **Vol en campagne:** vol entre deux points situés à une distance égale ou supérieure à 40 km.
19. **Vol solo:** vol pendant lequel un élève est le seul occupant de l'aéronef.
20. **DG:** Directeur général de la Direction générale Transport aérien, SPF Mobilité et Transports.
21. **DGTA:** Direction générale Transport aérien, SPF Mobilité et Transports.
22. **Ministre:** ministre ayant la navigation aérienne et le transport aérien dans ses attributions.
23. **Règlement Aircrew:** Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

24. **Elève-pilote:** personne physique en formation dans le but d'obtenir une autorisation de pilotage.
25. **Formation au pilotage:** action de donner à un pilote ou un élève-pilote les connaissances théoriques et pratiques nécessaires au pilotage en toute sécurité d'un ULM.
26. **Substances psychoactives:** alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils, à l'exception du café et du tabac.
27. **Type d'ULM:** ULM d'une série d'ULM similaires construits suivant un design de référence.
28. **Autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA):** autorisation délivrée à tout ULM remplissant les conditions visées au Chapitre IV « Maintien de la navigabilité aérienne ».
29. **Autorisation provisoire de vol, dite de « laissez-passer de navigation » (APV):** autorisation délivrée pour tout ULM remplissant les conditions visées à l'article 21.
30. **Autorisation de type (AT):** document délivré par la DGTA qui atteste que le dossier technique d'un type d'ULM satisfait aux exigences des articles 31, 32 et 33.
31. **Acceptation des autorisations de types (AT) d'autres Etats :** acte par lequel l'autorité compétente prend en considération, aux fins de la délivrance d'autorisation de type d'un ULM, les documents visés à l'article 40, émanant d'autres Etats membres de l'Union européenne ou dans un Etat de l'AELE qui est partie contractante à l'accord EEE, sans préjudice des essais complémentaires qui seraient nécessaires pour assurer la sécurité des aéronefs.
32. **Acceptation des licences :** acte par lequel l'autorité compétente prend en considération, aux fins de la délivrance d'une licence d'un ULM, les licences délivrées par d'autres Etats, tel que visé à l'article 45 et ce, sans préjudice des exigences complémentaires qui seraient nécessaires pour assurer la sécurité des aéronefs. Il peut s'agir d'une conversion ou d'une validation au sens du règlement (UE) 1178/2011.
33. **Licence ULM :** autorisation délivrée à tout pilote remplissant les conditions visées au Chapitre VI, section 2.
34. **ULM pour la formation au pilotage:** ULM équipé de commandes primaires de vol qui sont accessibles directement par l'instructeur et par l'élève-pilote, comme le requiert le ministre ou son délégué.
35. **Pilote commandant de bord:** le pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.
36. **Classe ULM:** ce sont les ULA, ULH, DPM et autogires.
37. **Privilège:** autorisation donné au le pilote de voler dans une classe ULM avec des appareils ayant une certaine spécification technique ou selon certaines caractéristiques opérationnelles, telles que définies dans les articles 58 à 62.
38. **TMG:** Touring Motor Glider, ou motoplaneur, sauf indication contraire à la suite du processus de certification conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012, une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever grâce à la puissance de son moteur conformément à son manuel de vol.

39. Vol acrobatique : manœuvre intentionnelle impliquant un changement brusque d'attitude de l'aéronef, une attitude anormale ou une accélération anormale, non nécessaire au vol normal ou à l'instruction pour les licences, certificats ou qualifications autres que la qualification de voltige.

Art. 2. Les articles 2 à 42 et 50 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne ne sont pas applicables aux ULM si les conditions fixées par le présent arrêté sont réunies.

CHAPITRE II. ENREGISTREMENT

Section 1^{ère} Demande d'enregistrement

Art. 3. Il est tenu à la DGTA un registre des ULM.

Art. 4. § 1^{er}. Sont enregistrés lorsque la demande en est faite :

- 1° les ULM appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété à des ressortissants de l'Union Européenne domiciliés en Belgique;
- 2° les ULM appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété à des personnes morales de droit belge, dont les associés solidaires, les commandités, les administrateurs, les gérants ou mandataires sont des ressortissants de l'Union Européenne.

§ 2. Peuvent être enregistrés, avec l'autorisation du ministre ou de son délégué :

- 1° les ULM appartenant en partie, en pleine propriété ou en nue-propriété :
 - a) à des ressortissants de l'Union Européenne domiciliés en Belgique;
 - b) à des personnes morales de droit belge, répondant aux conditions fixées au §1^{er}, 2°;
- 2° les ULM appartenant en totalité ou en partie, en pleine propriété ou en nue-propriété :
 - a) à des Belges domiciliés à l'étranger, mais ayant dans le Royaume un domicile élu aux fins de l'enregistrement;
 - b) à des personnes morales de droit belge, ne répondant pas aux conditions fixées au §1^{er}, 2°;
 - c) à des étrangers autorisés à établir leur domicile en Belgique, ou autorisés à résider en Belgique, et qui y résident sans interruption depuis un an au moins;
 - d) à des personnes morales étrangères ayant dans le Royaume un siège d'exploitation, une agence ou un bureau depuis au moins un an sans interruption.

Art. 5. Un extrait du registre des ULM est délivré à toute personne qui en fait la demande. Le registre est également accessible au public. Tant l'extrait que le registre accessible au public mentionnent le prénom, le nom, l'adresse et la marque d'enregistrement de l'ULM enregistré des personnes qui en ont donné leur accord.

Art. 6. Aucun ULM enregistré ou immatriculé à l'étranger n'est enregistré en Belgique avant d'avoir été radié du registre étranger.

Art. 7. L'enregistrement ou l'immatriculation à l'étranger d'un aéronef antérieurement enregistré au registre des ULM ne produit d'effet dans le Royaume que si son enregistrement dans ce registre a été préalablement radié.

Art. 8. § 1^{er}. Les personnes visées à l'article 4 qui souhaitent enregistrer un ULM en Belgique, adressent au DG ou à son délégué une demande d'enregistrement signée. Le ministre détermine les conditions.

§ 2. La demande d'enregistrement mentionne :

- 1° la marque et le modèle de l'ULM, tels que reconnus par la DGTA, l'année de sa construction et son numéro de série;
- 2° les nom et domicile du fabricant de l'ULM;
- 3° si le demandeur est une personne physique, ses nom, prénom(s), nationalité, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu;
- 4° si le demandeur est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de sa constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant la signature sociale;
- 5° si une ou plusieurs personnes physiques ou morales, autres que le demandeur ont, sur l'ULM, des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte également, pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

§ 3. La demande est accompagnée :

- 1° d'un certificat de nationalité de chaque personne physique et des statuts de chaque personne morale, qui sont pris en considération aux fins d'enregistrement;
- 2° des titres établissant les droits du demandeur sur l'ULM;
- 3° éventuellement d'une attestation de radiation du registre étranger.

Art. 9. Tout fait appelant une modification des données que doivent contenir, aux termes de l'article 8, la demande et les documents à produire aux fins de l'enregistrement, doit être notifié par écrit dans les trente jours au ministre ou à son délégué, par le titulaire du certificat d'enregistrement.

Section 2 **Certificat d'enregistrement (CdE)**

Art. 10. Un certificat d'enregistrement est délivré pour tout aéronef régulièrement inscrit au registre des ULM.

Art. 11. En cas de dépossession involontaire du certificat d'enregistrement, ce dernier doit être remplacé. Le ministre ou son délégué peut le remplacer à la demande de la personne à laquelle ce certificat d'enregistrement a été délivré.

Art. 12. § 1^{er}. Le certificat d'enregistrement cesse d'être valable :

- 1° au cas où les droits de propriété sur l'appareil prennent fin;

2° en cas de survenance d'une des causes de radiation d'office de l'enregistrement, telles que visées à l'article 13;

3° en cas de radiation effectuée sur base de l'article 14.

§ 2. Lorsque le certificat cesse d'être valable, son titulaire est tenu de le renvoyer immédiatement au ministre ou à son délégué.

Section 3 Radiation du registre

Art. 13. L'enregistrement au registre des ULM est radié d'office :

1° lorsque ULM est définitivement hors d'usage;

2° lorsque l'autorisation restreinte de circulation aérienne, telle que visée au Chapitre III, article 22, §1^{er}, n'est plus valable depuis plus de 2 ans et que l'on est sans nouvelle du titulaire de certificat d'enregistrement;

3° lorsque les conditions d'enregistrement prévues à l'article 4 ne sont plus remplies.

Art. 14. L'enregistrement effectué sur la base de l'article 4, §2, peut être radié à tout moment par le ministre ou son délégué.

Art. 15. La radiation est notifiée par écrit à la personne à qui le certificat d'enregistrement avait été délivré.

Section 4 Marques d'enregistrement

Art. 16. Tout ULM inscrit au registre des ULM porte la marque de nationalité belge, à savoir les lettres OO, suivie de la marque d'enregistrement consistant en un groupe de trois chiffres ou une combinaison de trois lettres et chiffres maximum, comme déterminée par le ministre ou son délégué.

Art. 17. L'emplacement, les dimensions et les caractères de la marque visée à l'article 16 sont prescrits par le ministre ou son délégué.

Art. 18. Tout pilote commandant de bord d'un ULM est tenu de veiller à la parfaite visibilité de la marque visée à l'article 16.

Art. 19. Tout ULM porte, fixée de façon apparente au fuselage, une plaque d'identification dans une matière à l'épreuve du feu, sur laquelle sont gravés sa marque, son modèle et son numéro de série.

CHAPITRE III. ADMISSION A LA CIRCULATION AERIENNE

Section 1^{ière} Objet

Art. 20. Tous les ULM, enregistrés en Belgique, volant à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire du Royaume, doivent obtenir une autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) telle que visée à l'article 22 ou une autorisation provisoire de vol (APV), dite laissez-passer de navigation, tel que visé à l'article 21.

Section 2

Survol du territoire - laissez-passer de navigation

Art. 21. § 1. Une autorisation provisoire de vol (APV), dite laissez-passer de navigation, telle que visée à l'arrêté royal du 11 juillet 2003 réglementant les laissez-passer de navigation aérienne des aéronefs immatriculés ou enregistrés en Belgique peut être accordée à tout ULM. Elle mentionne les conditions spéciales d'utilisation de l'aéronef.

§ 2. L'autorisation provisoire de vol (APV) dite laissez-passer de navigation est limitée au territoire du Royaume, sauf exceptions reprises dans des accords entre la DGTA et l'autorité aéronautique compétente d'un autre Etat ou dans le cadre d'une autorisation particulière accordée par un autre Etat.

Section 3

Admission à la circulation aérienne

Art. 22. § 1^{er}. L'admission à la circulation aérienne d'un ULM est constatée par une autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA), délivrée par le ministre ou son délégué.

§ 2. L'admission à la circulation aérienne d'un ULM muni d'une autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) est limitée au territoire du Royaume, sauf exceptions reprises dans des accords conclus entre la DGTA et l'autorité aéronautique compétente d'un autre Etat ou dans le cadre d'une autorisation particulière accordée par un autre Etat.

Section 4

Durée de l'ARCA

Art. 23. La durée de validité de l'autorisation restreinte de circulation aérienne est de trois ans.

Art. 24. La DGTA peut prolonger la durée de validité de l'autorisation restreinte de circulation aérienne de l'ULM dont le propriétaire déclare qu'il est resté conforme au type autorisé et qu'il a été entretenu conformément aux prescriptions du manuel d'utilisation ou, lorsqu'il s'agit d'ULM pour lesquels ce manuel n'était pas requis, conformément à l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés.

Art. 25. La forme et le contenu de la déclaration à introduire pour obtenir la prolongation de l'autorisation restreinte de circulation aérienne ainsi que les procédures de prolongation de celle-ci sont fixées par le ministre ou son délégué.

Art. 26. En cas de cession d'un ULM, le propriétaire initial transmet au nouveau propriétaire l'autorisation restreinte de circulation aérienne, le manuel d'utilisation et d'entretien et le livret visé à l'article 28, alinéa 2.

CHAPITRE IV.

MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Section 1^{ière}

Exigences générales

Art. 27. Les ULM's doivent être construits, inspectés et essayés suivant les prescriptions du fabricant. Les matériaux et les pièces utilisés doivent être d'origine ou être choisis comme disposant de la qualité et les caractéristiques nécessaires à la fonction qui leur est assignée.

Art. 28. L'ULM ne peut être utilisé que s'il se trouve dans un état d'entretien tel que ses caractéristiques de base sont maintenues et qu'il présente toutes les garanties d'un fonctionnement sûr.

A cet effet, il doit être établi pour chaque ULM un livret où doivent être mentionnés les incidents techniques et les travaux de maintenance, notamment les réparations, le remplacement de pièces, toute dépose et repose de moteur.

Art. 29. Tous les travaux de maintenance et d'inspection sont exécutés sous la responsabilité du propriétaire, conformément aux dispositions du manuel d'utilisation et d'entretien faisant partie du dossier technique visé à l'article 31.

Art. 30. La DGTA effectue ou fait effectuer, sous sa surveillance et sa responsabilité, toute vérification qu'elle jugerait nécessaire pour s'assurer de la conformité ou de la navigabilité d'un ULM.

Section 2

La demande d'autorisation de type (AT)

Art. 31. La demande d'obtention d'une autorisation de type d'un ULM doit être accompagnée d'un dossier technique et d'un manuel d'utilisation.

Art. 32. Le postulant d'une autorisation de type est responsable des données de navigabilité contenues dans ce dossier technique.

Art. 33. Le contenu du dossier technique et du manuel d'utilisation, ainsi que les procédures à suivre sont fixés par le DG.

Section 3

Autorisation de type (AT) – Modifications

Art. 34. Toute modification majeure d'un ULM est soumise à l'approbation du ministre ou son délégué, avant son application.

Art. 35. § 1^{er}. La demande d'approbation d'une modification majeure peut concerner un type d'aéronef particulier ou un aéronef individuel.

§ 2. Dans le premier cas, la demande d'approbation de la modification majeure est introduite par le titulaire de l'autorisation de type.

§ 3. Dans le second cas, la demande peut être introduite par le propriétaire de l'aéronef concerné.

Art. 36. La demande doit être accompagnée d'un dossier technique qui est établi en suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique visé à l'article 31.

Section 4

Equipement

Art. 37. § 1. Les indications suivantes doivent être apposées à bord de l'ULM et être clairement lisibles en vol pour le pilote :

- 1° la masse maximale autorisée au décollage;
- 2° les vitesses :
 - de décrochage (V_{so}) pour les ULA et DPM;
 - maximum à ne pas dépasser (V_{ne});
- 3° toute autre indication utile qui permet d'utiliser l'aéronef en toute sécurité comme indiqué par le fabricant dans le manuel d'utilisation.

§ 2. Une indication en caractères de 6 mm de hauteur "Niet gecertificeerd luchtvaartuig / Aéronef non certifié" doit être affichée de manière clairement visible pour toutes les personnes à bord de l'ULM.

Art. 38. Les ULA dont le type a été autorisé après l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui sont utilisés pour une formation initiale en ULA doivent disposer d'un avertisseur de décrochage ou présenter des caractéristiques spécifiques qui lancent un avertissement avant que l'appareil décroche.

Art. 39. Pour obtenir une autorisation de remorquage, l'ULM doit répondre aux spécifications définies par le ministre ou son délégué.

Section 5

Acceptation des autorisations de types (AT) d'autres Etats

Art. 40. Peuvent être acceptés pour la délivrance d'une autorisation de type (AT) d'un ULM légalement fabriqué et/ou commercialisé dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat de l'AELE qui est partie contractante à l'accord EEE :

- 1° les prescriptions de conception, de fabrication et de contrôle dans d'autres Etats membres de l'UE ou dans un Etat AELE qui est partie contractante à l'accord EEE, pour autant qu'elles assurent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui requis par la réglementation belge;
- 2° les certificats délivrés par l'autorité compétente ou par des organismes agréés par cette autorité dans d'autres Etats membres de l'Union européenne ou dans un Etat de l'AELE qui est partie contractante à l'accord EEE, attestant la conformité à la réglementation belge ou à des prescriptions d'autres Etats membres et d'Etats de l'AELE dont le niveau de sécurité est au moins équivalent à celui requis par la réglementation belge;
- 3° les autorisations de type délivrées dans d'autres UE-Etats membres et Etats d'AELE, pour autant que l'obtention de ces autorisations résulte du respect des prescriptions et d'un contrôle effectué dans les conditions décrites aux 1° et 2°.

Art. 41. La preuve d'équivalence visée à l'article 40, 1° et 2° est apportée par l'autorité responsable ou par un organisme agréé par l'autorité compétente d'un Etat Membre tel que défini à l'article 40 ou par une tierce partie pouvant être acceptée par la DGTA.

Art. 42. Le DG peut, néanmoins, exiger que soient effectués des essais complémentaires nécessaires pour assurer la sécurité des aéronefs.

Art. 43. Le ministre ou son délégué peut retirer l'autorisation de type d'un ULM qui présente un vice affectant la sécurité de vol de ce type d'aéronef.

CHAPITRE V. DOCUMENTS DE BORD

Art. 44. Aucun ULM n'est admis à la circulation aérienne s'il n'est pas muni des documents suivants :

- 1° le certificat d'enregistrement;
- 2° l'autorisation restreinte de circulation aérienne ou l'autorisation provisoire de vol dite laissez-passer de navigation;
- 3° le carnet de route, visé à l'arrêté ministériel portant réglementation de la délivrance et de la tenue du carnet de route des aéronefs, sauf pour un vol local;
- 4° pour les ULM dont le type a été autorisé après le 25 mai 1999, le manuel d'utilisation visé à l'article 31, sauf pour les ULM ne disposant pas d'une cabine fermée;
- 5° la licence pour l'installation de radio, si applicable;
- 6° les cartes aéronautiques actuelles et appropriées pour la zone du vol prévue.

CHAPITRE VI. PILOTAGE

Section 1^{ère} Exigences générales

Art. 45. § 1^{er}. Nul ne peut piloter un ULM enregistré en Belgique s'il n'est pas titulaire d'une licence d'ULM avec les privilèges applicables, de la qualification correspondant à ses fonctions, et d'un certificat médical valide de classe 1, de classe 2 ou classe LAPL ou s'il n'y est autorisé en tant qu'élève-pilote.

§ 2. La licence ULM est délivrée par le ministre ou son délégué.

§ 3. Toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence ULM, telles que la qualification d'instructeur ou l'autorisation d'examineur est mentionnée sur la licence ULM.

§ 4. Pour autant qu'elles soient jugées équivalentes, les licences délivrées par d'autres Etats peuvent être acceptées par le ministre ou son délégué. Celui-ci peut à tout moment procéder au retrait de cette acceptation.

§ 5. L'acceptation d'une licence délivrée par d'autres Etats s'effectue conformément aux conditions fixées par le ministre.

§ 6. Tous les pilotes exploitant un ULM enregistré en Belgique à destination, à l'intérieur ou au départ de la Belgique, doivent être titulaires d'une licence ULM telle que visée aux articles 46 et suivants du présent arrêté ou d'une acceptation telle que visée à l'article 45, §5.

Section 2 Licence ULM

Art. 46. § 1^{er}. Dans le cadre d'une formation au pilotage d'un ULM, l'élève-pilote est autorisé :

- 1° à effectuer des vols en double commande en présence de son instructeur ou examinateur à bord. Ces vols se font sous la responsabilité de l'instructeur ou examinateur;
- 2° à effectuer des vols locaux seul à bord sous la responsabilité de son instructeur et avec l'autorisation écrite préalable de celui-ci;
- 3° à effectuer seul à bord, sous la responsabilité et avec l'autorisation écrite préalable de son instructeur, des vols en campagne à condition de justifier de l'expérience minimale de deux vols en campagne en double commande.

§ 2. L'élève-pilote doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus;
- 2° être enregistré pour la formation au pilotage d'un ULM auprès d'un instructeur;
- 3° être titulaire d'un certificat médical en cours de validité de classe 1, de classe 2 ou de classe LAPL avant le premier vol seul à bord;
- 4° récupérer une copie du dossier de formation auprès de l'instructeur précédent, si au cours de sa formation au pilotage, un changement de l'enregistrement doit se faire vers un nouvel instructeur.

Art. 47. La licence ULM constate l'aptitude du titulaire à piloter, en tant que seul occupant, tout ULM de la classe pour laquelle il a réussi les examens requis pour l'obtention de cette licence ULM et pour laquelle il a éventuellement obtenu d'un instructeur les privilèges supplémentaires éventuels de la classe.

Art. 48. Pour obtenir la licence ULM, le demandeur doit :

- 1° être âgé de 16 ans révolus;
- 2° avoir réussi l'examen théorique sur les matières générales du droit aérien, la météorologie, les performances humaines et la communication auprès de l'organisme désigné à cet effet par le ministre et conformément aux conditions fixées par le ministre;
- 3° avoir été présenté par son instructeur pour passer l'évaluation des compétences auprès d'un examinateur ayant la qualification de classe concernée;
- 4° avoir réussi une épreuve pratique avec un examinateur à bord, visant à démontrer l'acquisition de connaissances théoriques et pratiques spécifiques pour la classe ULM applicable qui sont déterminées par le ministre ou son délégué. Ces connaissances théoriques spécifiques couvrent pour chaque classe les "Principes de vol", les "Procédures d'exploitation", les "Performances et planification du vol", la "Connaissance générale de l'aéronef" et la "Navigation". L'examineur constate la réussite ou l'échec du candidat et fait rapport au DG. Il en fera aussi mention dans le carnet de vol du candidat.

Art. 49. § 1^{er}. Les exigences pour obtenir la qualification de classe d'un ULA sont les suivantes :

- 1° avoir suivi au moins 25 heures d'instruction en vol sur des ULA sous la responsabilité d'un instructeur dont au moins:
 - a) 10 heures de vol en solo sous supervision;

- b) 5 heures de vol en campagne dont au minimum 3 heures de vol en campagne en solo sous supervision;
 - c) 30 décollages, 30 approches et 30 atterrissages jusqu'à l'arrêt complet sous supervision.
- 2° Au moins 15 heures de vol visé au §1^{er}, 1° doivent avoir été effectuées sur le type d'ULA avec lequel l'épreuve pratique sera présentée.

§ 2. Les titulaires d'une licence en cours de validité dans la catégorie avions et délivrée conformément au Règlement Aircrew, sont dispensés des exigences visées au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2° de l'article 49, s'ils suivent une formation traitant des différences entre avions et ULA de minimum 5 heures de vol en double commande avec un instructeur.

Art. 50. § 1^{er}. Les exigences à remplir pour obtenir la qualification de classe pour un ULH sont les suivantes :

- 1° avoir suivi au moins 40 heures d'instruction au vol sur des ULH, sous la responsabilité d'un instructeur, dont au moins :
 - a) 10 heures de vol en solo sous supervision;
 - b) 5 heures de vol en campagne dont au minimum 3 heures de vol en campagne en solo sous supervision;
 - c) 30 décollages, 30 approches et 30 atterrissages jusqu'à arrêt complet sous supervision.
- 2° Au moins 35 heures du temps de vol visé au §1^{er}, 1° doivent avoir été effectuées sur le type d'ULH avec lequel l'épreuve pratique sera présentée.

§ 2. Les titulaires d'une licence en cours de validité dans la catégorie hélicoptères et délivrée conformément au Règlement Aircrew, sont dispensés des exigences visées au paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, s'ils suivent une formation traitant des différences entre hélicoptères et ULH de minimum 5 heures de vol en double commande avec un instructeur.

Art 51. Les exigences à remplir pour obtenir la qualification de classe pour un DPM sont les suivantes :

- 1° avoir suivi au moins 25 heures d'instruction au vol sur des DPM, sous la responsabilité d'un instructeur, dont au moins :
 - a) 10 heures de vol en solo sous supervision;
 - b) 5 heures de vol en campagne dont au minimum 3 heures de vol en campagne en solo sous supervision;
 - c) 15 décollages, 15 approches et 15 atterrissages jusqu'à arrêt complet sous supervision.
- 2° Au moins 15 heures du temps de vol visé au point 1° doivent avoir été effectuées sur le type de DPM avec lequel l'épreuve pratique sera présentée.

Art 52. Les exigences à remplir pour obtenir la qualification de classe d'un autogire sont les suivantes :

- 1° avoir effectué au moins 25 heures d'instruction au vol sur des autogires, sous la responsabilité d'un instructeur, dont au moins :

- a) 10 heures de vol en solo sous supervision;
 - b) 5 heures de vol en campagne dont au minimum 3 heures de vol en campagne en solo sous supervision;
 - c) 15 décollages, 15 approches et 15 atterrissages jusqu'à arrêt complet sous supervision.
- 2° Au moins 15 heures du temps de vol visé au point 1° doivent avoir été effectuées sur le type d'autogire avec lequel l'épreuve pratique sera présentée.

Art. 53. § 1. La licence ULM dans une qualification de classe donnée est valable pour une durée illimitée, pour autant qu'elle soit accompagnée d'un certificat médical de classe 1, classe 2 ou classe LAPL en cours de validité, et que le titulaire de la licence ait en toutes circonstances en tant que pilote d'un ULM, durant les 24 mois suivant l'épreuve pratique en vue de l'obtention de l'autorisation de pilotage ou de la dernière formation de remise à niveau positive avec un instructeur de la classe pertinente, satisfait aux exigences ci-dessous :

- 1° avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que pilote seul aux commandes dans la classe pertinente d'ULM, incluant 12 décollages et atterrissages dont minimum 6 heures au cours de l'année précédente; et
- 2° avoir suivi une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total dans la classe pertinente d'ULM avec un instructeur, au cours duquel l'instructeur vérifie que le titulaire de l'autorisation de pilotage est capable de piloter l'aéronef en toute sécurité dans toutes les conditions.

§ 2. Les titulaires d'une licence ULM qui ne satisfont pas aux exigences figurant au paragraphe 1^{er} devront :

- 1° effectuer sous la responsabilité d'un instructeur, seul à bord ou en double commande, les heures de vol ou des décollages et atterrissages additionnels afin de répondre aux exigences figurant au paragraphe 1^{er}, point 1;
- 2° suivi une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total dans la classe correspondante avec un instructeur. Durant la formation de remise à niveau, tous les exercices d'un examen pratique devront être effectués avec l'instructeur à bord.

§ 3. Si durant la formation de remise à niveau, l'instructeur constate que le pilote ne démontre pas une capacité d'agir avec discernement et qu'il n'a ni les compétences et attitudes appropriées qui sont compatibles avec la sécurité aérienne, ni les connaissances approfondies pour atteindre les objectifs de vol, l'instructeur en fait rapport au DG.

§ 4. Le manque de capacité d'agir visé au §3 entraîne la suspension immédiate des privilèges de la licence ULM, tel que prévu à l'article 90, alinéa 1^{er}, c).

§ 5. En cas de suspension visée au §4 ou lorsque le vol de remise à niveau avec un instructeur n'a pas été effectué dans un délai de 24 mois, les privilèges de la licence ULM ne peuvent être exercés à nouveau que si :

- 1° le titulaire effectue avec succès une formation de remise à niveau sur la classe correspondante auprès d'un instructeur dûment qualifié;
- 2° le contenu de la formation de remise à niveau relève de la responsabilité de l'instructeur ; et

3° le titulaire apporte la preuve devant un examinateur, qui en fera mention dans le carnet de vol du pilote, des connaissances théoriques et pratiques et des compétences nécessaires pour la classe correspondante qui sont déterminées par le ministre.

Le titulaire de la licence informe la DGTA de toute extension des qualifications de classe selon les modalités déterminées par le DG.

Section 3

Qualifications de classe et privilèges pour aéronefs ultralégers motorisés

Art. 54. La qualification de classe pour ULM détermine la classe d'ULM (ULA, ULH, autogire ou DPM) à bord desquels les privilèges conférés par l'autorisation de pilotage peuvent être exercés.

Art. 55. § 1^{er}. Les qualifications sont accordées par classe et réparties comme suit :

- 1° les avions ultralégers motorisés (ULA);
- 2° les avions ultralégers motorisés de type « aile delta » (DPM);
- 3° les hélicoptères ultralégers motorisés (ULH);
- 4° les autogires.

Art. 56. La réussite des examens imposés pour l'obtention d'une autorisation de pilotage confère au candidat la qualification pour la classe d'ULM utilisée lors de ces épreuves.

Art. 57. Une qualification de classe supplémentaire est délivrée au candidat qui a satisfait aux conditions de l'article 48 §1 °3 et °4, 49, 50, 51 ou 52 suivant la qualification de classe supplémentaire souhaitée.

Art 58. § 1. Pour obtenir un privilège dans une qualification de classe, le pilote doit suivre une formation avec un instructeur qui possède ce privilège.

§ 2. Le contenu de la formation est déterminé par l'instructeur et comprend l'acquisition de connaissances supplémentaires sur le privilège et une formation au vol.

§ 3. Les dispositions spécifiques de l'article 71 s'appliquent au privilège de remorquage de planeurs.

§ 4. L'octroi du privilège par l'instructeur est consigné dans le carnet de vol du pilote et confirmé par l'instructeur.

§ 5. Un privilège dans une classe est prolongé avec la qualification de classe par un instructeur si le pilote peut démontrer par son carnet de vol personnel que ce privilège a été appliqué pendant au moins 6 heures au cours des 2 dernières années. Pour les privilèges de remorquage des planeurs, cette exigence est remplacée par l'article 71 §1, alinéa 2.

§ 6. Un privilège qui n'est plus valable ne peut plus être exercé avant d'être à nouveau obtenu auprès d'un instructeur conformément au présent article.

Art. 59. Les privilèges qui peuvent être obtenus pour la classe ULA sont les suivants :

Pilotage sur deux axes

Pilotage sur trois axes
 Pilote automatique
 Flotteurs ou amphibie
 Train d'atterrissage rétractable
 Roulette de queue
 Remorquage des planeurs
 Hélice à pas variable
 Vols avec passagers.

Art. 60. Les privilèges qui peuvent être obtenus pour la classe DPM sont les suivants :

Flotteurs ou amphibie
 Remorquages des planeurs
 Vols avec passagers.

Art. 61. Les privilèges qui peuvent être obtenus pour la classe autogire sont les suivants :

Pilote automatique
 Flotteurs
 Hélice à pas variable en vol
 Vols avec passagers.

Art. 62. Pour la classe ULH, un privilège spécifique doit être obtenu pour chaque type d'hélicoptère ultraléger. Pour voler avec un passager, un privilège supplémentaire doit être obtenu.

Section 4 **La qualification d'instructeur**

Art. 63. § 1^{er}. La qualification d'instructeur est inscrite sur la licence ULM et permet au titulaire, pour la qualification de classe et les privilèges qu'il détient :

- a) dispenser une formation en vue de l'obtention d'une licence ULM avec une qualification de classe particulière ou une qualification de classe supplémentaire sur une licence ULM existante;
- b) de renouveler la validité des qualifications de classe et des privilèges accordés pour une période de 24 mois;
- c) d'assurer la formation et d'accorder des privilèges dans une classe ULM.

§ 2. Un instructeur doit être intègre, déclaré dûment qualifié et objectif.

Art 64. § 1^{er}. La qualification d'instructeur délivrée est limitée à la fourniture d'instruction de vol sous la supervision d'un autre instructeur avec la même qualification de classe.

§ 2. Lors de l'exécution de la formation sous supervision, conformément au §1, l'instructeur n'a pas le pouvoir d'autoriser les élèves pilotes à effectuer les premiers vols en solo et les premiers vols en campagne en solo. Cette autorisation doit être donnée par écrit par l'instructeur exerçant la supervision.

§ 3. Les limitations des §1^{er} et §2 peuvent être supprimées lorsque l'instructeur a donné au moins 100 heures d'instruction de vol sous supervision. L'instructeur, qui a supervisé au moins les 20 dernières heures, envoie à cet effet une recommandation au DG et en fait mention dans le carnet de vol de l'instructeur sous supervision.

§ 4. Seul un instructeur répondant aux conditions reprises au paragraphe 3 est autorisé à superviser l'instructeur visé au paragraphe 1^{er}.

Art. 65. § 1^{er}. Lorsqu'il donne des formations au pilotage d'un ULM ou des formations pour l'obtention d'un privilège ou des formations de remise à niveau, l'instructeur doit :

- 1° s'assurer que la communication avec l'élève puisse être établie sans qu'il y ait de barrières linguistiques;
- 2° attirer l'attention de l'élève sur les conséquences de la fourniture d'informations incomplètes, imprécises ou fausses quant à la formation ou à son expérience de vol ;
- 3° s'assurer que le programme de formation soit adapté aux aptitudes, aux connaissances et à l'expérience de l'élève ;
- 4° établir le programme de formation et veiller à ce que le carnet de vol de l'élève soit correctement complété en apposant sa signature pour chaque vol d'entraînement;
- 5° tenir à jour, par élève, un dossier de formation documenté.

§ 2. Lorsqu'il donne des formations de remise à niveau, l'instructeur doit :

- 1° évaluer le candidat et l'informer de son niveau à l'issue de la formation;
- 2° informer le candidat, dans le cas où l'instructeur constate que l'élève n'est plus en mesure d'atteindre en toute sécurité les objectifs de vol, qu'il ne peut plus exercer les privilèges de sa licence ULM tant qu'il n'aura pas suivi avec succès une formation de remise à niveau;
- 3° détailler les besoins additionnels en termes de formation, dans le cas où l'instructeur constate que le candidat n'est plus en mesure d'atteindre en toute sécurité les objectifs de vol.

Art. 66. § 1^{er}. Pour obtenir la qualification d'instructeur, le demandeur doit :

- 1° indiquer pour quelle classe d'ULM, il désire obtenir la qualification d'instructeur;
- 2° être titulaire d'une autorisation de pilotage d'un ULM en cours de validité avec la qualification de classe pour laquelle il désire obtenir la qualification d'instructeur;
- 3° avoir, en fonction de la classe pour laquelle il souhaite obtenir la qualification d'instructeur, une expérience minimale d'au moins :
 - a) 100 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'un ULA;
 - b) 200 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'un ULH;
 - c) 100 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'un DPM;
 - d) 100 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'un autogire;
- 4° avoir suivi le cours d'enseignement et d'apprentissage visé au FCL.930.FI, b), 1), du Règlement Aircrew ou équivalent;

5° avoir présenté avec succès l'évaluation de compétences déterminée par le ministre, auprès d'un examinateur ayant la qualification de classe correspondante;

§2. Par dérogation au paragraphe 1 :

1° les titulaires d'une licence LAPL(A), PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A) qui sont titulaires d'un certificat d'instructeur de vol FI(A) valide peuvent réduire de 50% le nombre minimum d'heures exigé au point 3° a) pour obtenir la qualification d'instructeur dans la classe ULA.

2° les titulaires d'une licence LAPL(H), PPL(H), CPL(H) ou ATPL(H), qui sont titulaires d'un certificat d'instructeur de vol FI(H) valide peuvent réduire de 50% le nombre minimum d'heures exigées au point 3° b) pour obtenir la qualification d'instructeur dans la classe ULH.

3° les titulaires d'une licence LAPL, PPL, CPL ou ATPL, qui sont titulaires d'un certificat d'instructeur de vol FI valide sont dispensés des exigences visées au point 4° pour obtenir la qualification d'instructeur.

Art. 67. La qualification d'instructeur est attribuée pour une période de trois ans.

Art. 68. Pour obtenir la prorogation de sa qualification d'instructeur, le titulaire doit réussir une évaluation des compétences devant un examinateur ayant la qualification de classe concernée. Cette évaluation des compétences comprend :

- a) les exercices prévus et déterminés par le ministre;
- b) une évaluation de la tenue des dossiers des pilotes auxquels l'instructeur a donné une formation au cours de la période de validité de la qualification.

Art 69. Le ministre ou son délégué peut retirer la qualification d'instructeur si les exigences ne sont pas respectées.

Art 70. En l'absence de disponibilité d'instructeurs ayant la qualification de classe ou le privilège nécessaire, le ministre ou son délégué peut accorder la qualification d'instructeur pour une classe particulière ou un privilège sur base de l'expérience et des connaissances démontrées dans la classe ou le privilège.

Section 5

Privilège de remorquage

Art. 71. § 1^{er}. Pour obtenir la privilège de remorquage de planeurs, le demandeur doit :

1° après avoir obtenu l'autorisation de piloter un ULA/DPM, prouver une expérience d'au moins 30 heures en tant que pilote commandant de bord dans la classe ULM concernée. Au moins 5 heures de ce temps de vol doivent avoir été effectuées sur le type d'ULM qui sera utilisé pour le remorquage;

2° avoir suivi une formation théorique minimale conforme au programme décrit par le ministre ou son délégué. Le programme de formation fixe notamment les objectifs de compétence correspondant au remorquage de planeur avec un ULA/DPM. La formation est donnée par un instructeur, titulaire du privilège de remorquage de planeurs;

3° avoir suivi une formation pratique minimale conforme au programme décrit par le ministre ou son délégué. La formation est dispensé par un instructeur, titulaire du privilège concerné pour le

remorquage de planeurs. La formation pratique comprendra un minimum de 10 départs en remorquage, dont au moins 5 sont effectués avec l'instructeur dans un appareil à double commande;

4° doit effectuer un minimum de 5 décollages en planeur avec un instructeur dûment qualifié s'il n'est pas titulaire d'une licence planeur valide, avec la méthode du départ remorqué;

Le privilège de remorquage de planeurs peut être prolongé par un instructeur dûment qualifié si au moins 15 remorquages ont été effectués au cours des 24 derniers mois.

§ 2. Les titulaires d'une licence LAPL(A), PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A) valide, qui disposent de la qualification pour le remorquage de planeurs sont dispensés des exigences reprises au point 4 de l'article 71 en vue d'obtenir le privilège de remorquage de planeurs.

Section 6

Examens et examinateurs

Art. 72. § 1^{er}. Tous les 3 ans au moins, le DG établit une liste de personnes, choisies parmi les instructeurs, qui seront désignées pour faire subir les épreuves pour l'obtention de la licence ULM, des qualifications de classe ou de la qualification d'instructeur.

Le DG choisit les examinateurs sur la base de leur expérience et leur qualification.

§ 2. Toute personne à qui des sanctions pénales ou administratives ont été infligées suite à une ou plusieurs infractions à la législation ou la réglementation aéronautique dans les trois ans précédant la demande, ne peut être choisit en tant qu'examineur.

Les données personnelles encadrées dans une sanction pénale ou administrative seront conservées conformément à l'article 10 du règlement général sur la protection des données.

Le choix en tant qu'examineur est automatiquement retirée dès qu'une sanction pénale ou administrative définitive, telle que visée à l'alinéa 1^{er}, a été infligée.

Art. 73. § 1^{er}. Le DG fixe la manière d'introduire les demandes d'examens et prend les dispositions nécessaires à l'organisation des épreuves.

§ 2. Les épreuves en vol sont présentées devant les examinateurs désignés et figurant sur la liste visée à l'article 72.

§ 3. Le candidat est libre de choisir son examinateur, sauf décision contraire du DG. Dans ce cas, un autre examinateur sera désigné.

§ 4. L'examineur est tenu d'utiliser le formulaire, dont la forme et les modalités de publication sont déterminées par le DG.

Art. 74. § 1^{er}. Nul ne peut être examinateur d'une épreuve à laquelle participe son conjoint ou l'un de ses parents ou alliés jusqu'au 4^e degré.

§ 2. Les examinateurs ne peuvent faire passer des épreuves pratiques pour la délivrance d'une licence ULM ou d'une qualification de classe à des candidats auxquels ils ont dispensé de l'instruction au vol requise pour la licence ULM, pour une qualification de classe ou pour une qualification d'instructeur.

§ 3. Les examinateurs ne peuvent faire passer des épreuves pratiques pour la délivrance d'une licence ULM ou d'une qualification que s'ils sont eux-mêmes titulaires d'une qualification d'instructeur valide pour la qualification de classe.

§ 4. Les examinateurs ne peuvent se retrouver en situation de conflit d'intérêts financier et/ou personnel lors de l'exercice de leur mission d'examineur. La sécurité du public et des activités de l'aviation civile est leur principale priorité.

§ 5. Un examinateur doit pouvoir démontrer, à la demande de la DGTA, que son objectivité n'est pas compromise.

Art. 75. Pour tout examen pour lequel il a été désigné, l'examineur constate la réussite ou l'échec du candidat et en fait rapport au DG grâce à un rapport d'évaluation dont la forme est déterminée par le DG.

Section 7 Carnet de vol

Art. 76. § 1^{er}. Le pilote est tenu d'inscrire tous ses vols par ordre chronologique dans son carnet de vol et préciser à chaque fois la date, le type d'ULM utilisé et son enregistrement, la durée du vol ainsi que les lieux et heures de décollage et d'atterrissage, et sa fonction en tant que pilote, élève pilote ou instructeur.

§ 2. Les vols effectués sous la supervision d'un instructeur sont contresignés par ce dernier dans le carnet de vol.

Art. 77. § 1^{er}. Les documents visés à l'article 28, alinéa 2 et à l'article 44 doivent être présentés sur simple demande aux agents de la DGTA.

§ 2. Le carnet de vol doit être présenté à l'examineur avant la délivrance d'une nouvelle qualification de classe.

§ 3. Le ministre ou son délégué peut refuser de délivrer une licence ULM, une qualification de classe, une qualification d'instructeur ou une autorisation d'examineur si le carnet de vol ne contient pas tous les renseignements prévus à l'article 76 §1^{er}.

CHAPITRE VII. REGLES DE L'AIR

Art. 78. Les mouvements des ULM sont soumis au Règlement d'exécution (UE) n ° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n ° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n ° 1265/2007, (CE) n ° 1794/2006, (CE) n ° 730/2006, (CE) n ° 1033/2006 et (UE) n ° 255/2010 et à l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

Art. 79. En complément aux dispositions réglementaires visées à l'article 78 les règles suivantes sont d'application :

- 1° les ULM ne peuvent voler que de jour, en vue du sol ou de l'eau, et que dans les conditions météorologiques de vol à vue. La visibilité au sol et en vol ne peut être inférieure à 5 km sauf dans le cas de l'entraînement en circuit pour lequel une visibilité minimale de seulement 3 km est requise;
- 2° les ULM ne sont pas autorisés à effectuer des vols acrobatiques.

Art. 80. Le pilote d'un ULM est tenu, comme décrit dans le Règlement (UE) n° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, de communiquer par écrit, au DG, au plus tard dans les 48 heures, ou en cas d'empêchement physique le plus rapidement possible, tout incident ou accident survenu au cours de l'utilisation de l'aéronef.

CHAPITRE VIII. RESPONSABILITES DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

Art. 81. Le pilote commandant de bord se conforme aux lois, règlements et procédures des Etats sur le territoire desquels l'ULM est utilisé.

Art. 82. Le pilote commandant de bord n'entreprend pas de vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose, que les aires et les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à ce vol et à la sécurité de l'avion sont satisfaisants, y compris les moyens de télécommunication et les aides de navigation.

Art. 83. Aucun vol ne peut être entrepris avant que le pilote commandant de bord se soit assuré :

- 1° que l'ULM est apte au vol, dûment enregistré et que les pièces qui en font foi se trouvent à bord;
- 2° que les membres de l'équipage de conduite disposent d'une licence ULM ou des validations par la DGTA des autorisations de pilotage délivrées par d'autres Etats membres et que ces documents se trouvent à bord;
- 3° que le certificat restreint de radiotéléphoniste de l'utilisateur de l'installation radio se trouve à bord, si applicable;
- 4° que l'ULM est doté des instruments et de l'équipement appropriés, compte tenu des conditions de vol prévues;
- 5° que les opérations d'entretien nécessaires ont été effectuées conformément aux dispositions du chapitre IV;
- 6° que la masse et le centrage de l'ULM permettent d'effectuer le vol en toute sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
- 7° que la charge à bord est répartie et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité;
- 8° que les limites d'emploi de l'ULM, consignées dans le manuel de vol ou dans un document similaire, ne sont pas dépassées.

Art. 84. Le pilote commandant de bord s'assure qu'aucun vol :

- 1° soit entrepris s'il n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets dus aux substances psychoactives ou que ses capacités soient affectées;

- 2° ne se poursuive au-delà de l'aire d'atterrissage adéquat la plus proche lorsque son aptitude à exercer ses fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de ses capacités due à la fatigue ou à la maladie.

CHAPITRE IX. EXPLOITATION COMMERCIALE

Art. 85. § 1^{er}. Au niveau de l'exploitation commerciale, les ULM ne peuvent être utilisés que pour les activités suivantes, moyennant une autorisation préalable d'exploitation commerciale délivrée par le ministre ou son délégué :

- 1° la formation;
- 2° la publicité apposée sur la cellule;
- 3° le remorquage de planeurs;
- 4° le vol d'initiation.

§ 2. Le ministre ou son délégué fixe les conditions techniques et opérationnelles relatives à la formation, à la publicité, au remorquage et au vol d'initiation.

Art. 86. Le DG détermine la forme et le contenu de l'autorisation d'exploitation commerciale.

Art. 87. La durée de validité de l'autorisation de l'exploitation commerciale est de deux ans maximum.

CHAPITRE X. MESURES ADMINISTRATIVES

Section 1^{ère} ARCA : Retrait et suspension

Art. 88. L'autorisation restreinte de circulation aérienne (ARCA) peut être retirée ou suspendue par le ministre ou par son délégué :

- 1° en cas de modification majeure apportée à l'ULM, ou à un élément de l'ULM, sans autorisation préalable du ministre ou de son délégué telle que visée à l'article 34;
- 2° en cas d'avarie;
- 3° en cas de défaut d'entretien;
- 4° en cas de non-respect des obligations imposées par le présent arrêté royal.

Section 2 Autorisation de pilotage (AP) : Limitation et suspension

Art. 89. Le ministre ou son délégué peut limiter la portée d'une licence ULM et des qualifications ou autorisations qui y sont associées ou les suspendre, dans les cas suivants :

- a) l'obtention d'une licence ULM, d'une qualification ou d'une autorisation d'examineur par falsification des pièces justificatives présentées;

- b) une falsification du carnet de vol ou des dossiers d'une licence ULM;
- c) le fait que le titulaire de la licence ULM ne satisfait plus aux exigences applicables du présent arrêté;
- d) l'exercice des privilèges d'une licence ULM, d'une qualification ou d'une autorisation sous l'influence de substances psychoactives;
- e) la négligence dans l'exercice des privilèges conférés par la licence ULM et des qualifications ou privilèges qui y sont associés;
- f) la négligence professionnelle ou l'utilisation frauduleuse de la qualification d'instructeur ou l'autorisation en tant qu'examineur;
- g) l'accomplissement, dans des conditions inacceptables pour la sécurité, des tâches ou des responsabilités d'un instructeur ou l'examineur pendant toute phase du vol;
- h) pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées à l'article 90;
- i) si le casier judiciaire d'un pilote fait état de condamnations présentant un lien direct avec les privilèges conférés par sa licence ULM ou de nature à constituer un danger pour la sécurité du trafic aérien;
- j) en cas de violation des conditions du présent arrêté;
- k) en cas de violation de la réglementation aérienne nationale ou européenne en vigueur;
- l) en cas de mise en péril de la sécurité du trafic aérien ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

Section 3

AP : refus, retrait

Art. 90. Le ministre ou son délégué refuse ou retire une licence ULM, une qualification ou une autorisation dans les cas suivants :

- a) l'obtention d'une licence ULM, d'une qualification ou d'une autorisation par falsification des pièces justificatives présentées;
- b) falsification du carnet de vol ou des dossiers de la licence ULM;
- c) le fait que le titulaire de la licence ULM ne satisfait plus aux exigences applicables du présent arrêté;
- d) l'exercice des privilèges d'une licence ULM, d'une qualification ou d'une autorisation sous l'influence de substances psychoactives;
- e) le titulaire a été condamné à une peine criminelle ou à tout autre peine pour atteinte à la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat;
- f) si le titulaire a été condamné, à au moins deux reprises, à une peine correctionnelle du chef d'infractions à la réglementation sur la navigation aérienne, la dernière peine ayant été prononcée depuis moins de cinq années;

- g) si le titulaire a fait l'objet d'une mesure administrative pour avoir violé une même disposition de la réglementation aérienne, à plus d'une reprise, au cours d'une période de 36 mois;
- h) si le titulaire s'est rendu coupable de négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse de l'autorisation de pilotage;
- i) l'accomplissement, dans des conditions inacceptables pour la sécurité, des tâches ou des responsabilités qui sont celles d'un instructeur ou d'un examinateur pendant toute phase du vol;
- j) en cas de violation des conditions du présent arrêté;
- k) en cas de violation, délibérée ou non, de la réglementation aérienne nationale et européenne en vigueur;
- l) en cas de mise en péril de la sécurité du trafic aérien ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

Section 4

Autorisation d'exploitation commerciale : Retrait et suspension

Art. 91. L'autorisation d'exploitation commerciale peut être retirée ou suspendue par le ministre ou par son délégué :

- a) en cas de non-respect des conditions et des dispositions de l'autorisation;
- b) en cas de violation des conditions du présent arrêté;
- c) en cas de non-respect des conditions techniques et opérationnelles fixées par le ministre ou son délégué.

CHAPITRE XI.

TRAITEMENT DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

Art. 92. § 1. En application de chapitre II les catégories suivantes de données à caractère personnel sont traitées des propriétaires, complets ou partiels, complets ou nus, d'ULM immatriculés en Belgique :

- a) les noms et prénoms
- b) la nationalité
- c) le domicile, le lieu de résidence, et, le cas échéant, le domicile choisi
- d) la date de naissance
- e) le numéro de registre national
- f) l'adresse e-mail
- g) le numéro de téléphone
- h) la marque d'enregistrement de l'aéronef

§ 2. La demande d'immatriculation comprend le consentement de la personne concernée à l'affichage de ses nom, prénom, adresse et marque d'immatriculation de l'aéronef dans le registre accessible au public visé à l'article 5.

§ 3. Les données à caractère personnelles mentionnées au §1 seront conservées tant que l'ULM est enregistrée en Belgique. Par la suite, le nom, le prénom, l'adresse et la référence d'enregistrement doivent également être conservés afin de pouvoir délivrer un certificat de radiation.

Art. 93. § 1. En application de chapitre VI les catégories suivantes de données à caractère personnel sont traitées des (futurs) détenteurs d'une licence ULM et des autorisations spéciales correspondantes, telles que définies au chapitre VI.

- a) les noms et prénoms
- b) la nationalité
- c) le domicile et, le cas échéant, une autre adresse de communication
- d) la date de naissance
- e) le numéro de registre national
- f) l'adresse e-mail
- g) le numéro de téléphone
- h) le sexe
- i) la langue souhaitée dans laquelle la licence est délivrée et dans laquelle on souhaite communiquer

§ 2. Les données personnelles sont conservées dans un registre pendant toute la durée de validité de la licence ULM.

Art. 94. § 1. La DGTA est le responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7, du règlement général sur la protection des données pour les activités de traitement relatives aux données à caractère personnel traitées en application du présent arrêté.

§2. Le personnel de la DGTA a accès aux données des registres décrits à l'article 5 et à l'article 93 §3 pour l'exécution du présent arrêté.

CHAPITRE XII. DISPOSITIONS MODIFICATIVES, TRANSITOIRES, ABROGATOIRES ET FINALES

Section 1^{ère}

Modification - Arrêté royal du 16 mars 2009 fixant les conditions d'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs non munis d'un certificat de navigabilité

Art. 95. Dans l'arrêté royal du 16 mars 2009 fixant les conditions d'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs non munis d'un certificat de navigabilité, il est inséré un article 9/1:

« Tout ULM immatriculé/enregistré à l'étranger et stationné sur le territoire du Royaume pour une période de plus de 180 nuits par année civile doit se conformer à l'arrêté royal relatif aux aéronefs ultralégers motorisés. »

Art. 96. A l'article 4 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° Le paragraphe 2, 4° est abrogé;
- 2° Le paragraphe 4 est abrogé.

Art. 97. A l'article 5 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° Au paragraphe 2, la phrase « Elle est délivrée pour un usage temporaire ou pour un usage permanent. » est abrogée;
- 2° Au paragraphe 3 alinéa 2, 1°, les mots « pour un usage temporaire, » sont abrogés;
- 3° Au paragraphe 3 alinéa 2, 2°, les mots « pour un usage permanent, » sont abrogés;
- 4° Dans le texte néerlandais, au paragraphe 3 alinéa 2, 2°, le mot « niet » est inséré entre les mots « geldigheidsduur » et « overschrijden »;
- 5° Le paragraphe 4, 1° est abrogé;
- 6° Au paragraphe 4, 2°, les mots « points 6° et 7° » sont remplacés par « point 6° ».

Art. 98. A l'article 8 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° Les mots « à des aéronefs ne satisfaisant pas aux exigences définies ci-dessus » entre les mots « arrêté » et « cesseront » sont abrogés;
- 2° Les mots « nonante jours » sont remplacés par les mots « une année ». Cette modification prend effet à partir de la date d'entrée en vigueur de présent arrêté.

Section 2

Dispositions transitoires

Art. 99. § 1^{er}. Article 23 du présent arrêté, est applicable aux autorisations restreintes de circulation aérienne délivrées en vertu de l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultralégers motorisés.

§ 2. La déclaration pour obtenir la prolongation de leur validité, visée à l'article 24 est introduite dans un délai de trois ans à partir de la date de publication du présent arrêté.

Art. 100. Les autorisations (ARCA) délivrées en vertu de l'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultralégers motorisés restent valables.

Art. 101. Les autorisations de type (AT) délivrées avant l'entrée en vigueur de présent arrêté restent valables.

Art. 102. Les certificats d'enregistrement (CdE) délivrés avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables.

Art. 103. Les autorisations de pilotage délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables jusqu'à leur expiration.

Art. 104. Les titulaires peuvent obtenir une nouvelle licence ULM moyennant le respect des conditions de maintien de la validité de l'autorisation de pilotage prévues à l'article 53 au moment de la demande de délivrance de la nouvelle autorisation.

Art. 105. Les qualifications de moniteur délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté sont considérées comme des qualifications d'instructeur conformes au présent arrêté. Ces qualifications sont valables pour une période d'une année à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 106. Les instructeurs qualifiés conformément à l'article 102 disposent d'une année pour remplir les conditions prévues au paragraphe 1^{er} points 4^o et 5^o de l'article 66. La disposition de paragraphe 2 de l'article 66 est applicable aux instructeurs qualifiés conformément à l'article 102.

Art. 107. Si à l'expiration de cette période d'une année, les instructeurs ne démontrent pas qu'ils remplissent les conditions visées à l'article 66, leur qualification leur sera retirée.

Art. 108. § 1. Les examinateurs désignés avant l'entrée en vigueur du présent arrêté peuvent faire passer les épreuves pour l'obtention de la licence ULM et pour l'obtention et la prorogation de la qualification d'instructeur pendant une période d'une année à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 2. A la fin de cette période, les examinateurs sont désignés conformément à l'article 72.

Art. 109. § 1^{er}. Les titulaires d'une autorisation d'entraînement à bord d'un ULM délivrée avant l'entrée en vigueur du présent arrêté peuvent poursuivre la formation conformément à l'article 46.

§ 2. L'autorisation d'entraînement ne devra plus être renouvelée.

Art. 110. Les instructeurs ULA ou DPM disposant d'une expérience de 200 vols de remorquages de planeurs et remplissant les conditions des points 2, 3 et 5 de l'article 71 au moment de leur demande de la licence ULA ou DPM se verront octroyer la qualification de remorquage. L'expérience en remorquage requise peut avoir été accomplie sur avions ou sur TMG.

Art 111. Les autorisations d'exploitation commerciale délivrées avant l'entrée en vigueur du chapitre IX restent valables jusqu'à leur expiration.

Section 3 Dispositions abrogatoires

Art. 112. L'arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés est abrogé.

Section 4 Dispositions finales

Art. 113. Le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

G. GILKINET