

Projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers

I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des licences de pilotes d'aéronefs ultralégers motorisés, de planeurs ultralégers motorisés et de planeurs ultralégers.

Ces activités ne sont pas réglementées au niveau européen. En effet, le règlement (UE) 2018/1139¹ constitue le règlement de base en matière d'aviation. L'article 3, paragraphe 3 point d) du règlement précité exclut de son champs d'application « [l]es aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I ». Cette annexe énumère aux points e) et i) les aéronefs ultralégers motorisés et les aéronefs dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kilogrammes.

Les activités effectuées avec ces aéronefs énumérés nécessitent donc une base légale nationale. Actuellement, ces appareils sont régis, d'une part, par le règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs et, d'autre part, par le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 1985 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aéronefs ultra-légers motorisés. Or, ces deux textes ne sont plus adaptés à la réalité telle qu'elle se présente sur le terrain, ceci ni du point de vue technique, ni du point de vue des licences.

Ainsi, il s'est avéré nécessaire de retravailler ces textes et de procéder à une refonte de la base légale. En premier lieu, le présent projet fait la distinction entre trois catégories d'aéronefs :

- les aéronefs ultralégers motorisés, communément appelés « ULM »²,
- les planeurs ultralégers motorisés³, ou « PULM », et
- les planeurs ultralégers⁴, ou « PUL ».

Cette distinction s'impose au vu des différences fondamentales concernant le pilotage des appareils et leur complexité technique respective.

Dans un souci d'harmonisation, le présent projet de règlement grand-ducal aligne les formations et les procédures pour l'obtention des licences sur les principes qui se sont développés et solidifiés pendant ces dernières années au niveau européen pour l'obtention d'autres licences aéronautiques.

¹ 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) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil

² Il s'agit des machines "classiques", connues par la plupart des gens sous sa dénomination abrégée.

³ Il s'agit d'appareils motorisés, présentant des dimensions et des poids moins importants que les ULM, du type paramoteur etc.

⁴ Il s'agit d'appareils non-motorisés, du type parapente etc.

En outre, le projet concerne également les plateformes pour les ULM, PULM et PUL, c'est-à-dire les aires de décollage et d'atterrissage pour ces aéronefs, qui eux-aussi nécessitent une réglementation plus adaptée aux besoins opérationnels.

Lesdites adaptations se basent aussi sur des demandes des personnes pratiquant le sport aéronautique avec des ULM, PULM ou PUL, notamment de la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (« FAL »). Le projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des parachutistes a été élaboré dans un même ordre d'esprit.

Compte tenu de ce qui précède, le présent projet de règlement grand-ducal vise donc à établir un nouveau fondement réglementaire pour les activités des ULM, PULM et PUL au Grand-Duché de Luxembourg.

II. Projet de texte

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et notamment ses articles 7bis et 7ter ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Définitions

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- 1° « MTOM » : masse maximale au décollage ;
- 2° « revalidation » : prolongation de la validité d'une licence ou d'une qualification dont la durée de validité est encore en cours ;
- 3° « renouvellement » : renouvellement de la validité d'une licence ou d'une qualification dont la durée de validité a expiré.

Art. 2. Aéronefs ultralégers motorisés

(1) Sont considérés comme aéronefs ultralégers motorisés, ci-après « ULM », les aéronefs motorisés dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée, n'ayant pas plus de deux places et dont la MTOM n'excède pas :

	ULM de classe pendulaire ou paraplane	ULM de classe multi-axes	ULM amphibie ou équipé de flotteurs	ULM avec système de récupération totale par parachute installé sur la cellule
Monoplace	MTOM de 300kg	MTOM de 330kg	MTOM supplémentaire de 30kg	MTOM supplémentaire de 15kg
Biplace	MTOM de 450kg	MTOM de 500kg	MTOM supplémentaire de 45kg	MTOM supplémentaire de 25kg

La masse à vide maximale des ULM est calculée en soustrayant de la MTOM indiquée par le constructeur les valeurs suivantes :

- 1° la masse forfaitaire d'un ou de deux occupants, soit 86 kilogrammes pour un monoplace et 156 kilogrammes pour un biplace ;
- 2° à l'exception des ULM à motorisation électrique, une masse de carburant égale à :
 - a) pour les ULM de classe « pendulaire » et « paraplane », la masse de carburant correspondant au minimum à une heure d'autonomie ;
 - b) pour les ULM de classe « multi-axes », la masse de carburant correspondant à la plus faible des valeurs entre la contenance maximale du réservoir et un forfait égal à 30 litres pour les monoplaces ou 45 litres pour les biplaces. La densité forfaitaire retenue pour le mélange deux temps ou les essences est égale à 0,7 kilogrammes par litre, celle pour le carburant pour turbomoteurs ou le gazole est égale à 0,8 kilogrammes par litre.

(2) Il existe trois classes d'ULM :

- 1° « Paraplane » : aéronef composé d'une voilure souple, sans structure primaire rigide, sous laquelle est suspendu un chariot motorisé équipé de roues, piloté par une commande simple à deux axes ;
- 2° « Pendulaire » : aéronef composé d'une voilure à structure principale rigide, sous laquelle est suspendu un chariot motorisé équipé de roues, piloté par déplacement du poids ou par combinaison de déplacement du poids et de gouvernes ;
- 3° « Multi-axes » : aéronef composé d'une voilure fixe, contrôlé en vol par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins.

Art. 3. Planeurs ultralégers motorisés

(1) Sont considérés comme planeurs ultralégers motorisés, ci-après « PULM », les aéronefs motorisés dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée, n'ayant pas plus de deux places et dont la masse à vide n'excède pas 120 kilogrammes pour un PULM biplace et 100 kilogrammes pour un PULM monoplace.

Les masses respectives peuvent être augmentées de 5 pour cent lorsque le PULM est équipé d'un système de récupération totale par parachute.

(2) Il existe trois classes de PULM :

- 1° « Paramoteur ou Paratrike » : aéronef composé d'une voilure souple sans structure primaire rigide et d'un système de propulsion porté sur le dos ou installé sur une structure de chariot, piloté par une commande simple à deux axes ;
- 2° « Deltaplane motorisé » : aéronef composé d'une voilure à structure primaire rigide et d'un système de propulsion intégré dans un harnais ou sur une structure de chariot, piloté par déplacement du poids ou par combinaison de déplacement du poids et de gouvernes ;
- 3° « Planeur motorisé » : aéronef composé d'une voilure fixe, contrôlé en vol par des commandes aérodynamiques agissant autour de deux axes au moins et d'un système de propulsion.

Art. 4. Planeurs ultralégers

(1) Sont considérés comme planeurs ultralégers, ci-après « PUL », les aéronefs non motorisés n'ayant pas plus de deux places, aptes à décoller en utilisant l'énergie musculaire du pilote et l'énergie potentielle.

Leur masse structurelle n'excède pas 70 kilogrammes.

(2) Il existe trois classes de PUL :

- 1° « Parapente » : aéronef de structure souple sans structure primaire rigide, piloté par une commande simple à deux axes ;
- 2° « Deltaplane » : aéronef de structure primaire rigide piloté par déplacement du poids ou par combinaison de déplacement du poids et de gouvernes ;
- 3° « Planeur à décollage à pied » : aéronef de structure rigide piloté par des gouvernes sur deux ou trois axes.

(3) Il existe trois méthodes de décollage pour les PUL :

- 1° décollage en pente ;
- 2° décollage au treuil ;
- 3° décollage par remorquage par un ULM.

Le décollage par remorquage par un ULM se pratique sur une plateforme ULM et n'est pas autorisé pour les PUL de la classe parapente.

Les treuillistes suivent une formation théorique et pratique relative à l'opération des treuils, organisée par la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise. Cette formation est spécifique pour chaque classe de PUL et pour chaque type de treuil.

Art. 5. Licences et qualifications

(1) Sont instituées les licences et qualifications luxembourgeoises suivantes :

- 1° licence de pilote ULM ;
- 2° licence de pilote PULM ;
- 3° licence de pilote PUL ;
- 4° qualification d'instructeur de pilote ULM ;
- 5° qualification d'instructeur de pilote PULM ;
- 6° qualification d'instructeur de pilote PUL ;
- 7° qualification biplace PULM ;
- 8° qualification biplace PUL ;
- 9° qualification de vol de distance PUL ;
- 10° qualification de radiotéléphonie.

(2) La présentation et le contenu de la licence ULM, de la licence PULM et de la licence PUL sont fixés aux annexes I, II et III du présent règlement.

(3) Les licences pour les planeurs ayant une masse structurelle de plus de 70 kilogrammes répondent aux conditions du 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, tel que modifié.

Art. 6. Conditions d'utilisation des ULM, PULM et PUL

- (1) Afin de piloter un ULM, un PULM ou un PUL dans l'espace aérien luxembourgeois, le pilote :
- 1° tant qu'il se trouve en formation, est inscrit dans une école de pilotage ULM, PULM ou PUL ;
 - 2° est titulaire d'une licence ULM, PULM ou PUL en cours de validité délivrée par la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », ou par un organisme national de l'État membre de l'Espace économique européen, ci-après « EEE », ou de la Confédération helvétique, ci-après « Suisse », ayant le pouvoir officiel de délivrer ces licences nationales.

(2) Les ULM, les PULM et les PUL ne peuvent décoller et atterrir que sur leurs plateformes terrestres agréées respectives.

Cependant, les PULM équipés d'une aide ascensionnelle électrique peuvent décoller sur une plateforme PUL agréée spécifiquement à cet effet.

Le PUL peut atterrir en dehors d'une plateforme PUL agréée si, pendant le vol, il s'avère qu'il n'est plus en mesure d'arriver au point d'atterrissage prévu.

- (3) Les pilotes ULM doivent à tout moment pouvoir présenter les documents suivants :
- 1° leur licence en état de validité ;
 - 2° leur certificat médical en état de validité ;
 - 3° leur carnet de vol ;
 - 4° le certificat d'aptitude au vol de l'ULM ;
 - 5° le carnet de route de l'ULM.

Les pilotes PULM et PUL doivent à tout moment pouvoir présenter les documents suivants :

- 1° leur licence en état de validité ;
- 2° leur certificat médical en état de validité ;
- 3° leur carnet de vol.

(4) Le largage de parachutistes ou de charges solides à l'aide d'un ULM, d'un PULM ou d'un PUL est interdit.

(5) Les ULM, les PULM et les PUL sont construits selon les prescriptions de conception établies par un État membre de l'EEE ou par la Suisse.

Le pilote utilise l'ULM, le PULM ou le PUL conformément aux spécifications du constructeur.

Art. 7. Règles de l'air

(1) Le vol avec un ULM, un PULM ou un PUL n'est effectué que de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue.

(2) Hors agglomération et rassemblement de personnes, les PULM et les PUL en vol de pente ou en vol thermique sont exemptés des hauteurs de vol minimales prévues par le règlement (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.

En vol de pente, l'aéronef qui a la pente ou un obstacle à sa droite a la priorité et les aéronefs qui ont la pente à leur gauche sont tenus de l'éviter par la droite.

(3) Le vol avec un ULM, un PULM ou un PUL en-dessous de ponts, de lignes électriques et de câbles est interdit.

Chapitre 2 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des ULM

Section 1 – Licence et qualifications ULM

Sous-section 1 – Obtention de la licence ULM

Art. 8. Licence ULM

(1) La licence de pilote ULM comporte obligatoirement une inscription des classes d'ULM prévues à l'article 2.

Pour obtenir la licence, le candidat :

- 1° est âgé de seize ans au moins ;
- 2° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 3° a accompli une formation théorique d'au moins vingt heures ;
- 4° a accompli une formation pratique :
 - a) d'au moins vingt heures de vol, incluant au moins quarante décollages et quarante atterrissages, sur l'ULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins cinq heures de vol seul à bord ;
 - b) pour le détenteur d'une licence de pilote privé d'avion ou d'une licence de pilote de planeur, d'au moins dix heures de vol, incluant au moins vingt décollages et vingt atterrissages, sur l'ULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins deux heures de vol seul à bord ;
- 5° a réussi les épreuves théorique et pratique.

Pour obtenir l'inscription d'une autre classe d'ULM, le candidat :

- 1° a accompli une formation pratique d'au moins dix heures de vol, incluant au moins vingt décollages et vingt atterrissages, sur l'ULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins deux heures de vol seul à bord ;
- 2° a réussi l'épreuve pratique.

La demande d'obtention de la licence ou de l'inscription d'une autre classe d'ULM se fait dans les quatre-ving-dix jours suivant la date de réussite de l'épreuve pratique.

(2) La licence de pilote ULM n'est valable que si le pilote :

- 1° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 2° a effectué au moins douze heures de vol, incluant au moins douze décollages et douze atterrissages, au cours des vingt-quatre derniers mois sur la classe d'ULM concernée, ou, à défaut, a effectué une heure de vol à titre de remise à niveau sous la supervision d'un instructeur titulaire d'une qualification luxembourgeoise ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse.

(3) Les vols sont documentés dans un carnet de vol.

(4) Pour l'emport d'un passager, le titulaire de la licence de pilote ULM est âgé de dix-huit ans au moins.

Art. 9. Formation pratique et théorique

(1) Pour pouvoir effectuer des vols d'entraînement, le candidat est âgé de quinze ans au moins et dispose d'un certificat médical valable, établi conformément à l'article 67.

Les vols d'entraînement sont effectués sur un ULM de la classe pour laquelle le candidat cherche à obtenir la licence.

(2) Les vols d'entraînement ainsi que la formation théorique sont effectués dans une école de pilotage ULM.

Art. 10. Épreuve théorique

(1) Le candidat est âgé de quinze ans au moins pour passer l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation aéronautique ;
- 2° connaissances techniques générales des aéronefs ;
- 3° principes et techniques du vol ;
- 4° météorologie aéronautique ;
- 5° navigation aérienne.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 11. Épreuve pratique

(1) Le candidat est âgé de seize ans au moins pour passer l'épreuve pratique.

Avant de se présenter à l'épreuve pratique, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 10, et il a accompli la formation pratique prévue à l'article 8, paragraphe 1^{er}.

Le candidat a réussi l'épreuve pratique endéans les deux ans de la réussite de l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° procédures pré-vol, préparation du vol ;
- 2° procédures d'aérodrome et de circuit ;
- 3° manœuvres avec références fixes sol ;
- 4° vol à vitesse réduite ;
- 5° décollages et atterrissages ;
- 6° vol sur campagne ;
- 7° décollages et atterrissages à performance maximale ;
- 8° procédures d'urgence.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Sous-section 2 - Qualification d'instructeur de pilote ULM

Art. 12. Conditions d'obtention de la qualification d'instructeur

(1) Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote ULM sur une classe spécifique d'ULM, le candidat :

- 1° est titulaire depuis au moins deux ans d'une licence de pilote ULM en cours de validité. Cette licence comprend l'inscription de la classe d'ULM pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés ;
- 2° justifie d'une expérience pratique de :
 - a) cent cinquante heures en tant que pilote commandant de bord sur l'ULM de la classe correspondante ; ou
 - b) soixante-quinze heures en tant que pilote commandant de bord sur l'ULM de la classe correspondante pour les titulaires d'une qualification d'instructeur de pilote privé ou d'instructeur de pilote de planeur ;
- 3° est recommandé par une école de pilotage ULM ;
- 4° a suivi les formations théoriques et pratiques et a réussi les épreuves théorique et pratique y afférentes ;
- 5° remplit les conditions de fin de stage prévues à l'article 15, paragraphe 2.

(2) Pour obtenir l'extension de la qualification d'instructeur à une classe d'ULM supplémentaire, l'instructeur justifie d'une expérience pratique de soixante-quinze heures en tant que pilote commandant de bord sur l'ULM de la classe correspondante, a suivi la formation pratique prévue à l'article 14 et a réussi l'évaluation des compétences y afférente.

Art. 13. Formation et épreuve théoriques

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une formation théorique dans une école de pilotage ULM, portant sur les matières suivantes :

- 1° toutes les matières prévues à l'article 10, paragraphe 2 ;
- 2° techniques d'instruction et de pédagogie ;
- 3° risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des ULM ;
- 4° évaluation des performances du candidat ;
- 5° suivi et bilan de la progression ;
- 6° évaluation des sessions de formation ;
- 7° compte-rendu des résultats.

(2) Le candidat réussit l'épreuve théorique organisée par la DAC. Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 14. Formation en vol et évaluation des compétences

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une instruction en double commande par un instructeur disposant des privilèges sur la classe d'ULM correspondante, portant sur les matières suivantes :

- 1° pilotage de l'aéronef à partir du siège de l'instructeur ;
- 2° techniques d'instruction de vol relatives à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs commises par les élèves ;

- 3° techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol ;
- 4° simulation des pannes et des situations d'urgence.

(2) Le candidat à une qualification d'instructeur réussit l'évaluation de compétences dans la classe appropriée d'ULM afin de démontrer à l'examineur ULM son aptitude à instruire un élève.

Avant de se présenter à l'évaluation des compétences, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 13.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette évaluation des compétences sont fixés par la DAC.

Art. 15. Instructeur stagiaire

(1) Après la réussite de l'évaluation des compétences prévue à l'article 14, paragraphe 2, le candidat est considéré comme instructeur de pilote ULM stagiaire.

L'instructeur stagiaire ne dispense une instruction au vol que sous la supervision d'un instructeur de pilote ULM pour la même classe d'ULM. L'instructeur stagiaire n'autorise pas les élèves à faire leurs premiers vols seuls à bord.

(2) Afin d'obtenir la délivrance de la qualification définitive d'instructeur de pilote ULM, l'instructeur stagiaire dispose d'un délai de deux ans, prolongeable par la DAC sur demande dûment justifiée, pour :

- 1° effectuer au moins cinquante heures d'instruction en vol ;
- 2° préparer jusqu'au premier vol seul à bord au moins un élève ;
- 3° superviser un ou plusieurs élèves pendant au moins cinq heures de vol seul à bord.

Art. 16. Validité

(1) La qualification d'instructeur de pilote ULM est valable pendant une période de trois ans. L'instructeur n'exerce ses privilèges que si sa licence de pilote ULM est valable conformément à l'article 8, paragraphe 2.

(2) Pour obtenir la revalidation de sa qualification d'instructeur, le titulaire satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° a effectué au moins trente heures d'instruction en vol ;
- 2° a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage ULM ;
- 3° a réussi l'évaluation de compétences, conformément à l'article 14, paragraphe 2, dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait obligatoirement à l'exigence du point 3° du présent paragraphe.

(3) Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote ULM expirée depuis moins de dix ans, le candidat a, dans les douze mois précédant la demande de renouvellement :

- 1° suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage ULM ;

2° réussi l'évaluation de compétences, conformément à l'article 14, paragraphe 2.

Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote ULM expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur de pilote ULM.

Section 2 – Dispositions relatives aux ULM

Art. 17. Immatriculation

(1) L'immatriculation des ULM est constatée par un certificat d'immatriculation spécial reprenant au moins les éléments suivants :

- 1° marque de nationalité et d'immatriculation ;
- 2° constructeur et désignation de l'ULM donnée par le constructeur ;
- 3° numéro de série de l'ULM ;
- 4° nom, prénom et adresse du propriétaire.

(2) Le certificat d'immatriculation spécial n'est délivré que si l'ULM dispose d'un certificat d'aptitude au vol et le propriétaire présente à la DAC un certificat d'assurance en cours de validité.

Art. 18. Certificat d'aptitude au vol

(1) Les ULM disposent cependant d'un certificat d'aptitude au vol délivré par la DAC qui reprend au moins les éléments suivants :

- 1° nom et prénom du propriétaire ;
- 2° marque de nationalité et d'immatriculation ;
- 3° constructeur et désignation de l'ULM donnée par le constructeur ;
- 4° numéro de série de l'ULM ;
- 5° période de validité.

(2) La demande d'obtention d'un certificat d'aptitude au vol comporte les documents suivants :

- 1° la fiche d'identification de l'ULM émise par le constructeur définissant les caractéristiques techniques essentielles ;
- 2° une déclaration écrite du propriétaire attestant que l'ULM est apte au vol, conforme aux spécifications du constructeur, utilisé suivant le manuel d'utilisation et entretenu conformément au manuel d'entretien ;
- 3° la fiche de pesée reprenant la masse à vide de l'ULM.

La fiche de pesée a une durée de validité de six ans. Elle est toutefois mise à jour lorsque des modifications affectant les données de masse ou de centrage ont été effectuées.

(3) Toute modification majeure touchant aux caractéristiques techniques essentielles décrites sur la fiche d'identification émise par le constructeur est notifiée à la DAC dans un délai de trente jours. En cas de non-respect de cette obligation, la DAC peut suspendre ou retirer le certificat. La modification est validée par le constructeur ou par la DAC.

(4) Le certificat d'aptitude au vol a une durée de validité de trois ans. Pour son renouvellement, le propriétaire remet les documents prévus au paragraphe 2, points 2° et 3°.

(5) Lorsque le certificat d'aptitude au vol n'a pas été renouvelé pendant une durée de vingt-quatre mois après son expiration, l'ULM est radié d'office du relevé des immatriculations.

Art. 19. Maintien de l'aptitude au vol

Le propriétaire est responsable du maintien de l'aptitude au vol de l'ULM et s'assure que celui-ci est utilisé suivant le manuel d'utilisation et entretenu conformément aux instructions du constructeur ou de la DAC.

À cet effet un carnet de route est tenu à jour, dans lequel sont consignés les heures de vol de l'ULM, les incidents, ainsi que les travaux de maintenance, les réparations, les modifications et les remplacements de pièces.

Ce carnet est présenté sur simple demande aux agents de la DAC.

Art. 20. Équipement minimum et dispositifs de sécurité

(1) L'équipement minimum des ULM comprend les instruments suivants :

- 1° instruments moteur tels que prescrits par le constructeur du moteur ;
- 2° indicateur de vitesse ;
- 3° altimètre ;
- 4° boussole ou compas magnétique ;
- 5° tout autre équipement rendu obligatoire par le constructeur.

(2) Un casque adapté au sport aérien, conçu et fabriqué conformément à la norme européenne correspondante, est porté par les occupants de l'ULM lors de tout vol, sauf pour les ULM équipés d'un habitacle fermé. Les jugulaires du casque sont fermées solidement dès que l'aéronef est en mouvement.

L'ULM est équipé de ceintures de sécurité ou de harnais pour les occupants tel que défini par le constructeur. Le port est obligatoire dès que l'aéronef est en mouvement.

Dans le cas de l'installation d'un système de récupération totale par parachute, celui-ci est adapté à la MTOM, révisé et contrôlé suivant le manuel d'utilisation.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes ULM

Art. 21. Généralités sur les plateformes ULM

(1) L'autorisation d'une plateforme ULM est accordée à l'opérateur pour une durée illimitée et précise les classes d'ULM pouvant l'utiliser.

(2) L'opérateur veille à ce que l'existence, les caractéristiques techniques ainsi que les modalités de fonctionnement de la plateforme ULM soient publiées dans la publication d'information aéronautique de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, aussi dénommée « aeronautical information publication », ci-après « AIP Belgique et Grand-Duché de Luxembourg ».

Art. 22. Autorisation d'une plateforme ULM

(1) La demande d'autorisation d'une plateforme ULM est introduite par écrit auprès de la DAC et comprend les éléments suivants :

- 1° les statuts de l'opérateur les plus récents, publiés au Recueil électronique des sociétés et associations, en cas de personne morale ou une pièce d'identité en cas de personne physique ;
- 2° une autorisation, datée et signée, délivrée par le bourgmestre de la commune où est située la plateforme ULM ;
- 3° une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires de la plateforme ULM ;
- 4° une description précisant les modalités de fonctionnement, d'utilisation et d'organisation de la plateforme ULM ;
- 5° un extrait du plan cadastral à direction du nord géographique, indiquant le numéro des parcelles et le nom et prénom des propriétaires, les limites des parcelles utilisées avec leurs dimensions exactes, ainsi que l'emplacement de la ou des aires de décollage et d'atterrissage ;
- 6° un certificat d'assurance couvrant la plateforme ULM ;
- 7° le cas échéant l'accord prévu à l'article 23, paragraphe 2.

(2) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant l'autorisation de la plateforme ULM, la DAC en est avertie dans un délai de trente jours. En cas de non-respect de cette obligation, la DAC peut suspendre ou retirer l'autorisation.

La DAC procède à une analyse de cette modification et, le cas échéant, à une modification, à la suspension ou au retrait de l'autorisation.

(3) En cas de cessation des activités sur une plateforme ULM, l'opérateur en informe immédiatement la DAC par écrit et l'autorisation de la plateforme ULM perd sa validité.

Art. 23. Emplacement de la plateforme ULM

(1) Une plateforme ULM ne peut pas être située dans la zone de contrôle de l'aéroport de Luxembourg.

(2) Une plateforme ULM ne peut être située dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation, plateforme PUL, plateforme PULM ou autre plateforme ULM qu'avec l'accord préalable de l'exploitant ou de l'opérateur de cet aérodrome, de cette hélistation ou de cette plateforme.

(3) La plateforme ULM est accessible aux services de secours.

Art. 24. Aire de décollage et d'atterrissage

(1) Toute plateforme ULM contient au moins une aire de décollage et d'atterrissage, constituée d'une surface plane rectangulaire, de pente longitudinale inférieure à 4 pour cent et de pente transversale inférieure à 3 pour cent, d'une largeur de 20 mètres au moins et d'une longueur « L » de 200 mètres au moins.

(2) L'aire de décollage et d'atterrissage est exempte de tout élément susceptible de compromettre le décollage, l'évolution et l'atterrissage des ULM.

Art. 25. Surfaces de dégagement

(1) Les surfaces de dégagement entourant l'aire de décollage et d'atterrissage d'une plateforme ULM établissent la hauteur limite des objets faisant saillie dans l'espace aérien, afin de garantir une évolution sûre des ULM.

(2) Les surfaces de dégagement sont établies à partir d'une surface rectangulaire d'axe confondu avec celui de l'aire de décollage et d'atterrissage, de même longueur « L » que celle-ci et de largeur égale à 10 mètres au moins de chaque côté de l'aire de décollage et d'atterrissage.

Elles comportent les éléments suivants :

- 1° deux plans de trouée, de 6 pour cent de pente, se prolongeant dans l'axe, chacun sur une longueur au moins égale à « L » et présentant une divergence de 10 degrés ;
- 2° deux surfaces latérales de 50 pour cent de pente, dans chaque section normale à l'axe jusqu'à une hauteur égale à celle des limites des plans de trouée.

(3) L'agencement des surfaces de dégagement est précisé par une représentation schématique à l'annexe IV.

Art. 26. Aides visuelles

(1) L'aire de décollage et d'atterrissage est balisée des deux côtés latéraux par des balises frangibles et parfaitement visibles. La distance maximale entre les balises d'un côté est de 30 mètres.

La mi-longueur de l'aire de décollage et d'atterrissage est balisée par une balise frangible distinctive et visible dans les deux sens de l'axe de l'aire de décollage et d'atterrissage.

Les seuils de l'aire de décollage et d'atterrissage sont balisés par un trait blanc de 30 centimètres de largeur au moins.

(2) Au moins une manche à air est installée à un endroit dégagé le long de l'aire de décollage et d'atterrissage et visible en vol.

Art. 27. Équipement et affichage de la plateforme ULM

(1) Le matériel d'intervention disponible sur la plateforme ULM, à un endroit bien protégé mais facilement accessible et signalisé de façon appropriée, est le suivant :

- 1° au moins deux extincteurs d'incendie portatifs, régulièrement révisés, d'une capacité minimale par extincteur de 12 kilogrammes ;
- 2° une hache de secours ;
- 3° une boîte de premiers secours régulièrement révisée.

(2) Les informations suivantes sont affichées de manière visible et accessible sur la plateforme :

- 1° l'autorisation de la DAC ;
- 2° l'identification de l'opérateur de la plateforme ;
- 3° la position géographique et les dimensions de la plateforme ;

- 4° les classes d'ULM autorisées ;
- 5° l'espace aérien dans lequel se trouve la plateforme ULM ;
- 6° les conditions d'utilisation de la plateforme.

Art. 28. Registre des vols

L'opérateur de la plateforme ULM tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage sont consignés.

Art. 29. Sécurité et entretien de la plateforme ULM

(1) L'opérateur de la plateforme ULM est responsable de la sécurité des opérations aériennes effectuées sur la plateforme.

(2) L'opérateur veille à ce que la plateforme ULM soit entretenue de façon régulière afin de ne pas constituer un risque inacceptable pour les utilisateurs.

(3) L'opérateur ferme la plateforme ULM dès que son état constitue un risque pour les utilisateurs ou pour la sécurité aérienne.

Cette fermeture est clairement indiquée.

Chapitre 3 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des PULM

Section 1 – Licence et qualifications PULM

Sous-section 1 – Obtention de la licence PULM

Art. 30. Licence PULM

(1) La licence de pilote PULM comporte obligatoirement une inscription des classes de PULM prévues à l'article 3.

Pour obtenir la licence, le candidat :

- 1° est âgé de seize ans au moins ;
- 2° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 3° a accompli une formation théorique d'au moins vingt heures ;
- 4° a accompli une formation pratique :
 - a) d'au moins vingt heures de vol, incluant au moins vingt décollages et vingt atterrissages, sur le PULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins cinq heures de vol seul à bord ;
 - b) pour le détenteur d'une licence de pilote privé d'avion, d'une licence de pilote ULM ou d'une licence de pilote PUL, d'au moins dix heures de vol, incluant au moins dix décollages et dix atterrissages, sur le PULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins deux heures de vol seul à bord ;
- 5° a réussi les épreuves théorique et pratique.

Pour obtenir l'inscription d'une autre classe de PULM, le candidat :

- 1° a accompli une formation pratique d'au moins dix heures de vol, incluant au moins dix décollages et dix atterrissages, sur le PULM de la classe dont l'inscription est recherchée, dont au moins deux heures de vol seul à bord ;
- 2° a réussi l'épreuve pratique.

La demande d'obtention de la licence ou de l'inscription d'une autre classe de PULM se fait dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de réussite de l'épreuve pratique.

(2) La licence de pilote PULM n'est valable que si le pilote :

- 1° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 2° a effectué au moins dix heures de vol, incluant au moins dix décollages et dix atterrissages, au cours des vingt-quatre derniers mois sur la classe de PULM concernée, ou, à défaut, a effectué une heure de vol à titre de remise à niveau sous la supervision d'un instructeur titulaire d'une qualification luxembourgeoise ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse.

(3) Les vols sont documentés dans un carnet de vol.

(4) Pour l'emport d'un passager, le pilote PULM dispose d'une qualification biplace prévue à l'article 34.

Art. 31. Formation pratique et théorique

(1) Pour pouvoir effectuer des vols d'entraînement, le candidat est âgé de quinze ans au moins et dispose d'un certificat médical valable, établi conformément à l'article 67.

Les vols d'entraînement sont effectués sur un PULM de la classe pour lequel le candidat cherche à obtenir la licence.

(2) Les vols d'entraînement ainsi que la formation théorique sont effectués dans une école de pilotage PULM.

Art. 32. Épreuve théorique

(1) Le candidat est âgé de quinze ans au moins pour passer l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation aéronautique ;
- 2° connaissances techniques générales des aéronefs ;
- 3° principes et techniques du vol ;
- 4° météorologie aéronautique ;
- 5° navigation aérienne.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 33. Épreuve pratique

(1) Le candidat est âgé de seize ans au moins pour passer l'épreuve pratique.

Avant de se présenter à l'épreuve pratique, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 32 et il a accompli la formation pratique prévue à l'article 30, paragraphe 1^{er}.

Le candidat réussit l'épreuve pratique endéans les deux ans de la réussite de l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° procédures pré-vol, préparation du vol ;
- 2° procédures d'aérodrome et de circuit ;
- 3° manœuvres avec références fixes sol ;
- 4° vol à vitesse réduite ;
- 5° décollages et atterrissages ;
- 6° vol sur campagne ;
- 7° décollages et atterrissages à performance maximale ;
- 8° procédures d'urgence.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixées par la DAC.

Sous-section 2 – Qualification biplace PULM

Art. 34. Qualification biplace

(1) Pour obtenir la qualification biplace, le candidat :

- 1° est titulaire d'une licence PULM valable de la classe visée depuis au moins deux ans ;
- 2° a effectué au moins cinquante heures de vol en PULM de la classe visée, incluant au moins cinquante décollages et cinquante atterrissages ;
- 3° a accompli une formation pratique d'au moins une heure de vol avec comme passager un instructeur et d'au moins quatorze heures de vol avec comme passager un instructeur ou un pilote PULM de la même classe ;
- 4° a accompli une formation théorique d'au moins cinq heures ;
- 5° a réussi les épreuves théorique et pratique.

Pour obtenir l'extension de la qualification biplace à une autre classe de PULM, le titulaire justifie de l'expérience spécifique sur cette classe prévue au point 2° et a suivi une formation pratique de huit heures selon les conditions prévues au point 3° du présent paragraphe.

(2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation et responsabilité civile ;
- 2° principes aérodynamiques et connaissances techniques générales du PULM ;
- 3° techniques du vol et situations anormales.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(3) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° préparation du vol ;
- 2° décollage ;
- 3° manœuvres avec références fixes sol ;
- 4° préparation et exécution de l'approche ;
- 5° atterrissage.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(4) La qualification biplace a une durée de validité de trois ans. Sa validité est toutefois assujettie à la validité de la licence.

Pour la revalidation de la qualification biplace, le titulaire :

- 1° a réussi l'épreuve pratique prévue au paragraphe 3 ;
- 2° a effectué au moins quinze heures de vol avec un passager, incluant au moins vingt-cinq décollages et vingt-cinq atterrissages, au cours de la dernière période de validité sur la classe de PULM concernée, ou, à défaut, a effectué une heure de vol avec comme passager un pilote de la même classe à titre de remise à niveau sous la supervision d'un instructeur titulaire de la qualification luxembourgeoise correspondante ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse.

Sous-section 3 – Qualification d'instructeur de pilote PULM

Art. 35. Conditions d'obtention de la qualification d'instructeur

(1) Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote PULM sur une classe spécifique de PULM, le candidat :

- 1° est titulaire d'une licence de pilote PULM délivrée par la DAC en cours de validité, comprenant l'inscription de la classe de PULM pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés, depuis au moins deux ans ;
- 2° justifie d'une expérience pratique de cent cinquante heures en tant que pilote commandant de bord sur le PULM de la classe correspondante ;
- 3° est recommandé par une école de pilotage PULM ;
- 4° a suivi les formations théorique et pratique et réussi les épreuves théorique et pratique y afférentes ;
- 5° remplit les conditions de fin de stage prévues à l'article 38, paragraphe 2 ;
- 6° a suivi un cours de premiers secours.

(2) Pour obtenir l'extension de la qualification d'instructeur à une classe de PULM supplémentaire, l'instructeur justifie d'une expérience pratique de soixante-quinze heures en tant que pilote commandant de bord sur le PULM de la classe correspondante, a suivi la formation pratique prévue à l'article 37 et a réussi l'évaluation des compétences y afférente.

Art. 36. Formation et épreuve théoriques

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une formation théorique dans une école de pilotage PULM, portant sur les matières suivantes :

- 1° toutes les matières prévues à l'article 32, paragraphe 2 ;
- 2° techniques d'instruction et de pédagogie ;
- 3° risques liés à la simulation des pannes et du mauvais fonctionnement des systèmes des PULM ;
- 4° évaluation des performances du candidat ;
- 5° suivi et bilan de la progression ;
- 6° évaluation des sessions de formation ;
- 7° compte-rendu des résultats.

(2) Le candidat réussit l'épreuve théorique organisée par la DAC. Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 37. Formation en vol et évaluation des compétences

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une formation pratique dispensée par un instructeur disposant des privilèges sur la classe de PULM correspondante, portant sur les matières suivantes :

- 1° techniques d'instruction de vol relatives à la démonstration, au comportement des élèves ainsi qu'à l'identification et à la correction des erreurs commises par les élèves ;
- 2° techniques d'instruction relatives aux manœuvres et aux procédures de vol ;
- 3° simulation des pannes et des situations d'urgence.

(2) Le candidat à une qualification d'instructeur réussit une évaluation des compétences dans la classe appropriée de PULM afin de démontrer à l'examineur PULM son aptitude à instruire un élève.

Avant de se présenter à l'évaluation des compétences, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 36.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette évaluation des compétences sont fixés par la DAC.

Art. 38. Instructeur stagiaire

(1) Après la réussite de l'évaluation des compétences prévue à l'article 37, paragraphe 2, le candidat est considéré comme instructeur de pilote PULM stagiaire.

L'instructeur stagiaire ne dispense une instruction au vol que sous la supervision d'un instructeur de pilote PULM pour la même classe de PULM.

(2) Afin d'obtenir la délivrance de la qualification définitive d'instructeur de pilote PULM, l'instructeur stagiaire dispose d'un délai de deux ans, prolongeable par la DAC sur demande dûment justifiée, pour :

- 1° effectuer au moins cinquante heures d'instruction en vol ;
- 2° préparer jusqu'au premier vol seul à bord au moins un élève ;
- 3° superviser un ou plusieurs élèves pendant au moins cinq heures de vol seul à bord.

Art. 39. Validité

(1) La qualification d'instructeur de pilote PULM est valable pendant une période de trois ans. L'instructeur n'exerce ses privilèges que si sa licence de pilote PULM est valable conformément à l'article 30, paragraphe 2.

(2) Pour obtenir la revalidation de sa qualification d'instructeur, le titulaire satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° a effectué au moins trente heures d'instruction en vol ;
- 2° a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage PULM ;
- 3° a réussi l'évaluation des compétences, conformément à l'article 37, paragraphe 2, dans les douze mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait obligatoirement à l'exigence du point 3° du présent paragraphe.

(3) Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote PULM expirée depuis moins de dix ans, le candidat a, dans les douze mois précédant la demande de renouvellement :

- 1° suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage PULM ;
- 2° réussi l'évaluation de compétences, conformément à l'article 37, paragraphe 2.

Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote PULM expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur de pilote PULM.

Section 2 – Dispositions relatives aux PULM

Art. 40. Maintien de l'aptitude au vol

Le propriétaire est responsable du maintien de l'aptitude au vol du PULM et s'assure que celui-ci est utilisé suivant le manuel d'utilisation et entretenu conformément aux instructions du constructeur.

Art. 41. Équipement minimum et dispositifs de sécurité

(1) Dans toute phase de vol, le pilote peut déterminer son altitude et sa position pour éviter une violation de l'espace aérien.

(2) L'équipement minimum des PULM comprend les instruments moteur tels que prescrits par le constructeur du moteur, ainsi que tout autre équipement rendu obligatoire par le constructeur.

(3) Un casque adapté au sport aérien, conçu et fabriqué selon la norme européenne correspondante, est porté par les occupants du PULM lors de tout vol, sauf pour les occupants des PULM équipés d'un habitacle fermé. Les jugulaires du casque sont fermées solidement dès que l'aéronef est en mouvement.

Le PULM est équipé de ceintures de sécurité ou de harnais pour les occupants, tel que défini par le constructeur. Le port est obligatoire dès que l'aéronef est en mouvement.

Dans le cas de l'installation d'un parachute de secours, celui-ci est adapté au poids maximum autorisé au décollage, révisé, plié et contrôlé suivant le manuel d'utilisation.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes PULM

Art. 42. Généralités sur les plateformes PULM

(1) L'autorisation d'une plateforme PULM est accordée à l'opérateur pour une durée illimitée et précise les classes de PULM pouvant utiliser la plateforme PULM.

(2) L'opérateur veille à ce que l'existence de la plateforme PULM soit publiée dans l'AIP Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 43. Autorisation d'une plateforme PULM

(1) La demande d'autorisation d'une plateforme PULM est introduite par écrit auprès de la DAC et comprend les éléments suivants :

- 1° les statuts de l'opérateur les plus récents, publiés au Recueil électronique des sociétés et associations, en cas de personne morale ou une pièce d'identité en cas de personne physique ;
- 2° une autorisation, datée et signée, délivrée par le bourgmestre de la commune où est située la plateforme PULM ;
- 3° une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires de la plateforme PULM ;
- 4° une description précisant les modalités de fonctionnement, d'utilisation et d'organisation de la plateforme PULM, y compris les classes de PULM ;
- 5° une analyse aéronautique comprenant au moins les procédures de vol et les obstacles et autres dangers à proximité de la plateforme, ainsi que les mesures de mitigation y relatives, effectuée par un pilote PULM disposant d'une expérience d'au moins 150 heures de vol sur la classe de PULM visée ;
- 6° un extrait du plan cadastral à direction du nord géographique, indiquant le numéro des parcelles et le nom et prénom des propriétaires, les limites des parcelles utilisées avec leurs dimensions exactes ;
- 7° le cas échéant l'accord prévu à l'article 44, paragraphe 2.

(2) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant l'autorisation de la plateforme PULM, la DAC en est avertie dans un délai de trente jours. En cas de non-respect de cette obligation, la DAC peut suspendre ou retirer l'autorisation.

La DAC procède à une analyse de cette modification et, le cas échéant, à la modification, à la suspension ou au retrait de l'autorisation.

(3) En cas de cessation des activités sur une plateforme PULM, l'opérateur en informe immédiatement la DAC par écrit et l'autorisation de la plateforme PULM perd sa validité.

Art. 44. Emplacement de la plateforme PULM

(1) Une plateforme PULM ne peut pas être située dans la zone de contrôle de l'aéroport de Luxembourg.

(2) Une plateforme PULM ne peut être située dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation, plateforme ULM, plateforme PUL ou autre plateforme PULM qu'avec l'accord préalable de l'exploitant ou de l'opérateur de cet aérodrome, de cette hélistation ou de cette plateforme.

(3) La plateforme PULM est accessible aux services de secours.

Art. 45. Aires de décollage et d'atterrissage et surfaces de dégagement

(1) Une plateforme PULM comprend au moins une aire de décollage et une aire d'atterrissage, identifiables en tant que telles et remplissant les conditions suivantes :

- 1° elles présentent des dimensions et des caractéristiques adaptées aux classes de PULM auxquelles elles sont destinées ;
- 2° elles sont libres de tout objet susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour les activités sur la plateforme.

(2) Lorsqu'il y a plusieurs aires de décollage ou d'atterrissage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable d'abordage entre PULM.

(3) Les aires de décollage et d'atterrissage sont entourées de surfaces de dégagement, libres de tout obstacle susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour les activités des PULM, afin de garantir une évolution sûre des PULM.

Art. 46. Équipement et affichage de la plateforme PULM

(1) Toute plateforme PULM est équipée d'un indicateur de vent.

(2) Le matériel d'intervention disponible sur la plateforme PULM, à un endroit bien protégé mais facilement accessible et signalisé de façon appropriée, est le suivant :

- 1° au moins un extincteur d'incendie portatif, régulièrement révisé, d'une capacité minimale de 12 kilogrammes ;
- 2° une hache de sécurité ;
- 3° une boîte de premiers secours régulièrement révisée.

(3) Sur la plateforme, sont affichées de manière visible et accessible les informations suivantes :

- 1° l'autorisation de la DAC ;
- 2° l'identification de l'opérateur de la plateforme ;
- 3° la position géographique et les dimensions de la plateforme ;
- 4° les classes de PULM autorisées ;
- 5° l'espace aérien dans lequel se trouve la plateforme PULM ;
- 6° les conditions d'utilisation de la plateforme.

Art. 47. Sécurité et entretien de la plateforme PULM

(1) L'opérateur de la plateforme PULM est responsable de la sécurité des opérations aériennes effectuées sur sa plateforme.

(2) L'opérateur veille à ce que la plateforme PULM soit entretenue de façon régulière afin de ne pas constituer un risque inacceptable pour les utilisateurs.

(3) L'opérateur ferme la plateforme PULM dès que son état constitue un risque pour les utilisateurs ou pour la sécurité aérienne.

Cette fermeture est clairement indiquée.

Chapitre 4 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des PUL

Section 1 – Licence et qualifications PUL

Sous-section 1 – Obtention de la licence PUL

Art. 48. Licence PUL

(1) La licence de pilote PUL comporte obligatoirement une inscription des classes de PUL prévues à l'article 4 et des méthodes de décollage associées.

La licence autorise à effectuer des vols locaux dans les alentours de la plateforme, permettant au pilote d'estimer raisonnablement qu'il peut atterrir sur une aire d'atterrissage de cette plateforme. Pour effectuer des vols dans tout l'espace aérien luxembourgeois, le pilote dispose d'une qualification de vol de distance prévue à l'article 52.

(2) Pour obtenir la licence, le candidat :

- 1° est âgé de seize ans au moins ;
- 2° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 3° a accompli une formation théorique d'au moins vingt heures ;
- 4° a accompli une formation pratique de base d'au moins quatre jours aux techniques de pilotage ;
- 5° a accompli une formation pratique d'au moins quarante vols. Pour les vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes PUL différentes, dont au moins une avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour les décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres ;
- 6° a réussi les épreuves théorique et pratique.

Les points 3° à 6° sont spécifiques à la classe de PUL et à la méthode de décollage dont l'inscription est recherchée.

(3) Pour obtenir l'inscription d'une autre méthode de décollage, le requérant accomplit une formation pratique d'au moins vingt vols pour la méthode de décollage visée. Pour des vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes différentes dont une avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour des décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres.

L'inscription sur la licence d'une méthode de décollage supplémentaire pour une classe de PUL est faite par l'instructeur qui a participé à l'instruction.

Pour obtenir l'inscription d'une autre classe de PUL, le candidat :

- 1° a suivi une formation théorique portant sur les matières prévues à l'article 50, paragraphe 2 points 2° et 3°, spécifique à la classe de PUL visée ;
- 2° a suivi une formation pratique telle que prévue au paragraphe 2, points 4° et 5° du présent article, spécifique à la classe de PUL visée.

La demande d'obtention de la licence ou de l'inscription d'une autre classe de PUL doit se faire dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de réussite de l'épreuve pratique.

(4) La licence de pilote PUL n'est valable que si le pilote :

- 1° dispose d'un certificat médical valable prévu à l'article 67 ;
- 2° a effectué au moins dix vols au cours des vingt-quatre derniers mois sur la classe de PUL concernée, ou, à défaut, a effectué deux vols à titre de remise à niveau sous la supervision d'un instructeur titulaire d'une qualification luxembourgeoise ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse.

(5) Les vols sont documentés dans un carnet de vol.

(6) Pour l'emport d'un passager, le pilote PUL dispose d'une qualification biplace prévue à l'article 53.

Art. 49. Formation pratique et théorique

(1) Pour pouvoir effectuer des vols d'entraînement, le candidat est âgé de quinze ans au moins et dispose d'un certificat médical valable, établi conformément à l'article 67.

Les vols d'entraînement sont effectués sur un PUL de la classe et de la méthode de décollage pour lequel le candidat cherche à obtenir la licence.

(2) Les vols d'entraînement ainsi que la formation théorique sont effectués dans une école de pilotage PUL.

Art. 50. Épreuve théorique

(1) Le candidat est âgé de quinze ans au moins pour passer l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation aéronautique ;
- 2° principes aérodynamiques et connaissances techniques générales du PUL ;
- 3° techniques du vol et situations anormales ;
- 4° météorologie aéronautique.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 51. Épreuve pratique

(1) Le candidat est âgé de seize ans au moins pour passer l'épreuve pratique.

Avant de se présenter à l'épreuve pratique, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 50 et il a effectué la formation pratique prévue à l'article 49.

Le candidat réussit l'épreuve pratique endéans les deux ans de la réussite de l'épreuve théorique.

(2) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° préparation du vol ;
- 2° décollage ;
- 3° manœuvres avec références fixes au soi ;
- 4° préparation et exécution de l'approche ;

5° atterrissage.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Sous-section 2 – Qualification vol de distance

Art. 52. Qualification vol de distance

(2) Pour obtenir la qualification de vol de distance le candidat :

- 1° est titulaire d'une licence PUL de la classe visée ;
- 2° a accompli au moins vingt vols dont au moins dix d'une durée supérieure à une demi-heure. Pour les vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes différentes dont une avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour les décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres ;
- 3° a accompli, avec l'autorisation d'un instructeur, un vol d'une distance d'au moins 10 kilomètres en ligne directe ;
- 4° a accompli une formation théorique d'au moins quinze heures ;
- 5° a réussi les épreuves théorique et pratique.

(3) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation aéronautique ;
- 2° principes aérodynamiques et connaissances techniques générales du PUL ;
- 3° techniques du vol et situations anormales ;
- 4° météorologie aéronautique ;
- 5° navigation.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(4) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° préparation du vol ;
- 2° décollage ;
- 3° manœuvres avec références fixes au sol ;
- 4° préparation et exécution de l'approche ;
- 5° atterrissage.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(5) La qualification de vol de distance est valable pendant une durée illimitée. Sa validité est toutefois assujettie à la validité de la licence.

Sous-section 3 – Qualification biplace PUL

Art. 53. Qualification biplace

(1) Pour obtenir la qualification biplace le candidat :

- 1° est titulaire d'une licence PUL valable de la classe et de la méthode de décollage visée depuis au moins deux ans ;
- 2° a effectué au moins deux-cents vols en PUL de la classe visée. Pour les vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes différentes dont une avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour les décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres ;
- 3° a accompli une formation pratique avec au moins un vol avec comme passager un instructeur et au moins trente-neuf vols avec comme passager un instructeur ou un pilote PUL de la même classe et qualifié pour la même méthode de décollage. Pour les vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes différentes dont une avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour les décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres ;
- 4° a accompli une formation théorique d'au moins cinq heures ;
- 5° a réussi les épreuves théorique et pratique.

Pour obtenir l'extension de la qualification biplace à une autre classe de PUL, le titulaire justifie de l'expérience spécifique sur cette classe prévue au paragraphe 1^{er}, point 2° du présent article et a suivi une formation pratique de vingt vols selon les conditions prévues au paragraphe 1^{er}, point 3° du présent article.

Pour obtenir l'extension de la qualification biplace à une autre méthode de décollage, le titulaire effectue 10 vols moyennant la méthode de décollage visée sous supervision d'un instructeur titulaire de la qualification biplace correspondante ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse, avec comme passager un instructeur ou un pilote PUL de la même classe et qualifié pour la même méthode de décollage.

(2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :

- 1° réglementation et responsabilité civile ;
- 2° principes aérodynamiques et connaissances techniques générales du PUL ;
- 3° techniques du vol et situations anormales.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(3) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :

- 1° préparation du vol ;
- 2° décollage ;
- 3° manœuvres avec références fixes sol ;
- 4° préparation et exécution de l'approche ;
- 5° atterrissage.

Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

(4) La qualification biplace a une durée de validité de trois ans. Sa validité est toutefois assujettie à la validité de la licence.

Pour la revalidation de la qualification biplace, le titulaire :

- 1° a réussi l'épreuve pratique prévue au paragraphe 3 du présent article ;
- 2° a effectué au moins vingt-cinq vols avec un passager au cours de la dernière période de validité sur la classe de PUL concernée, ou, à défaut, a effectué un vol avec comme passager un pilote de la même classe à titre de remise à niveau sous la supervision d'un instructeur titulaire de

la qualification luxembourgeoise correspondante ou d'une qualification équivalente d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse.

Sous-section 4 – Qualification d'instructeur de pilote PUL

Art. 54. Conditions d'obtention de la qualification d'instructeur

(1) Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote PUL sur une classe spécifique et une méthode de décollage associée, le candidat :

- 1° est titulaire d'une licence de pilote PUL délivrée par la DAC en cours de validité comprenant l'inscription de la classe de PUL et de la méthode de décollage associée pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés, depuis au moins deux ans ;
- 2° est titulaire de la qualification vol de distance ;
- 3° justifie d'une expérience pratique de deux cents vols en PUL de la classe visée et de la méthode de décollage associée. Pour les vols de pente, ces vols ont lieu sur au moins deux plateformes différentes avec au moins 200 mètres de dénivelé entre le décollage et l'atterrissage. Pour les décollages au treuil ou remorqués, ces vols ont une hauteur de largage d'au moins 300 mètres ;
- 4° est recommandé par une école de pilotage PUL ;
- 5° a suivi les formations théoriques et pratiques et a réussi les épreuves théorique et pratique y afférentes ;
- 6° remplit les conditions de fin de stage prévues à l'article 57, paragraphe 2 ;
- 7° a suivi un cours de premiers secours.

(2) Pour obtenir l'extension de la qualification d'instructeur à une classe de PUL supplémentaire ou à une méthode de décollage supplémentaire, l'instructeur a suivi la formation pratique prévue à l'article 56 et a réussi l'évaluation des compétences y afférente.

Art. 55. Formation et épreuve théoriques

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une formation théorique dans une école de pilotage PUL, portant sur les matières suivantes :

- 1° toutes les matières prévues à l'article 50, paragraphe 2 ;
- 2° techniques d'instruction et de pédagogie ;
- 3° évaluation des performances du candidat ;
- 4° suivi et bilan de la progression ;
- 5° évaluation des sessions de formation ;
- 6° compte-rendu des résultats.

(2) Le candidat réussit l'épreuve théorique organisée par la DAC. Le contenu ainsi que les modalités de cette épreuve sont fixés par la DAC.

Art. 56. Formation en vol et évaluation des compétences

(1) Le candidat à une qualification d'instructeur suit une formation dispensée par un instructeur disposant des privilèges sur la classe de PUL correspondante ainsi que de la méthode de décollage associée, portant sur les matières suivantes :

- 1° démonstration des manœuvres de vol et au sol ;

- 2° instruction des manœuvres de vol et au sol ;
- 3° analyse des manœuvres de vol et au sol et correction des erreurs commises par les élèves.

(2) Un candidat à une qualification d'instructeur réussit l'évaluation de compétences dans la classe et dans la méthode de décollage appropriée de PUL afin de démontrer à l'examineur PUL son aptitude à instruire un élève.

Avant de se présenter à l'évaluation des compétences, il a réussi l'épreuve théorique prévue à l'article 55.

(3) Le contenu ainsi que les modalités de cette évaluation des compétences sont fixés par la DAC.

Art. 57. Instructeur stagiaire

(1) Après la réussite de l'évaluation des compétences prévue à l'article 56, paragraphe 2, le candidat est considéré comme instructeur de pilote PUL stagiaire.

L'instructeur stagiaire ne dispense une instruction au vol que sous la supervision d'un instructeur de pilote PUL pour la même classe et pour la même méthode de décollage de PUL. L'instructeur stagiaire ne peut pas autoriser les élèves à passer de la formation pratique de base prévue à l'article 48, paragraphe 2, point 4°, à la formation pratique prévue à l'article 48, paragraphe 2, point 5°.

(2) Afin d'obtenir la délivrance de la qualification définitive d'instructeur de pilote PUL, l'instructeur stagiaire dispose d'un délai de 2 ans, prolongeable par la DAC sur demande dûment justifiée, pour :

- 1° effectuer au moins cent heures d'instruction en pratique de vol ;
- 2° dispenser vingt heures de formation théorique.

Art. 58. Validité

(1) La qualification d'instructeur de pilote PUL est valable pendant une période de trois ans. L'instructeur n'exerce ses privilèges que si sa licence de pilote PUL est valable conformément à l'article 48, paragraphe 4.

(2) Pour obtenir la revalidation de sa qualification d'instructeur, le titulaire satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° a effectué au moins dix heures d'instruction en vol ;
- 2° a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage PUL ;
- 3° a réussi l'évaluation de compétences, conformément à l'article 56, paragraphe 2, dans les douze mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait obligatoirement à l'exigence du point 3°.

(3) Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote PUL expirée depuis moins de dix ans, le candidat a, dans les douze mois précédant le renouvellement :

- 1° suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage PUL ;
- 2° réussi l'évaluation de compétences, conformément à l'article 56, paragraphe 2.

Pour renouveler la qualification d'instructeur de pilote PUL expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur de pilote PUL.

Section 2 – Dispositions relatives aux PUL

Art. 59. Maintien de l'aptitude au vol

Le propriétaire est responsable du maintien de l'aptitude au vol du PUL et s'assure que celui-ci est utilisé suivant le manuel d'utilisation et entretenu conformément aux instructions du constructeur.

Art. 60. Équipement minimum et dispositifs de sécurité

(1) Dans toute phase de vol, le pilote peut déterminer son altitude et sa position pour éviter une violation de l'espace aérien.

(2) Un casque adapté au sport aérien, conçu et fabriqué selon la norme européenne correspondante, est porté par les occupants du PUL lors de tout vol, sauf pour les PUL équipés d'un habitacle fermé. Les jugulaires du casque sont fermées solidement dès que l'aéronef est en mouvement.

Des ceintures de sécurité ou un harnais pour les occupants tel que prévu par le constructeur sont obligatoires pour tout vol en PUL. Le port est obligatoire dès que l'aéronef est en mouvement.

L'emport d'une cordelette de sécurité d'au moins 30 mètres est obligatoire.

Un parachute de secours, adapté au poids, révisé, plié et contrôlé suivant le manuel d'utilisation, est obligatoire pour tous les vols au-dessus d'une hauteur de 50 mètres.

(3) Pour les PUL de classe parapente, une sellette munie d'un protecteur est obligatoire.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes PUL

Art. 61. Généralités sur les plateformes PUL

(1) L'autorisation d'une plateforme PUL est accordée à l'opérateur pour une durée illimitée et précise les classes de PUL ainsi que les méthodes de décollage autorisées.

(2) L'opérateur veille à ce que l'existence de la plateforme PUL soit publiée dans l'AIP Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 62. Autorisation d'une plateforme PUL

(1) La demande d'autorisation d'une plateforme PUL est introduite par écrit auprès de la DAC et comprend les éléments suivants :

- 1° les statuts de l'opérateur les plus récents, publiés au Recueil électronique des sociétés et associations, en cas de personne morale ou une pièce d'identité en cas de personne physique ;
- 2° une autorisation, datée et signée, délivrée par le bourgmestre de la commune où est située la plateforme PUL ;

- 3° une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires de la plateforme PUL ;
- 4° une description précisant les modalités de fonctionnement, d'utilisation et d'organisation de la plateforme PUL, y compris les classes de PUL ainsi que les méthodes de décollage associées visées ;
- 5° une analyse aéronautique comprenant au moins les procédures de vol et les obstacles et autres dangers à proximité de la plateforme ainsi que les mesures de mitigation y relatives, effectuée par un pilote PUL disposant d'une expérience d'au moins deux cents vols sur la classe de PUL visée ;
- 6° un extrait du plan cadastral à direction du nord géographique, indiquant le numéro des parcelles et le nom et prénom des propriétaires, les limites des parcelles utilisées avec leurs dimensions exactes ;
- 7° le cas échéant l'accord prévu à l'article 63, paragraphe 2.

(2) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant l'autorisation de la plateforme PUL, la DAC en est avertie dans un délai de trente jours. En cas de non-respect de cette obligation, la DAC peut suspendre ou retirer l'autorisation.

La DAC procède à une analyse de cette modification et, le cas échéant, à la modification, à la suspension ou au retrait de l'autorisation.

(3) En cas de cessation des activités sur une plateforme PUL, l'opérateur en informe immédiatement la DAC par écrit et l'autorisation de la plateforme PUL perd sa validité.

Art. 63. Emplacement de la plateforme PUL

(1) Une plateforme PUL ne peut pas être située dans la zone de contrôle de l'aéroport de Luxembourg.

(2) Une plateforme PUL ne peut être située dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, héliport, plateforme ULM, plateforme PULM ou autre plateforme PUL qu'avec l'accord préalable de l'exploitant ou de l'opérateur de cet aérodrome, de cette héliport ou de cette plateforme.

(3) La plateforme PUL est accessible aux services de secours.

Art. 64. Aires de décollage et d'atterrissage et surfaces de dégagement

(1) Une plateforme PUL comprend au moins une aire de décollage et une aire d'atterrissage, dont au moins une aisément joignable en absence d'ascendances, identifiables en tant que telles et remplissant les conditions suivantes :

- 1° elles présentent des dimensions et des caractéristiques adaptées aux classes de PUL auxquelles elles sont destinées ;
- 2° elles sont libres de tout objet susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour les activités sur la plateforme.

(2) Lorsqu'il y a plusieurs aires de décollage ou d'atterrissage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable d'abordage entre PUL.

(3) Les aires de décollage et d'atterrissage sont entourées de surfaces de dégagement, libres de tout obstacle susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour les activités des PUL, afin de garantir une évolution sûre des PUL.

Art. 65. Équipement et affichage de la plateforme PUL

(1) Toute plateforme PUL est équipée d'un indicateur de vent.

(2) Le matériel d'intervention disponible sur la plateforme PUL, à un endroit bien protégé mais facilement accessible et signalisé de façon appropriée, est le suivant :

- 1° un coupe sangle ;
- 2° une boîte de premiers secours régulièrement révisée.

(3) Sur la plateforme, sont affichées de manière visible et accessible les informations suivantes :

- 1° l'autorisation de la DAC ;
- 2° l'identification de l'opérateur de la plateforme ;
- 3° la position géographique et les dimensions de la plateforme ;
- 4° les classes de PUL autorisées ainsi que les méthodes de décollage associées ;
- 5° l'espace aérien dans lequel se trouve la plateforme PUL ;
- 6° les conditions d'utilisation de la plateforme ;
- 7° en cas de treuillage autorisé, les exigences pour les pilotes PUL treuillés et les mesures de sécurité spécifiques.

Art. 66. Sécurité et entretien de la plateforme PUL

(1) L'opérateur de la plateforme PUL est responsable de la sécurité des opérations aériennes effectuées sur sa plateforme.

(2) L'opérateur veille à ce que la plateforme PUL soit entretenue de façon régulière afin de ne pas constituer un risque inacceptable pour les utilisateurs.

(3) L'opérateur ferme la plateforme PUL dès que son état constitue un risque pour les utilisateurs ou pour la sécurité aérienne.

Cette fermeture est clairement indiquée.

Chapitre 5 – Dispositions communes relatives aux ULM, PULM et PUL

Section 1 – Exigences médicales pour les pilotes ULM, PULM et PUL

Art. 67. Exigences médicales

(1) Les pilotes ULM disposent d'un certificat médical, délivré par un médecin généraliste établi au Grand-Duché du Luxembourg conformément aux dispositions prévues par l'annexe V.

Les pilotes PULM et PUL disposent d'un certificat médical, délivré par un médecin généraliste établi au Grand-Duché du Luxembourg conformément aux dispositions prévues par l'annexe VI.

Le médecin généraliste peut consulter un médecin spécialiste chaque fois qu'il le juge nécessaire. Lorsque le médecin généraliste a des doutes sur l'aptitude d'un demandeur à exercer des activités aériennes en toute sécurité, il peut référer le demandeur au Service de la médecine aéronautique de la DAC, composé d'un ou de plusieurs médecins expérimentés dans la pratique de la médecine aéronautique.

L'examen médical ainsi que toute consultation d'un médecin spécialiste sont documentés par le médecin généraliste, respectivement par le médecin spécialiste.

(2) Le titulaire d'un certificat médical se manifeste auprès d'un médecin généraliste ou du Service de la médecine aéronautique aux fins d'un nouvel examen médical lorsque son état de santé s'est dégradé d'une telle façon qu'il risque de ne plus être capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité.

(3) Lorsqu'un demandeur se voit refuser un certificat médical par un médecin généraliste, il peut saisir le Service de la médecine aéronautique aux fins d'une nouvelle analyse de son dossier.

(4) Les limitations suivantes peuvent être inscrits sur le certificat médical par le médecin généraliste :

- 1° certificat médical limité dans le temps ;
- 2° obligation de porter des lunettes ou lentilles de contact,
- 3° obligation de porter un appareil auditif ;
- 4° obligation lors du prochain examen médical de se soumettre à un examen ophtalmologique.

Les limitations suivantes ne peuvent être inscrites que par le Service de la médecine aéronautique :

- 1° obligation du médecin généraliste de consulter le Service de la médecine aéronautique avant de prolonger ou renouveler un certificat médical ;
- 2° obligation de porter une prothèse approuvée ;
- 3° obligation d'utiliser des commandes manuelles approuvées ;
- 4° obligation d'être accompagnée par un pilote de sécurité en double commande ;
- 5° limitations spécifiques.

(5) Le certificat médical a une durée de validité de :

- 1° dix ans pour les personnes âgées de moins de soixante ans. Un certificat médical délivré avant l'âge de soixante ans cesse d'être valable à l'âge de soixante-cinq ans ;
- 2° cinq ans pour les personnes âgées entre soixante et soixante-dix ans. Un certificat médical délivré avant l'âge de soixante-dix ans cesse d'être valable à l'âge de soixante-douze ans ;
- 3° deux ans pour les personnes âgées entre soixante-dix ans et quatre-vingts ans. Un certificat médical délivré avant l'âge de quatre-vingts ans cesse d'être valable à l'âge de quatre-vingt-un ans ;
- 4° un an pour les personnes âgées de plus de quatre-vingts ans.

(6) Les certificats médicaux de classe 1, de classe 2, de classe 3 ou pour licences LAPL valables délivrés conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 précité sont considérés comme répondant aux exigences médicales du présent article.

Les certificats médicaux délivrés en conformément au règlement grand-ducal du xxx relatif aux activités des parachutistes sont considérés comme répondant aux exigences médicales du présent article en ce qui concerne les licences PULM et PUL.

Section 2 – Qualification de radiotéléphonie ULM, PULM et PUL

Art. 68. Qualification de radiotéléphonie

- (1) Pour obtenir la qualification de radiotéléphonie le requérant :
- 1° est titulaire d'une licence de pilote ULM, PULM ou PUL en cours de validité ;
 - 2° a réussi les épreuves théorique et pratique.
- (2) L'épreuve théorique porte sur les matières suivantes :
- 1° procédures et phraséologie en langue anglaise de la radiotéléphonie pour les vols à vue ;
 - 2° mesures à prendre en cas d'interruption des communications ;
 - 3° communications de détresse et d'urgence ;
 - 4° connaissance suffisante des moyens simples de radionavigation ;
 - 5° physique élémentaire de la propagation des ondes ;
 - 6° spectre des fréquences aéronautiques.

Le contenu ainsi que les modalités de ces épreuves sont fixés par la DAC.

- (3) L'épreuve pratique porte sur les matières suivantes :
- 1° réglage et choix des fréquences d'une installation de radiotéléphonie ;
 - 2° épreuve pratique de radiotéléphonie.

Le contenu ainsi que les modalités de ces épreuves sont fixés par la DAC.

(4) La qualification de radiotéléphonie est valable pendant une durée illimitée. Sa validité est toutefois assujettie à la validité de la licence.

(5) Un pilote ULM, PULM ou PUL disposant d'une licence avec qualification de radiotéléphonie délivrée conformément au 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 est exempt des modalités prévues aux paragraphes 1 à 3.

Section 3 – Autorisation d'examineur ULM, PULM et PUL

Art. 69. Examineurs

(1) Un examineur est titulaire d'une autorisation d'examineur délivrée par la DAC afin de pouvoir faire passer les épreuves pratiques de licences et de qualifications.

L'autorisation d'examineur ne peut porter que sur les privilèges pour lesquels le candidat dispose de la qualification d'instructeur en cours de validité.

(2) Pour obtenir l'extension de l'autorisation d'examineur à une classe ou, le cas échéant, à une méthode de décollage supplémentaire, l'examineur suit l'instruction pratique prévue à l'article 70 et réussit l'évaluation des compétences prévue à l'article 71.

(3) Le candidat à une autorisation d'examineur n'a fait l'objet ni d'une sanction au cours des 3 dernières années pour violation de la réglementation aéronautique, ni d'une suspension, d'une limitation ou d'un retrait d'une de ses licences, de ses qualifications ou de ses autorisations.

(4) L'autorisation d'examineur est valable pendant une durée de cinq ans et elle est inscrite sur la licence du titulaire.

La validité de l'autorisation d'examineur est assujettie à la validité de la qualification d'instructeur de l'examineur.

(5) L'examineur n'autorise pas la présentation d'une épreuve sur un ULM, un PULM ou un PUL dans des conditions qui ne sont pas adaptées à la licence ou à la qualification recherchée.

Nul ne peut prendre part en qualité d'examineur à une épreuve à laquelle participe :

- 1° son conjoint ou l'un de ses parents ou alliés jusqu'au troisième degré inclus ; ou
- 2° un candidat auquel il a dispensé plus de 50% de l'instruction requise.

Art. 70. Formation de l'examineur

Le candidat à une autorisation d'examineur suit un cours de standardisation dispensé par la DAC ou par un organisme agréé à cet effet par la DAC.

Le cours de standardisation comporte une instruction théorique et pratique et inclut au moins la conduite d'une épreuve pratique pour les licences ou les qualifications pour lesquelles il souhaite obtenir le privilège de conduire des épreuves.

Art. 71. Évaluation des compétences de l'examineur

Lors de l'évaluation des compétences, le candidat à une autorisation d'examineur fait passer une épreuve pratique ou une épreuve d'habileté dans le rôle d'examineur devant un inspecteur de la DAC ou un examinateur expérimenté ayant reçu de la DAC l'autorisation expresse de le faire.

L'évaluation porte sur les éléments suivants :

- 1° séance d'information préalable au vol ;
- 2° conduite de l'épreuve pratique ;
- 3° évaluation de la personne à laquelle il fait passer l'épreuve ;
- 4° débriefing ;
- 5° enregistrement des données dans la documentation.

Art. 72. Revalidation

(1) Pour revalider l'autorisation d'examineur, le titulaire de l'autorisation d'examineur suit un cours de recyclage de standardisation dispensé par la DAC ou par un organisme agréé à cet effet par la DAC.

(2) Le candidat a fait passer au moins une épreuve pratique sur la classe visée pendant la période de validité de son autorisation d'examineur ou, à défaut, réussit l'évaluation des compétences prévue à l'article 71.

Art. 73. Écoles de pilotage

(1) L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à son inscription au registre des écoles de pilotage de la DAC.

Ce registre des écoles de pilotage est publiquement accessible.

(2) Afin de demander l'inscription au registre des écoles de pilotage, le requérant fournit par écrit les informations suivantes à la DAC :

- 1° le nom et la forme juridique de l'école ainsi que les statuts les plus récents, publiés au Recueil électronique des sociétés et associations ;
- 2° l'adresse de l'école ainsi que l'adresse des locaux d'instruction ;
- 3° le nom et prénom et les contacts des personnes responsables de l'école ;
- 4° l'organigramme reprenant les responsables de l'école, le pilote responsable de la formation pratique, le responsable de la formation théorique et le responsable de la maintenance du matériel volant ;
- 5° une liste des instructeurs disposant d'une qualification d'instructeur délivrée conformément au présent règlement ;
- 6° les types de formations envisagées ainsi que les manuels de formations y afférents ;
- 7° les plateformes utilisées par l'école et l'autorisation d'utilisation de cette plateforme par l'opérateur ;
- 8° le règlement interne ;
- 9° un certificat d'assurance couvrant les activités d'écologie ainsi que chaque instructeur individuellement ;
- 10° une déclaration de conformité avec ce règlement signée par les responsables de l'école.

En cas d'école de pilotage pour ULM, les informations suivantes sont également requises :

- 1° une liste des ULM utilisés pour l'écologie ;
- 2° les simulateurs utilisés, le cas échéant.

À la réception des informations mentionnées ci-dessus la DAC accuse réception par écrit à l'école requérante.

La DAC inscrit l'école requérante au registre des écoles de pilotage, à condition que les informations ci-dessus sont complètes et conformes aux exigences applicables.

(3) L'école de pilotage maintient tout au long de son exploitation la conformité avec les exigences du présent règlement.

Elle remet à la DAC chaque année un rapport d'activité de l'année écoulée ainsi qu'une déclaration de conformité avec ce règlement.

(4) L'école de pilotage notifie sans retard à la DAC tout changement affectant les informations prévues au paragraphe 2 du présent article.

(5) La cessation des activités est notifiée sans retard à la DAC qui procède au retrait de l'école de pilotage du registre des écoles de pilotage.

(6) La DAC retire une école de pilotage du registre des écoles de pilotage lorsque la conformité avec les exigences réglementaires n'est plus remplie.

Section 5 – Activités aériennes spécifiques avec ULM, PULM et PUL

Art. 74. Activités aériennes spécifiques

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'opérateur a préalablement déclaré à la DAC disposer de la capacité et des moyens d'assumer les responsabilités liées aux opérations planifiées conformément à l'article 75 :

- 1° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'ULM, le PULM ou le PUL ;
- 2° l'épandage sur le sol ou la dispersion dans l'atmosphère ;
- 3° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de PUL ;
- 4° l'emport de passagers à titre onéreux.

Les activités prévues sous les points 2° et 3° sont effectuées uniquement avec des ULM.

(2) Les pilotes effectuant les activités prévues au paragraphe premier du présent article ont une expérience de vol d'au moins cent heures pour les pilotes ULM ou PULM et de cent vols pour les pilotes PUL.

(3) L'opérateur prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les activités aériennes spécifiques avec un ULM, un PULM ou un PUL ne constituent pas un risque pour la sécurité des personnes et des biens.

Art. 75. Déclaration des activités aériennes spécifiques

(1) La déclaration des activités aériennes spécifiques est introduite par écrit auprès de la DAC et comprend les éléments suivants :

- 1° les statuts de l'opérateur les plus récents, publiés au Recueil électronique des sociétés et associations, en cas de personne morale ou une pièce d'identité en cas de personne physique ;
- 2° une description précisant la date de début et le déroulement des activités planifiées ;
- 3° une évaluation des risques prenant en considération les spécifications du constructeur de l'ULM, du PULM ou du PUL ;
- 4° une copie de la licence en cours de validité du pilote effectuant les activités planifiées et une preuve de l'expérience requise en vertu de l'article 74, paragraphe 2 ;
- 5° une copie du certificat d'immatriculation et du certificat d'aptitude au vol de l'ULM ou une déclaration signée du propriétaire attestant l'aptitude au vol du PULM ou du PUL ;
- 6° une copie du manuel de vol de l'ULM, du PULM ou du PUL utilisé ou un document équivalent, le cas échéant ;
- 7° un certificat d'assurance de responsabilité civile couvrant les activités planifiées.

La DAC délivre une attestation de dossier complet s'il est considéré que la déclaration est complète. En cas de déclaration incomplète, la DAC demande les éléments manquants du dossier.

(2) Une nouvelle déclaration est introduite en cas de modification d'un élément essentiel de l'activité aérienne spécifique. L'opérateur informe la DAC de la cessation des activités aériennes spécifiques dans les meilleurs délais.

(3) Si la DAC constate un non-respect des exigences du présent règlement ou un risque pour la sécurité aérienne, elle en informe l'opérateur et demande un complément d'information ou une prise de position.

Chapitre 6 – Dispositions diverses

Art. 76. Conversion d'une licence ULM, PULM, PUL ou d'une qualification d'instructeur d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse

(1) Pour la conversion d'une licence ULM, PULM ou PUL d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse d'un pilote affilié de façon permanente à une association aéronautique luxembourgeoise, le candidat participe à un cours théorique sur la réglementation aérienne luxembourgeoise, organisé par une école de pilotage ULM, PULM ou PUL. Après l'obtention d'un certificat de participation à ce cours, une licence luxembourgeoise est délivrée par la DAC.

(2) Le requérant est dispensé de ce cours s'il est déjà en possession d'une licence de pilote luxembourgeoise ou s'il a déjà réussi une épreuve théorique organisée par la DAC.

(3) Les éventuelles restrictions des licences ULM, PULM ou PUL d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse sont retranscrites sur la licence luxembourgeoise.

(4) Lorsqu'une qualification d'instructeur est associée à la licence à convertir, cette qualification est retranscrite sur la licence luxembourgeoise. Le pilote est cependant considéré comme instructeur stagiaire et respecte les exigences respectives des articles 15, 38 ou 57.

Art. 77. Reconnaissance de licences étrangères ULM

Le titulaire d'une licence ULM délivrée par un organisme national d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse ayant le pouvoir officiel de délivrer ces licences nationales a le droit de piloter des ULM immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, dans les limites des privilèges découlant de cette licence.

Art. 78. Cas d'inéligibilité ou d'absence d'un instructeur ou d'un examinateur

(1) Si aucun instructeur ou examinateur n'est éligible ou ne dispose des qualifications requises conformément au présent règlement, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ULM, PULM ou PUL ou des examinateurs ULM, PULM ou PUL d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par le présent règlement ; ou
- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou l'autorisation d'examineur à des titulaires de licences ULM, PULM ou PUL luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités d'ULM, de PULM ou de PUL.

(2) L'autorisation prévue au point 1° du premier paragraphe du présent article ne peut dépasser la durée d'un an. Elle peut toutefois être prolongée en cas de demande dûment justifiée.

Cette autorisation n'est valable que si l'instructeur ULM, PULM ou PUL ou l'examineur ULM, PULM ou PUL répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

Art. 79. Notification d'évènements de sécurité aérienne

Le règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007 est applicable aux ULM évoluant dans l'espace aérien luxembourgeois.

Les pilotes de PULM ou de PUL peuvent faire un compte rendu volontaire à la DAC concernant tout évènement pouvant avoir des incidences sur la sécurité aérienne.

Chapitre 7 – Dispositions abrogatoires, transitoires, modificatives et finales

Art. 80. Disposition abrogatoire

Le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 1985 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aéronefs ultra-légers motorisés, le règlement grand-ducal modifié du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs et le règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion sont abrogés.

Art. 81. Licences ULM délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

(1) Les licences ULM délivrées conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité restent valables conformément à son article 75.

Cependant, les licences ULM valables délivrées conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité sont échangées contre une nouvelle licence ULM avant leur expiration, mais au plus tard dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Afin de déterminer les classes d'ULM à inscrire sur la nouvelle licence, sont seulement prises en compte les classes sur lesquelles le requérant a effectué au moins six heures de vol dans les vingt-quatre mois précédant la demande.

Les pilotes ayant effectué un tel échange disposent d'un délai de vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur du présent règlement pour se conformer à l'article 8, paragraphe 2, point 2°.

(2) Les dispositions du règlement grand-ducal du 1^{er} août 2018 instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel de maintenance d'aéronefs ne sont pas applicables aux échanges prévus au paragraphe 1^{er}.

Art. 82. Formations et épreuves effectués avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les formations théoriques, les parties d'épreuves théoriques, les formations pratiques ainsi que les épreuves pratiques pour ULM passées avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables.

À compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, toute formation et toute épreuve théorique et pratique pour ULM sont effectuées conformément au présent règlement.

Art. 83. Qualifications d'instructeur délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les titulaires d'une qualification d'instructeur valable délivrée conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité bénéficient d'un délai de douze mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement pour satisfaire au présent règlement.

Passé ce délai, cette qualification perd sa validité.

Art. 84. Autorisations d'examineur délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les titulaires d'une autorisation d'examineur valable délivrée conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité bénéficient d'un délai de douze mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement pour satisfaire au présent règlement.

Passé ce délai, cette autorisation perd sa validité.

Art. 85. Agréments d'écoles de pilotage délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les écoles de pilotage disposant d'un agrément valable conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité bénéficient d'un délai de douze mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement pour satisfaire au présent règlement.

Passé ce délai, l'agrément de l'école de pilotage perd sa validité.

Art. 86. Immatriculations effectuées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les ULM immatriculés avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent inscrits au relevé des immatriculations et leurs documents de bord restent valables jusqu'à leur expiration.

Les propriétaires bénéficient d'un délai de vingt-quatre mois à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement pour satisfaire au présent règlement.

Passé ce délai, l'ULM est radié d'office du relevé des immatriculations.

Art. 87. Qualifications de radiotéléphonie délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les titulaires d'une qualification de radiotéléphonie valable délivrée conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité peuvent obtenir l'inscription de cette qualification sur la licence obtenue conformément au présent règlement.

Art. 88. Certificats médicaux délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement

Les certificats médicaux délivrés conformément au règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 précité restent valables conformément à son article 142.

Art. 89. Dispositions modificatives

(1) À la suite de l'article 21 du règlement grand-ducal modifié du 27 juillet 1961 concernant les transports aériens, l'immatriculation et l'identité des aéronefs, est inséré un nouvel article 21*bis* avec le libellé suivant :

« **Art. 21*bis*.**

Le présent règlement ne s'applique pas aux planeurs ultralégers motorisés et aux planeurs ultralégers. »

(2) À l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 19 avril 2006 précisant les exigences de navigabilité des aéronefs, est inséré un nouvel alinéa 2 avec le libellé suivant :

« Par dérogation à l'alinéa qui précède, le présent règlement ne s'applique pas aux aéronefs ultralégers motorisés, aux planeurs ultralégers motorisés et aux planeurs ultralégers. »

(3) À l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant publication et exécution de l'Annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale, est inséré un nouvel alinéa 2 avec le libellé suivant :

« Le présent règlement ne s'applique pas aux plateformes pour les aéronefs ultralégers motorisés, pour les planeurs ultralégers motorisés et pour les planeurs ultralégers. »

Art. 90. Entrée en vigueur et formule exécutoire

Le présent règlement entre en vigueur trois mois après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Notre ministre ayant la Navigation et les transport aériens dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Annexe I – Contenu et présentation de la licence ULM

Les licences de pilote ULM sont de couleur orange.

Le papier ou tout autre matériau utilisé prévient toutes les altérations ou les suppressions, ou les fait apparaître clairement.

Les licences sont établies en français et en anglais.

Elles comportent les rubriques permanentes et les rubriques variables suivantes :

1° Rubriques permanentes :

- I) État de délivrance de la licence ;
- II) titre de la licence ;
- III) numéro de série de la licence commençant par le code LU, suivi par « ULM » et une séquence de numéros et de lettres, ou d'un des deux seulement, en chiffres arabes et caractères latins ;
- IV) nom et prénom du titulaire en caractères latins ;
- IV bis) date de naissance ;
- V) adresse du titulaire ;
- VI) nationalité du titulaire ;
- VII) signature du titulaire ;
- VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles la licence a été délivrée ;
- IX) certification de la validité et autorisation pour les privilèges accordés ;
- X) signature de la personne qui délivre la licence et date de délivrance ; et
- XI) sceau ou cachet de l'autorité compétente.

2° Rubriques variables :

- XII) qualifications et autorisations avec les dates d'expiration, s'il en existe ; et
- XIII) remarques diverses.

Annexe II – Contenu et présentation de la licence PULM

Les licences de pilote PULM sont de couleur mauve clair.

Le papier ou tout autre matériau utilisé prévient toutes les altérations ou les suppressions, ou les fait apparaître clairement.

Les licences sont établies en français et en anglais.

Elles comportent les rubriques permanentes et les rubriques variables suivantes :

1° Rubriques permanentes :

- I) État de délivrance de la licence ;
- II) titre de la licence ;
- III) numéro de série de la licence commençant par le code LU, suivi par « PULM » et une séquence de numéros et de lettres, ou d'un des deux seulement, en chiffres arabes et caractères latins ;
- IV) nom et prénom du titulaire en caractères latins ;
- IV bis) date de naissance ;
- V) adresse du titulaire ;
- VI) nationalité du titulaire ;

- VII) signature du titulaire ;
- VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles la licence a été délivrée ;
- IX) certification de la validité et autorisation pour les privilèges accordés ;
- X) signature de la personne qui délivre la licence et date de délivrance ; et
- XI) sceau ou cachet de l'autorité compétente.

2° Rubriques variables :

- XII) qualifications et autorisations avec les dates d'expiration, s'il en existe ; et
- XIII) remarques diverses.

Annexe III – Contenu et présentation de la licence PUL

Les licences de pilote PUL sont de couleur rose.

Le papier ou tout autre matériau utilisé prévient toutes les altérations ou les suppressions, ou les fait apparaître clairement.

Les licences sont établies en français et en anglais.

Elles comportent les rubriques permanentes et les rubriques variables suivantes :

1° Rubriques permanentes :

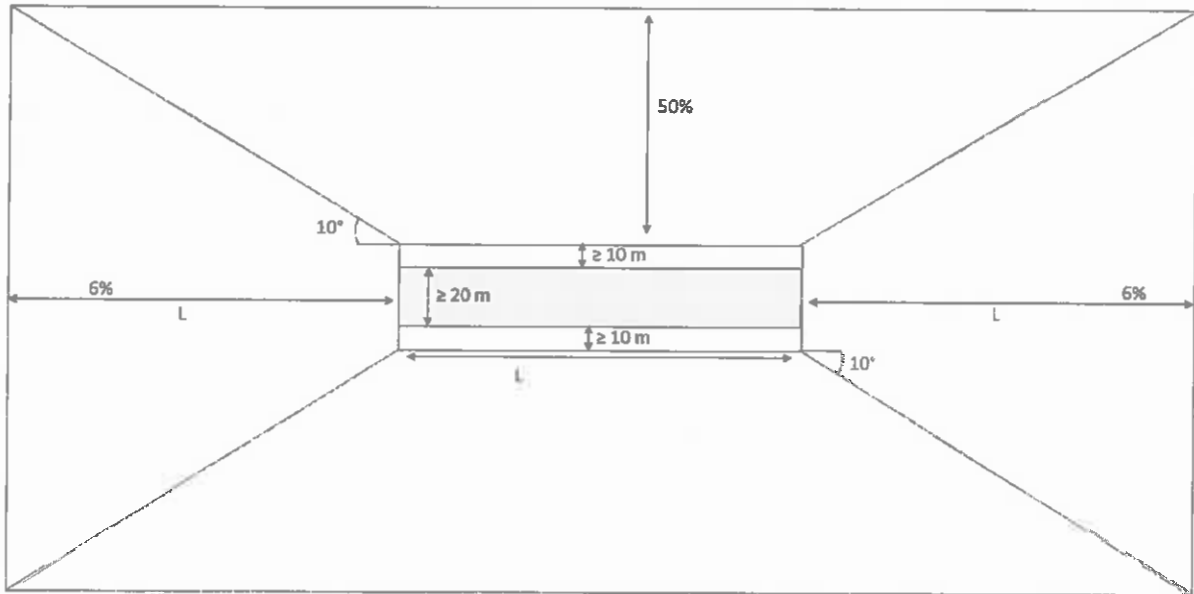
- I) État de délivrance de la licence ;
- II) titre de la licence ;
- III) numéro de série de la licence commençant par le code LU, suivi par « PUL » et une séquence de numéros et de lettres, ou d'un des deux seulement, en chiffres arabes et caractères latins ;
- IV) nom et prénom du titulaire en caractères latins ;
- IV bis) date de naissance ;
- V) adresse du titulaire ;
- VI) nationalité du titulaire ;
- VII) signature du titulaire ;
- VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles la licence a été délivrée ;
- IX) certification de la validité et autorisation pour les privilèges accordés ;
- X) signature de la personne qui délivre la licence et date de délivrance ; et
- XI) sceau ou cachet de l'autorité compétente.

2° Rubriques variables :

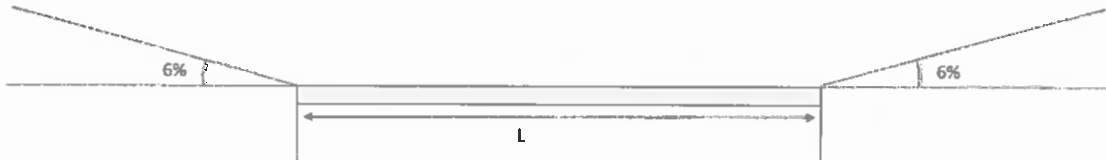
- XII) qualifications et autorisations avec les dates d'expiration, s'il en existe ; et
- XIII) remarques diverses.

Annexe IV – Représentation schématique d'une plateforme ULM

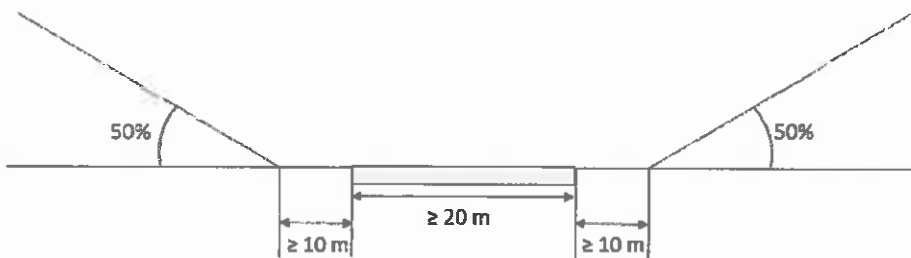
1° Vue de plan :



2° Vue de profil (plans de trouée) :



3° Vue de face (surfaces latérales) :



Annexe V – Conditions médicales pour les pilotes ULM

I. Ophtalmologie

1° Généralités

Le demandeur ne présente aucune anomalie de la fonction des yeux ou de leurs annexes ni aucun trouble pathologique actif, congénital ou acquis, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'une chirurgie ou d'un traumatisme oculaire susceptible de retentir sur l'exercice sûr des privilèges de la licence demandée.

2° Examen ophtalmologique

L'examen inclut l'acuité visuelle intermédiaire et de loin ainsi que le champ visuel.

3° Acuité visuelle

L'acuité visuelle avec ou sans verres de correction est de 0,7 binoculairement et de 0,5 pour chaque œil.

4° Vision sous les limites

Le demandeur présentant une vision d'un œil sous la normale peut être déclaré apte si le meilleur œil :

- a) présente une acuité visuelle de loin de 1,0, corrigée ou non corrigée ;
- b) présente une acuité visuelle de loin de moins de 1,0 mais pas de moins de 0,7, après un bilan ophtalmologique.

5° Déficits du champ visuel

Le demandeur présentant un déficit du champ visuel peut être déclaré apte si le champ visuel binoculaire ou le champ visuel monoculaire est normal.

6° Chirurgie oculaire

Après une chirurgie réfractive, une décision d'aptitude peut être envisagée si la réfraction est stable, s'il n'existe pas de complications post-opératoires et si la sensibilité à l'éblouissement n'a pas augmenté de manière significative.

Après une chirurgie de la cataracte, de la rétine ou du glaucome, une décision d'aptitude peut être envisagée lorsque la guérison est complète.

7° Verres de correction ou lentilles de contact

Les verres de correction ou les lentilles de contact permettent au demandeur de satisfaire aux exigences visuelles à toutes les distances.

II. Audition

Les conditions d'audition suivantes s'appliquent :

- 1° Le demandeur comprend correctement une conversation ordinaire avec ou sans prothèses auditives à une distance de 2 mètres de l'examineur, le dos tourné à celui-ci.
- 2° Si les exigences d'audition ne peuvent être satisfaites qu'avec l'utilisation d'une ou plusieurs aides auditives, celles-ci offrent une fonction auditive optimale, sont bien tolérées et sont adaptées aux besoins de l'aviation.
- 3° Le demandeur présentant une hypoacousie démontre une compréhension auditive fonctionnelle satisfaisante.
- 4° Le demandeur atteint de surdité profonde ou de troubles majeurs de l'élocution, ou des deux, peut être déclaré apte avec limitation. Il ne peut cependant pas obtenir la délivrance d'une qualification de radiotéléphonie. Les aéronefs sont alors équipés de dispositifs d'alerte alternatifs appropriés en lieu et place d'avertissements sonores.

III. Les affections cardio-vasculaires

(1) Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le certificat médical ne peut être délivré ou renouvelé au demandeur qu'après que la pathologie a été effectivement traitée et après avis du Service de la médecine aéronautique et à condition qu'il se soumette, s'il y a lieu, à un examen médical régulier :

- 1° bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques ;
- 2° bradyarythmies: maladie du nœud sinusal et troubles de la conduction avec bloc atrioventriculaire du deuxième degré (type Mobitz II), bloc atrioventriculaire du troisième degré ou bloc de branche alternant ;
- 3° tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec
 - a) pathologie cardiaque structurelle et tachycardie ventriculaire soutenue ou
 - b) tachycardie ventriculaire polymorphe non soutenue, tachycardie ventriculaire soutenue ou avec indication de défibrillateur ;
- 4° symptômes d'angor ;
- 5° implantation ou remplacement de stimulateur cardiaque permanent ;
- 6° syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente) ;
- 7° syndrome coronarien aigu ;
- 8° angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger ;
- 9° intervention coronarienne percutanée (ICP) ;
- 10° pontage coronarien ;
- 11° accident vasculaire cérébral (AVC) ou accident ischémique transitoire (AIT) ;
- 12° sténose carotidienne sévère ;
- 13° diamètre aortique maximal de plus de 5,5 centimètres ;
- 14° insuffisance cardiaque — classes NYHA I et II, à condition que la fraction d'éjection du ventricule gauche soit d'au moins 35 pour cent ;
- 15° transplantation cardiaque ;
- 16° chirurgie valvulaire ;
- 17° hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique ≥ 180 mmHg ou diastolique ≥ 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes) ;
- 18° pression artérielle de niveau 3 (pression artérielle diastolique ≥ 110 mmHg ou systolique ≥ 180 mmHg) ;
- 19° cardiopathie congénitale.

(2) Le demandeur atteint d'une des pathologies cardiovasculaires suivantes est déclaré inapte :

- 1° implantation d'un défibrillateur ;
- 2° maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain ;
- 3° insuffisance cardiaque — classes NYHA III et IV ;
- 4° dispositifs d'assistance cardiaque ;
- 5° valvulopathie de classe NYHA III ou IV ou avec fraction d'éjection inférieure à 35 pour cent, sténose mitrale et hypertension pulmonaire sévère ou avec signes échocardiographiques de sténose aortique sévère ou sténose aortique à l'origine de syncopes; à l'exception de la sténose aortique sévère totalement asymptomatique, si l'épreuve d'effort est négative ;
- 6° cardiomyopathies structurelles et électriques — cardiomyopathie hypertrophique avec antécédents de syncope ou lorsqu'au moins deux des conditions ci-après sont réunies: épaisseur de la paroi du ventricule gauche > 3 centimètres, tachycardie ventriculaire non soutenue, antécédents familiaux de mort subite (parent du premier degré), pas d'élévation de la pression artérielle à l'effort ;
- 7° syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes et QTc > 500 ms;
- 8° syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

Le certificat médical peut être délivré dans des cas exceptionnels sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique et à condition que le demandeur se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

IV. Diabète sucré

Le demandeur utilisant des médicaments antidiabétiques, susceptibles de provoquer une hypoglycémie sévère, peut uniquement être déclaré apte après évaluation. Pour le demandeur ayant un diabète qui nécessite de l'insuline, cette évaluation est réalisée par un endocrinologue lors de l'examen initial et lors des examens médicaux réguliers, réalisés à intervalles n'excédant pas 3 ans. L'endocrinologue produit un rapport médical.

Dans le cadre de l'examen aéromédical d'un demandeur qui suit un traitement médicamenteux pouvant provoquer une hypoglycémie, la réunion des critères suivants est vérifiée:

- 1° aucune crise d'hypoglycémie sévère ne s'est produite au cours des douze derniers mois ;
- 2° le demandeur est pleinement conscient des risques d'hypoglycémie ;
- 3° le demandeur fait preuve d'une maîtrise adéquate de la maladie en contrôlant régulièrement sa glycémie, au moins deux fois par jour et lorsqu'il envisage d'exercer des activités aériennes ;
- 4° le demandeur certifie par écrit qu'il comprend les risques d'hypoglycémie ;
- 5° il n'y a pas d'autre complication liée au diabète qui puisse interdire l'exercice des activités aériennes.

Le demandeur ayant subi une crise d'hypoglycémie sévère est tenu d'en informer le Service de la médecine aéronautique qui décide d'un éventuel retrait ou refus de délivrance ou de renouvellement du certificat médical.

V. Neurologie

- 1° Épilepsie et crises épileptiques

Une crise épileptique non provoquée entraîne une inaptitude pour une année. Une décision d'aptitude peut être envisagée après évaluation et avis par un neurologue.

2° Affection neurologique

Le demandeur présentant une affection du système nerveux susceptible de présenter un risque pour la sécurité des activités aériennes est jugé inapte. Toutefois, en cas de perte fonctionnelle associée à une maladie stable, une décision d'aptitude peut être envisagée après une évaluation complète.

3° Migraine

Le demandeur dont le diagnostic de migraine ou d'autres maux de tête périodiques graves susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des activités aériennes est établi, est déclaré inapte. Une décision d'aptitude peut être envisagée après une évaluation complète. L'évaluation prend en compte au moins les éléments suivants : auras, perte du champ visuel, fréquence, gravité, thérapie.

4° Traumatisme crânien

Le demandeur présentant un traumatisme crânien suffisamment grave pour provoquer une perte de conscience ou associé à une fracture crânienne ouverte peut être déclaré apte après guérison complète et si le risque d'épilepsie est suffisamment faible.

5° Lésions du rachis ou des nerfs périphériques

Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic de lésion du rachis ou des nerfs périphériques ou un trouble du système nerveux suite à une blessure traumatique peut être déclaré apte si le bilan neurologique et les évaluations du système musculo-squelettique sont satisfaisants.

6° Déficiences vasculaires

Le demandeur souffrant d'un trouble du système nerveux dû à des déficiences vasculaires, y compris les événements hémorragiques et ischémiques, est déclaré inapte. Une décision d'aptitude peut être envisagée si le bilan neurologique et les évaluations du système musculo-squelettique sont satisfaisants. Une évaluation cardiologique est effectuée pour le demandeur présentant des déficiences résiduelles.

VI. Santé mentale

1° Les troubles mentaux

Si le demandeur est atteint de troubles psychiques dus à des maladies, traumatismes ou opérations du système nerveux central ou de retard mental évident, ou s'il souffre de troubles psychotiques graves, le certificat médical n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique. Il en est de même pour le demandeur présentant des troubles comportementaux graves dus à la sénescence ou des troubles majeurs de la capacité de jugement, du comportement ou de l'adaptation liés à la personnalité.

2° Substances psychotropes

L'utilisation ou l'abus de substances psychotropes susceptibles d'affecter la sécurité des activités aériennes entraîne l'inaptitude. Si la médication psychotrope d'entretien stable est confirmée, une décision d'aptitude assortie d'une limitation appropriée peut être envisagée. Si le dosage ou le type de médicament est modifié, une nouvelle période d'inaptitude est nécessaire jusqu'à ce que la stabilité soit confirmée.

3° Alcool

Le certificat médical n'est pas délivré si le demandeur se trouve en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou s'il ne peut dissocier les activités aériennes de la consommation d'alcool.

En cas de dépendance vis-à-vis de l'alcool, le certificat médical peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

VII. Système musculo-squelettique

Le demandeur témoigne d'un usage fonctionnel du système musculo-squelettique satisfaisant en vue de l'exercice sûr des privilèges de la licence.

VIII. Les maladies de l'appareil génito-urinaire

Le demandeur atteint d'une affection uro-génitale telle que :

- a) une maladie rénale ; ou
 - b) un ou plusieurs calculs des voies urinaires ou des antécédents de colique néphrétique
- peut être déclaré apte si l'évaluation rénale ou urologique est satisfaisante.

Le demandeur ayant subi une intervention chirurgicale majeure de l'appareil urinaire peut être déclaré apte après la guérison complète.

Le demandeur ayant subi une transplantation rénale peut être déclaré apte sous réserve d'une évaluation rénale satisfaisante.

IX. Appareil respiratoire

1° Généralités

Le demandeur subit des tests morphologiques ou fonctionnels pulmonaires lorsque cela est cliniquement indiqué.

2° Asthme et bronchopathie chronique obstructive

Le demandeur présentant de l'asthme ou une atteinte de la fonction pulmonaire peut être déclaré apte si l'affection est jugée stable, si la fonction pulmonaire est satisfaisante et si la médication est compatible avec la sécurité des activités aériennes. L'usage de stéroïdes systémiques peut être acceptable à condition que le dosage nécessaire est compatible avec la sécurité des activités aériennes et qu'il n'y a pas d'effets secondaires indésirables.

3° Sarcoïdose

Le demandeur atteint de sarcoïdose active est déclaré inapte. Des investigations sont entreprises en ce qui concerne la possibilité d'une atteinte systémique. Une décision d'aptitude peut être envisagée une fois que la maladie est stabilisée.

Le demandeur atteint de sarcoïdose cardiaque est déclaré inapte.

4° Pneumothorax

Le demandeur présentant un pneumothorax spontané peut être déclaré apte si le bilan respiratoire est satisfaisant après la guérison complète d'un pneumothorax spontané isolé ou après la guérison à la suite du traitement chirurgical d'un pneumothorax récurrent.

Le demandeur présentant un pneumothorax traumatique peut être déclaré apte après la guérison complète.

5° Chirurgie thoracique

Le demandeur ayant subi une intervention chirurgicale thoracique peut être déclaré apte après guérison.

6° Syndrome d'apnée du sommeil et trouble du sommeil

Le demandeur présentant un syndrome d'apnée du sommeil insuffisamment traité, est déclaré inapte.

X. Appareil digestif

1° Calculs biliaires

Le demandeur présentant des calculs biliaires symptomatiques est déclaré inapte. Une décision d'aptitude peut être envisagée après l'élimination des calculs.

2° Maladie inflammatoire de l'intestin

Le demandeur présentant des antécédents médicaux établis ou un diagnostic établi de maladie inflammatoire chronique de l'intestin peut être déclaré apte si la maladie est stable et ne risque pas de retentir sur l'exercice sûr des privilèges de la licence.

3° Ulcère gastro-duodénale

Le demandeur souffrant d'un ulcère gastro-duodénal peut être déclaré apte sous réserve d'une évaluation gastro-entérologique satisfaisante.

4° Appareil digestif et chirurgie abdominale

Le demandeur qui a subi une intervention chirurgicale

a) pour hernies ou

b) sur l'appareil digestif ou sur ses annexes, y compris une excision totale ou partielle ou un détournement de l'un de ces organes,

est déclaré inapte. Une décision d'aptitude peut être envisagée si la guérison est complète, si le demandeur ne présente plus de symptômes et si le risque de complication secondaire ou de récurrence est minime.

5° Pancréatite

Le demandeur atteint de pancréatite peut être déclaré apte après une guérison satisfaisante.

6° Maladies hépatiques

Le demandeur souffrant d'une maladie hépatique morphologique ou fonctionnelle ou après une intervention chirurgicale, y compris une transplantation du foie, peut être déclaré apte sous réserve d'une évaluation gastro-entérologique satisfaisante.

XI. Maladies infectieuses

Le demandeur VIH (Virus de l'Immunodéficience Humaine) positif peut être déclaré apte si l'évaluation aéromédicale est jugée satisfaisante.

Le demandeur souffrant d'autres infections chroniques peut être déclaré apte, à condition que ces infections ne soient pas susceptibles d'entraver l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence.

XII. Dermatologie

Dans les cas où une affection dermatologique est associée à une maladie systémique, il convient de tenir pleinement compte de la maladie sous-jacente avant d'envisager une décision d'aptitude.

XIII. Oncologie

En cas d'une maladie maligne, le demandeur peut être pris en considération pour une évaluation d'aptitude si :

- 1° il n'y a aucune preuve de maladie maligne résiduelle susceptible de compromettre la sécurité des activités aériennes ;
- 2° un délai approprié au type de tumeur s'est écoulé depuis la fin du traitement primaire ;
- 3° le risque d'incapacité durant les activités aériennes due à une récurrence ou à une métastase est suffisamment faible ;
- 4° il n'existe aucune preuve de séquelles à court ou à long terme du traitement qui pourraient compromettre la sécurité des activités aériennes.

Des dispositions sont prises pour assurer un suivi oncologique pendant une période appropriée.

Le demandeur ayant des antécédents établis ou un diagnostic clinique de tumeur maligne intracérébrale est déclaré inapte.

Annexe VI – Conditions médicales pour les pilotes PULM et PUL

I. Ophtalmologie

1° Généralités

Le demandeur ne présente aucune anomalie de la fonction des yeux ou de leurs annexes ni aucun trouble pathologique actif, congénital ou acquis, aigu ou chronique, ni aucune séquelle d'une chirurgie

ou d'un traumatisme oculaire susceptible de retentir sur l'exercice sûr des privilèges de la licence demandée.

2° Examen ophtalmologique

L'examen inclut l'acuité visuelle de loin ainsi que le champ visuel.

3° Acuité visuelle

L'acuité visuelle avec ou sans verres de correction ou lentilles de contact est de 0,7 binoculairement et de 0,5 pour chaque œil.

4° Vision sous les limites

Le demandeur présentant une vision d'un œil sous la normale peut être déclaré apte si le meilleur œil :

- a) présente une acuité visuelle de loin de 1,0, corrigée ou non corrigée ;
- b) présente une acuité visuelle de loin de moins de 1,0 mais pas de moins de 0,7, après un bilan ophtalmologique.

5° Déficits du champ visuel

Le demandeur présentant un déficit du champ visuel peut être déclaré apte si le champ visuel binoculaire ou le champ visuel monoculaire est normal.

6° Chirurgie oculaire

Après une chirurgie réfractive, une décision d'aptitude peut être envisagée si la réfraction est stable, s'il n'existe pas de complications post-opératoires et si la sensibilité à l'éblouissement n'a pas augmenté de manière significative.

Après une chirurgie de la cataracte, de la rétine ou du glaucome, une décision d'aptitude peut être envisagée lorsque la guérison est complète.

7° Verres de correction ou lentilles de contact

Les verres de correction ou les lentilles de contact permettent au demandeur de satisfaire aux exigences visuelles à toutes les distances.

II. **Audition**

Les conditions d'audition suivantes s'appliquent :

- 1° Le demandeur comprend correctement une conversation ordinaire avec ou sans prothèses auditives à une distance de 2 mètres de l'examineur, le dos tourné à celui-ci.
- 2° Si les exigences d'audition ne peuvent être satisfaites qu'avec l'utilisation d'une ou plusieurs aides auditives, celles-ci offrent une fonction auditive optimale, sont bien tolérées et sont adaptées aux besoins de l'aviation.
- 3° Le demandeur présentant une hypoacousie démontre une compréhension auditive fonctionnelle satisfaisante.
- 4° Le demandeur atteint de surdité profonde ou de troubles majeurs de l'élocution, ou des deux, peut être déclaré apte avec limitation. Il ne peut cependant pas obtenir la délivrance d'une

qualification de radiotéléphonie. Les aéronefs sont alors équipés de dispositifs d'alerte alternatifs appropriés en lieu et place d'avertissements sonores.

III. Les affections cardio-vasculaires

(1) Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le certificat médical ne peut être délivré ou renouvelé au demandeur qu'après que la pathologie a été effectivement traitée et après avis du Service de la médecine aéronautique et à condition qu'il se soumette, s'il y a lieu, à un examen médical régulier :

- 1° bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques ;
- 2° bradyarythmies: maladie du nœud sinusal et troubles de la conduction avec bloc atrioventriculaire du deuxième degré (type Mobitz II), bloc atrioventriculaire du troisième degré ou bloc de branche alternant ;
- 3° tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec
 - a) pathologie cardiaque structurelle et tachycardie ventriculaire soutenue ou
 - b) tachycardie ventriculaire polymorphe non soutenue, tachycardie ventriculaire soutenue ou avec indication de défibrillateur ;
- 4° symptômes d'angor ;
- 5° implantation ou remplacement de stimulateur cardiaque permanent ;
- 6° syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente ;
- 7° syndrome coronarien aigu ;
- 8° angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger ;
- 9° intervention coronarienne percutanée (ICP) ;
- 10° pontage coronarien ;
- 11° accident vasculaire cérébral (AVC) ou accident ischémique transitoire (AIT) ;
- 12° sténose carotidienne sévère ;
- 13° diamètre aortique maximal de plus de 5,5 centimètres ;
- 14° insuffisance cardiaque — classes NYHA I et II, à condition que la fraction d'éjection du ventricule gauche soit d'au moins 35 pour cent ;
- 15° transplantation cardiaque ;
- 16° chirurgie valvulaire ;
- 17° hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique ≥ 180 mmHg ou diastolique ≥ 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes);
- 18° pression artérielle de niveau 3 (pression artérielle diastolique ≥ 110 mmHg ou systolique ≥ 180 mmHg);
- 19° cardiopathie congénitale.

(2) Le demandeur atteint d'une des pathologies cardiovasculaires suivantes est déclaré inapte :

- 1° implantation d'un défibrillateur;
- 2° maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain;
- 3° insuffisance cardiaque — classes NYHA III et IV;
- 4° dispositifs d'assistance cardiaque;

- 5° valvulopathie de classe NYHA III ou IV ou avec fraction d'éjection inférieure à 35 pour cent, sténose mitrale et hypertension pulmonaire sévère ou avec signes échocardiographiques de sténose aortique sévère ou sténose aortique à l'origine de syncopes; à l'exception de la sténose aortique sévère totalement asymptomatique, si l'épreuve d'effort est négative;
- 6° cardiomyopathies structurales et électriques — cardiomyopathie hypertrophique avec antécédents de syncope ou lorsqu'au moins deux des conditions ci-après sont réunies: épaisseur de la paroi du ventricule gauche > 3 cm, tachycardie ventriculaire non soutenue, antécédents familiaux de mort subite (parent du premier degré), pas d'élévation de la pression artérielle à l'effort;
- 7° syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes et QTc > 500 ms;
- 8° syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

Le certificat médical peut être délivré dans des cas exceptionnels sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique et à condition que le demandeur se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

IV. Diabète sucré

Le candidat à une qualification biplace répond aux conditions suivantes :

- 1° Le demandeur utilisant des médicaments antidiabétiques, susceptibles de provoquer une hypoglycémie sévère, peut uniquement être déclaré apte après évaluation. Pour le demandeur ayant un diabète qui nécessite de l'insuline, cette évaluation est réalisée par un endocrinologue lors de l'examen initial et lors des examens médicaux réguliers, réalisés à intervalles n'excédant pas trois ans. L'endocrinologue produit un rapport médical.
- 2° Dans le cadre de l'examen aéromédical d'un demandeur qui suit un traitement médicamenteux pouvant provoquer une hypoglycémie, la réunion des critères suivants est vérifiée:
 - a) aucune crise d'hypoglycémie sévère ne s'est produite au cours des douze derniers mois,
 - b) le demandeur est pleinement conscient des risques d'hypoglycémie,
 - c) le demandeur fait preuve d'une maîtrise adéquate de la maladie en contrôlant régulièrement sa glycémie, au moins deux fois par jour et lorsqu'il envisage d'exercer des activités aériennes,
 - d) le demandeur certifie par écrit qu'il comprend les risques d'hypoglycémie,
 - e) il n'y a pas d'autre complication liée au diabète qui puisse interdire l'exercice des activités aériennes.
- 3° Le demandeur ayant subi une crise d'hypoglycémie sévère est tenu d'en informer le Service de la médecine aéronautique qui décide d'un éventuel retrait ou refus de délivrance ou de renouvellement du certificat médical.

V. Neurologie

- 1° Épilepsie et crises épileptiques

Pour le candidat à une qualification biplace, une crise épileptique non provoquée entraîne une inaptitude pour une année. Une décision d'aptitude peut être envisagée après évaluation et avis par un neurologue.

VI. Santé mentale

Le candidat à une qualification biplace répond aux conditions suivantes :

1° Les troubles mentaux

Si le demandeur est atteint de troubles psychiques dus à des maladies, traumatismes ou opérations du système nerveux central ou de retard mental évident, ou s'il souffre de troubles psychotiques graves, le certificat médical n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique. Il en est de même pour le demandeur présentant des troubles comportementaux graves dus à la sénescence ou des troubles majeurs de la capacité de jugement, du comportement ou de l'adaptation liés à la personnalité.

2° Substances psychotropes

L'utilisation ou l'abus de substances psychotropes susceptibles d'affecter la sécurité des activités aériennes entraîne l'inaptitude. Si la médication psychotrope d'entretien stable est confirmée, une décision d'aptitude assortie d'une limitation appropriée peut être envisagée. Si le dosage ou le type de médicament est modifié, une nouvelle période d'inaptitude est nécessaire jusqu'à ce que la stabilité soit confirmée.

3° Alcool

Le certificat médical n'est pas délivré si le demandeur se trouve en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou s'il ne peut dissocier les activités aériennes de la consommation d'alcool.

En cas de dépendance vis-à-vis de l'alcool, le certificat médical peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé du Service de la médecine aéronautique, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

VII. Système musculo-squelettique

Le demandeur témoigne d'un usage fonctionnel du système musculo-squelettique satisfaisant en vue de l'exercice sûr des privilèges de la licence.

VIII. Appareil respiratoire – Asthme et bronchopathie chronique obstructive

Le demandeur présentant de l'asthme ou une atteinte de la fonction pulmonaire peut être déclaré apte si l'affection est jugée stable, si la fonction pulmonaire est satisfaisante et si la médication est compatible avec la sécurité des activités aériennes. L'usage de stéroïdes systémiques peut être acceptable à condition que le dosage nécessaire est compatible avec la sécurité des activités aériennes et qu'il n'y a pas d'effets secondaires indésirables.

III. Commentaire des articles

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Ad Article 1^{er} – Définitions

Le premier article comporte les définitions des termes et des abréviations utilisées dans le règlement.

Ad Article 2 – Aéronefs ultralégers motorisés

L'article 2 précise quels aéronefs sont à considérer comme aéronefs ultralégers motorisés, ci-après « ULM ».

La définition de ces appareils est reprise de l'article 1 point e) de 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) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil, ci-après « règlement de base ».

Ce règlement de base constitue le fondement au niveau européen de toutes les activités aériennes. Il exclut de son champ d'application certains types d'aéronefs, dont notamment les aéronefs ultralégers motorisés. Ceux-ci nécessitent donc une réglementation nationale.

Afin de couvrir toutes les machines exclues par la réglementation européenne, le règlement grand-ducal reprend donc la définition textuelle du règlement de base, tout en adaptant les masses maximales au décollage. En effet, l'article 2 paragraphe 8 du règlement de base laisse aux États membres la possibilité d'exclure de son champ d'application « les avions [...] dont la masse maximale au décollage (MTOM), telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes pour les avions non destinés à être exploités sur l'eau ou 650 kilogrammes pour les avions destinés à être exploités sur l'eau ». Ainsi, cet article permet aux États membres d'augmenter la masse maximale au décollage prévue par l'article 1 point e) de l'Annexe I du règlement de base.

La Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », ayant consulté d'autres États membres de l'Union européenne ainsi que les acteurs du terrain, a décidé d'utiliser cette possibilité et d'augmenter légèrement la masse maximale au décollage afin de tenir compte des évolutions techniques des appareils en question.

En dernier lieu, cet article divise les ULM en trois classes, selon leur complexité et leurs caractéristiques techniques spécifiques : les paraplanes, les pendulaires et les multi-axes.

Ad Article 3 – Planeurs ultralégers motorisés

L'article 3 définit les caractéristiques techniques des aéronefs qui sont à considérer comme planeurs ultralégers motorisés, ci-après « PULM ». Tout appareil excédant les limites prévues par cet article sera à considérer comme ULM tant qu'il respecte les conditions techniques prévues par l'article 2.

Cet article divise lui-aussi les PULM en trois classes : paramoteur ou paratrike, deltaplane motorisé et planeur motorisé.

Ad Article 4 – Planeurs ultralégers

L'article 4 précise les caractéristiques techniques des planeurs ultralégers, ci-après « PUL ». Contrairement aux ULM et aux PULM, ces appareils ne disposent pas de moteur.

Les PUL sont également divisés en trois classes : parapente, deltaplane et planeur à décollage à pied.

Outre ces classes, trois méthodes de décollage sont prévues : décollage en pente, décollage au treuil et décollage par remorquage par un ULM. En effet, les PUL existent dans des conceptions techniques très variées, par conséquent leur utilisation varie fortement. Ainsi, les pilotes devront faire preuve de compétences différentes selon les classes et les méthodes de décollage.

Ad Article 5 – Licences et qualifications

L'article 5 précise les différentes licences et qualifications prévues par le règlement grand-ducal. Il précise également que la présentation et le contenu des différentes licences seront fixés en annexe du règlement, et que les planeurs excédant la masse structurelle de 70 kg tomberont sous l'application de la réglementation européenne⁵.

Ad Article 6 – Conditions d'utilisation des ULM, PULM et PUL

L'article 6 prévoit sous quelles conditions un ULM, PULM ou PUL peut être utilisé dans l'espace aérien luxembourgeois.

En outre, il prévoit l'obligation pour les ULM, PULM et PUL de décoller et d'atterrir sur leurs plateformes terrestres agréées respectives. Certaines exceptions sont prévues :

- vu que les moteurs électriques sont moins bruyants que les moteurs à carburant, qu'ils ont une autonomie bien plus limitée et que leur puissance est moins prononcée, les PULM à moteur électrique peuvent décoller d'une plateforme PUL si celle-ci est agréée spécifiquement à cet effet ;
- un pilote PUL peut atterrir hors plateforme agréée s'il s'avère qu'il n'est plus en mesure de rejoindre une plateforme. En effet, les PUL ne disposant pas de moteur, ils sont tributaires des conditions aérologiques, des flux d'air, des thermiques etc.

Le paragraphe 3 de cet article énumère les documents que les pilotes doivent avoir sur eux lors des vols.

⁵ Règlement (UE) no 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Il indique également que le largage de parachutistes ou de charges solides est interdit. Ces activités constituent un risque important pour les ULM, PULM ou PUL, pour les personnes impliquées et pour les personnes et les biens au sol.

En dernier lieu, l'article précise encore que les ULM, PULM et PUL doivent être construits conformément à des prescriptions nationales. En effet, ces appareils étant exclu du champs d'application de la réglementation européenne, leur construction relève également des réglementations nationales.

Ad Article 7 – Règles de l'air

L'article 7 précise en premier lieu que les vols en ULM, PULM ou PUL ne peuvent être effectués que de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue.

Ensuite, il prévoit une dérogation quant aux hauteurs minimales à respecter par les PULM et par les PUL en vol thermique. En effet, le Règlement d'exécution (UE) no 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, applicable à l'évolution de tous es aéronefs habités dans l'espace aérien européen, prévoit ces hauteurs minimales de vol. Cependant, les PULM et les PUL en vol de pente ou en vol thermique, donc sans aide d'un moteur, ne peuvent pas toujours respecter ces hauteurs.

Il fixe encore les règles de priorité pour les PULM et les PUL en vol de pente.

En dernier lieu, cet article précise que les ULM, PULM et PUL ne peuvent pas passer en dessous de ponts, de lignes électriques, de câbles ou similaires, et ce dans un but de sécurité tant des pilotes que des personnes et des objets au sol.

Chapitre 2 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des ULM

Section 1 – Licence et qualifications ULM

Sous-section 1 – Obtention de la licence ULM

Ad Article 8 – Licence ULM

L'article 8 précise tout d'abord que la licence de pilote ULM doit comporter la classe d'ULM concernée et prévue par l'article 2.

Il précise également que l'obtention de la licence pour pilote ULM est soumise à différentes obligations : âge minimal, certificat médical, formation théorique et pratique et réussite des épreuves y afférentes.

Afin d'obtenir l'inscription d'une classe supplémentaire sur la licence, il ne faut pas refaire toute une licence, mais il faut avoir accompli un entraînement pratique et avoir réussi une épreuve pratique sur la classe visée.

Le dernier alinéa du premier paragraphe précise encore que la délivrance de la licence doit être demandée à la DAC dans les 90 jours après la réussite de l'épreuve pratique, afin de garantir que la période entre l'entraînement pratique du pilote et son activité aérienne ne soit pas trop longue.

Dans son deuxième paragraphe, l'article 8 précise les conditions de validité de la licence de pilote ULM. Ces conditions de validité ont été inspirées de la logique appliquée au niveau européen⁶. Tout d'abord, les pilotes doivent disposer à tout moment d'un certificat médical valable. Ensuite, les pilotes devront faire preuve, tout au long de leur activité aérienne, d'une « expérience récente »⁷ : ils devront avoir effectué un certain nombre d'heures de vol pendant un certain laps de temps. Si jamais les pilotes n'arrivent pas à remplir ces conditions, ils peuvent opter à effectuer une heure de vol avec un instructeur.

Le troisième paragraphe indique que les vols doivent être documentés dans un carnet de vol.

Dans un souci de sécurité du pilote et du passager, le dernier paragraphe de cet article précise que le pilote doit être âgé de 18 ans au moins afin d'emporter un passager dans son ULM.

Ad Article 9 – Formation pratique et théorique

L'article 9 prévoit les exigences en matière de vols d'entraînement et de formation théorique.

Il fixe d'abord la limite d'âge pour l'entraînement pratique à 15 ans et exige que le candidat dispose d'un certificat médical valable. Ensuite, il précise que l'entraînement doit avoir lieu sur des ULM de la classe pour laquelle le candidat cherche à obtenir la licence.

En dernier lieu, il précise que la formation théorique doit se faire dans une école de pilotage ULM.

Ad Article 10 – Épreuve théorique

L'article 10 prévoit les matières sur lesquelles portera l'épreuve théorique que le candidat devra réussir afin d'obtenir sa licence de pilote ULM.

Le contenu exact de ces épreuves sera fixé par la DAC et ce en fonction des évolutions techniques, réglementaires et scientifiques en la matière.

Ad Article 11 – Épreuve pratique

L'article 11 concerne les épreuves pratiques en vue de l'obtention de la licence de pilote ULM. Il précise que le candidat ne pourra participer à l'épreuve pratique qu'après avoir passé avec succès l'épreuve théorique, et ce dans les 2 ans après cette réussite.

Il fixe ensuite les matières à traiter lors de l'épreuve pratique et précise que le contenu sera fixé par la DAC, comme pour les épreuves théoriques.

⁶ Règlement (UE) No 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

⁷ Voir p.ex. FCL.060, FCL.140.A ou encore FCL.140.H du règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné

Sous-section 2 - Qualification d'instructeur de pilote ULM

Ad Article 12 – Conditions d'obtention de la qualification d'instructeur

Afin de pouvoir exercer comme instructeur pour les entraînements sur ULM, le titulaire d'une licence ULM doit disposer d'une qualification spécifique.

L'article 12 prévoit les conditions d'obtention de cette qualification, notamment des exigences quant à l'expérience, la recommandation par une école de pilotage, la réussite d'épreuves théoriques et pratiques et l'accomplissement d'un stage.

Afin de faciliter l'extension de la qualification d'instructeur, qui est spécifique à la classe d'ULM, à une autre classe d'ULM, l'instructeur devra effectuer uniquement une formation pratique et réussir une épreuve y afférente, sans devoir refaire la formation et l'épreuve théoriques.

Ad Article 13 – Formation et épreuve théoriques

L'article 13 prévoit les matières et les conditions de la formation et des épreuves théoriques en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de pilote ULM.

Ad Article 14 – Formation en vol et évaluation des compétences

L'article 14 prévoit les matières et les conditions de la formation pratique et l'évaluation des compétences en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de pilote ULM.

Comme pour l'obtention de la licence, l'épreuve théorique devra être passée avant l'évaluation des compétences.

Ad Article 15 – Instructeur stagiaire

Afin de garantir un niveau de qualité élevé pour les instructeurs de pilote ULM, les candidats à une qualification d'instructeur seront considérés comme instructeurs stagiaires pendant les deux premières années suivant la réussite de leur évaluation de compétences.

Pendant cette période de stage, l'instructeur stagiaire aura des pouvoirs limités et agira sous la supervision d'un instructeur accompli.

L'article 15 précise encore les conditions pour obtenir la délivrance définitive de la qualification d'instructeur.

Ad Article 16 – Validité

L'article 16 concerne la validité de la qualification d'instructeur.

Afin de revalider la qualification d'instructeur tous les trois ans, le titulaire doit satisfaire à deux des trois exigences prévues⁸ : avoir effectué un certain nombre de vol, avoir suivi un cours de remise à niveau, avoir réussi une évaluation de compétences. A chaque deuxième revalidation, donc tous les 6 ans, le titulaire devra obligatoirement réussir une évaluation de compétences et remplir une des deux autres exigences.

En dernier lieu, l'article 16 prévoit les conditions pour renouveler une qualification d'instructeur qui a expiré. Une distinction est faite entre les qualifications expirées depuis moins de 10 ans et celles expirées depuis plus de 10 ans.

Section 2 – Dispositions relatives aux ULM

Ad Article 17 – Immatriculation

L'article 17 concerne l'immatriculation des ULM sur le relevé des aéronefs tenu par la DAC et prévoit les documents techniques à joindre en vue de cette immatriculation.

Ad Article 18 – Certificat d'aptitude au vol

Le certificat d'aptitude au vol de l'ULM est destiné à attester de la navigabilité de l'aéronef.

L'article 18 prévoit les éléments nécessaires pour la délivrance d'un tel certificat et les conditions de validité et de renouvellement de ce certificat.

Ad Article 19 – Maintien de l'aptitude au vol

L'article 19 prévoit l'obligation du propriétaire de veiller au maintien de l'aptitude au vol de son aéronef. A cet effet, un carnet de route doit être tenu à jour, dans lequel sont consignés les heures de vol de l'ULM, les incidents, ainsi que les travaux de maintenance, les réparations, les modifications et les remplacements de pièces.

Ad Article 20 – Équipement minimum et dispositifs de sécurité

L'article 20 énumère les équipements dont doit disposer un ULM afin de pouvoir voler dans l'espace aérien luxembourgeois. Ces équipements sont nécessaires pour la sécurité en vol tant de l'aéronef que du pilote et de son passager.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes ULM

Ad Article 21 – Généralités sur les plateformes ULM

Les plateformes pour les ULM constituent des terrains de vol au sens de l'article 7ter⁹ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

⁸ Cette disposition est également inspirée du règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné

⁹ Introduit par la loi du 20 décembre 2019 portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article 21 prévoit que l'autorisation d'une telle plateforme est délivrée pour une durée illimitée et qu'elle précisera les classes d'ULM pouvant utiliser la plateforme en question.

En dernier lieu, cet article précise que l'opérateur devra veiller à la publication des informations relatives à sa plateforme d'ULM dans les informations aéronautiques (AIP Belgique et Luxembourg).

Ad Article 22 – Autorisation d'une plateforme ULM

L'article 22 fixe les éléments du dossier et la procédure de demande d'autorisation d'une plateforme ULM.

Ad Article 23 – Emplacement de la plateforme ULM

Afin de garantir la sécurité des évolutions aériennes dans l'espace aérien luxembourgeois, l'article 23 prévoit des limitations quant à l'emplacement des plateformes ULM.

Ad Article 24 – Aire de décollage et d'atterrissage

L'article 24 fixe les critères techniques auxquels doit répondre l'aire de décollage et d'atterrissage afin de garantir des décollages et des atterrissages d'ULM en toute sécurité.

Ad Article 25 – Surfaces de dégagement

Les surfaces de dégagement sont des surfaces entourant l'aire de décollage et d'atterrissage et servent eux-aussi à garantir une évolution en toute sécurité des ULM.

Afin de faciliter la compréhension et l'implémentation pratique de ces exigences hautement techniques, un schéma est joint en annexe du règlement grand-ducal.

Ad Article 26 – Aides visuelles

L'article 26 fixe l'obligation d'installer des aides visuelles destinées à permettre au pilote de s'orienter de manière aisée et claire en cas d'approche ou de départ d'une plateforme ULM.

Ad Article 27 – Équipement et affichage de la plateforme ULM

Toujours dans un but de sécurité des exploitations, l'article 27 prévoit des équipements de sécurité qui doivent être présents sur une plateforme ULM ainsi que les informations qui doivent être affichées de manière visible.

Ad Article 28 – Registre des vols

L'article 28 prévoit l'obligation de l'opérateur d'une plateforme ULM de tenir un registre des vols afin de permettre une surveillance des activités sur sa plateforme.

Ad Article 29 – Sécurité et entretien de la plateforme ULM

L'article 29 prévoit encore l'obligation de l'opérateur de veiller à la sécurité de sa plateforme et de garantir son entretien.

Lorsque cette sécurité ne peut pas être garantie, l'opérateur est obligé de fermer sa plateforme et d'indiquer cette fermeture de manière visible (un moyen récurrent en aviation est par exemple une grande croix en bois sur l'aire de décollage et d'atterrissage).

Chapitre 3 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des PULM

Section 1 – Licence et qualifications PULM

Sous-section 1 – Obtention de la licence PULM

Ad Article 30 – Licence PULM

L'article 30 précise tout d'abord que la licence de pilote PULM doit comporter la classe de PULM concernée et prévue par l'article 3.

Il précise également que l'obtention de la licence pour pilote PULM est soumise à différentes obligations : âge minimal, certificat médical, formation théorique et pratique et réussite des épreuves y afférentes.

Afin d'obtenir l'inscription d'une classe supplémentaire sur la licence, il ne faut pas refaire toute une licence, mais il faut avoir accompli un entraînement pratique et avoir réussi une épreuve pratique sur la classe visée.

Le dernier alinéa du premier paragraphe précise encore que la délivrance de la licence doit être demandée à la DAC dans les 90 jours après la réussite de l'épreuve pratique, afin de garantir que la période entre l'entraînement pratique du pilote et son activité aérienne ne soit pas trop longue.

Comme pour les licences ULM, les conditions de validité pour les PULM ont été inspirées de la logique appliquée au niveau européen¹⁰. Tout d'abord, les pilotes doivent disposer à tout moment d'un certificat médical valable. Ensuite, les pilotes devront faire preuve, tout au long de leur activité aérienne, d'une « expérience récente »¹¹ : ils devront avoir effectué un certain nombre d'heures de vol pendant un certain laps de temps. Si jamais les pilotes n'arrivent pas à remplir ces conditions, ils peuvent opter à effectuer une heure de vol avec un instructeur.

Ad Article 31 – Formation pratique et théorique

¹⁰ Règlement (UE) No 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

¹¹ Voir p.ex. FCL.060, FCL.140.A ou encore FCL.140.H du règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné

L'article 31 prévoit les exigences en matière de formation pratique et théorique.

Il fixe d'abord la limite d'âge pour l'entraînement pratique à 15 ans et exige que le candidat dispose d'un certificat médical valable. Ensuite, il précise que l'entraînement doit avoir lieu sur des PULM de la classe pour laquelle le candidat recherche obtenir la licence.

En dernier lieu, il précise que la formation théorique doit se faire dans une école de pilotage PULM.

Ad Article 32 – Épreuve théorique

L'article 32 prévoit les matières sur lesquelles portera l'épreuve théorique que le candidat devra réussir afin d'obtenir sa licence de pilote PULM.

Le contenu exact de ces épreuves sera fixé par la DAC et ce en fonction des évolutions techniques, réglementaires et scientifiques en la matière.

Ad Article 33 – Épreuve pratique

L'article 33 concerne les épreuves pratiques en vue de l'obtention de la licence de pilote PULM. Comme pour les ULM, il précise que le candidat ne pourra participer à l'épreuve pratique qu'après avoir passé avec succès l'épreuve théorique et ce dans les 2 ans après cette réussite.

Il fixe ensuite les matières à traiter lors de l'épreuve pratique et précise que le contenu sera fixé par la DAC, comme pour les épreuves théoriques.

Sous-section 2 – Qualification biplace PULM

Ad Article 34 – Qualification biplace

Contrairement aux pilotes ULM, qui peuvent emmener un passager dès qu'ils ont atteint l'âge de 18 ans¹² sans devoir effectuer une qualification supplémentaire, les pilotes PULM devront disposer d'une qualification spécifique afin de pouvoir emmener un passager. Cette exigence supplémentaire est due au fait que des PULM biplaces avec un passager à bord exigent des gestes et des précautions très précis qui diffèrent fortement du pilotage d'un PULM monoplace, tandis qu'il n'y a pas de différence de pilotage entre un ULM monoplace et un ULM biplace.

Ainsi, l'article 34 prévoit les conditions d'obtention et de validité de la qualification biplace pour les pilotes PULM. Le candidat devra pouvoir justifier d'une certaine expérience sur le PULM de la classe concernée, effectuer des formations théoriques et pratiques et réussir des épreuves y relatives.

La qualification biplace est spécifique selon la classe de PULM concernée. Pour obtenir l'extension de cette qualification à une autre classe de PULM, le titulaire ne devra pas effectuer toute une qualification, mais seulement disposer de l'expérience requise sur la classe de PULM concernée et accomplir une formation pratique sur la classe de PULM concernée.

Sous-section 3 – Qualification d'instructeur de pilote PULM

¹² Voir l'article 7 paragraphe 2 point 3° du règlement grand-ducal

Ad Article 35 – Conditions d’obtention de la qualification d’instructeur

Afin de pouvoir exercer comme instructeur pour les entraînements sur PULM, le titulaire d’une licence PULM doit disposer d’une qualification spécifique.

L’article 35 prévoit les conditions d’obtention de cette qualification, notamment des exigences quant à l’expérience, la recommandation par une école de pilotage, la réussite d’épreuves théoriques et pratiques et l’accomplissement d’un stage.

Afin de faciliter l’extension de la qualification d’instructeur, qui est spécifique à la classe de PULM, à une autre classe de PULM, l’instructeur devra effectuer uniquement une formation pratique et réussir une épreuve y afférente, sans devoir refaire la formation et l’épreuve théoriques.

Ad Article 36 – Formation et épreuve théoriques

L’article 36 prévoit les matières et les conditions de la formation et des épreuves théoriques en vue de l’obtention de la qualification d’instructeur de pilote PULM.

Ad Article 37 – Formation en vol et évaluation des compétences

L’article 37 prévoit les matières et les conditions de la formation pratique et l’évaluation des compétences en vue de l’obtention de la qualification d’instructeur de pilote PULM.

Comme pour l’obtention de la licence, l’épreuve théorique devra être passée avant l’évaluation des compétences.

Ad Article 38 – Instructeur stagiaire

Afin de garantir un niveau de qualité élevé pour les instructeurs de pilote PULM, les candidats à une qualification d’instructeur seront considérés comme instructeurs stagiaires pendant les deux premières années suivant la réussite de leur évaluation de compétences.

Pendant cette période de stage, l’instructeur stagiaire aura des pouvoirs limités et agira sous la supervision d’un instructeur accompli.

L’article 38 précise encore les conditions pour obtenir la délivrance définitive de la qualification d’instructeur.

Ad Article 39 – Validité

L’article 39 concerne la validité de la qualification d’instructeur.

Afin de revalider la qualification d’instructeur tous les trois ans, le titulaire doit satisfaire à deux des trois exigences prévues¹³ : avoir effectué un certain nombre de vol, avoir suivi un cours de remise à niveau, avoir réussi une évaluation de compétences. A chaque deuxième revalidation, donc tous les 6

¹³ Cette disposition est également inspirée du règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné

ans, le titulaire devra obligatoirement réussir une évaluation des compétences et respecter une des deux autres exigences.

En dernier lieu, l'article 39 prévoit les conditions pour renouveler une qualification d'instructeur qui a expiré. Une distinction est faite entre les qualifications expirées depuis moins de 10 ans et celles expirées depuis plus de 10 ans.

Section 2 – Dispositions relatives aux PULM

Ad Article 40 – Maintien de l'aptitude au vol

L'article 40 prévoit que propriétaire devra veiller à ce que son aéronef soit en état de navigabilité et apte au vol.

Ad Article 41 – Équipement minimum et dispositifs de sécurité

L'article 41 énumère les équipements dont doit disposer un PULM afin de pouvoir voler dans l'espace aérien luxembourgeois. Ces équipements sont nécessaires pour la sécurité en vol tant de l'aéronef que du pilote et de son passager.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes PULM

Ad Article 42 – Généralités sur les plateformes PULM

Les plateformes pour les PULM, tout comme les plateformes pour les ULM, constituent des terrains de vol au sens de l'article 7ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'autorisation d'une telle plateforme est également délivrée pour une durée illimitée et elle précisera les classes de PULM pouvant utiliser la plateforme en question.

En dernier lieu, cet article précise que l'opérateur devra veiller à la publication des informations relatives à sa plateforme PULM dans les informations aéronautiques (AIP Belgique et Luxembourg).

Ad Article 43 – Autorisation d'une plateforme PULM

L'article 43 fixe les éléments du dossier et la procédure de demande d'autorisation d'une plateforme PULM.

Ad Article 44 – Emplacement de la plateforme PULM

Afin de garantir la sécurité des évolutions aériennes dans l'espace aérien luxembourgeois, l'article 44 prévoit des limitations quant à l'emplacement des plateformes PULM.

Ad Article 45 – Aires de décollage et d'atterrissage et surfaces de dégagement

L'article 45 fixe les critères techniques auxquels doit répondre l'aire de décollage et d'atterrissage et des surfaces de dégagement afin de garantir des décollages et des atterrissages des PULM en toute sécurité.

Ad Article 46 – Équipement et affichage de la plateforme PULM

Toujours dans un but de sécurité des exploitations, l'article 46 prévoit des équipements de sécurité qui doivent être présents sur une plateforme PULM ainsi que les informations qui doivent être affichées de manière visible.

Ad Article 47 – Sécurité et entretien de la plateforme PULM

L'article 47 prévoit encore l'obligation de l'opérateur de veiller à la sécurité de sa plateforme et de garantir son entretien.

Lorsque cette sécurité ne peut pas être garantie, l'opérateur est obligé de fermer sa plateforme et d'indiquer cette fermeture de manière visible (un moyen récurrent en aviation est par exemple une grande croix en bois sur l'aire de décollage et d'atterrissage).

Chapitre 4 – Dispositions spécifiques relatives aux activités des PUL

Section 1 – Licence et qualifications PUL

Sous-section 1 – Obtention de la licence PUL

Ad Article 48 – Licence PUL

A l'instar des licences ULM et PULM, l'article 48 précise que la licence de pilote PUL doit comporter la classe de PUL concernée et prévue par l'article 4.

Cependant, la licence PUL devra également comprendre la méthode de décollage associée à la classe de PULM. En effet, comme décrit au commentaire relatif à l'article 5, les conceptions techniques des PUL sont variées et leur utilisation varie en conséquence fortement, ce qui a des incidences sur les compétences nécessaires pour faire voler ces différentes configurations.

Cette licence de base permet au pilote PUL d'effectuer des vols locaux aux alentours de la plateforme à partir de laquelle il a décollé. Les PUL étant des aéronefs sans aucune motorisation, le vol dépend fortement des conditions aérologiques, des flux d'air, des thermiques etc. Effectuer des vols plus longs, s'éloignant plus de la plateforme, traversant même tout l'espace aérien luxembourgeois, nécessite des connaissances plus approfondies de la météorologie, des espaces aériens et de la navigation, tout comme une expérience accrue dans le maniement des PUL. Le pilote peut potentiellement atterrir en dehors d'une plateforme PUL, sur un terrain inconnu de lui et nécessitant une plus grande habileté. Dans cette optique, une qualification spécifique à cet effet, qui peut être considérée comme qualification de pilote « avancé », est prévue par l'article 52 du présent règlement.

Cet article précise également les conditions d'obtention de la licence pour pilote PUL : âge minimal, certificat médical, formation théorique et pratique et réussite des épreuves y afférentes.

Afin d'obtenir l'inscription d'une classe supplémentaire sur la licence, il ne faut pas refaire toute une licence, mais il faut avoir accompli un entraînement pratique et avoir réussi une épreuve pratique sur la classe visée. Pour obtenir l'inscription d'une méthode de décollage supplémentaire, le candidat devra effectuer un entraînement pratique sur la méthode de décollage visée.

Comme pour les licences ULM et PULM, les conditions de validité pour les PUL ont été inspirées de la logique appliquée au niveau européen : le pilote doit disposer à tout moment d'un certificat médical valable et il devra faire preuve, tout au long de son activité aérienne, d'une « expérience récente ».

Ad Article 49 – Formation pratique et théorique

L'article 49 prévoit les exigences en matière de formation pratique et théorique.

Il fixe d'abord la limite d'âge pour l'entraînement pratique à 15 ans et exige que le candidat dispose d'un certificat médical valable. Ensuite, il précise que l'entraînement doit avoir lieu sur des PUL de la classe et avec la méthode de décollage pour laquelle le candidat recherche obtenir la licence.

En dernier lieu, il précise que la formation théorique doit se faire dans une école de pilotage PUL.

Ad Article 50 – Épreuve théorique

L'article 50 prévoit les matières sur lesquelles portera l'épreuve théorique que le candidat devra réussir afin d'obtenir sa licence de pilote PUL.

Le contenu exact de ces épreuves sera fixé par la DAC et ce en fonction des évolutions techniques, réglementaires et scientifiques en la matière.

Ad Article 51 – Épreuve pratique

L'article 51 concerne les épreuves pratiques en vue de l'obtention de la licence de pilote PUL. Comme pour les ULM et les PULM, il précise que le candidat ne pourra participer à l'épreuve pratique qu'après avoir passé avec succès l'épreuve théorique, et ce dans les 2 ans après cette réussite.

Il fixe ensuite les matières à traiter lors de l'épreuve pratique et précise que le contenu sera fixé par la DAC, comme pour les épreuves théoriques.

Sous-section 2 – Qualification vol de distance PUL

Ad Article 52 – Qualification vol de distance

Avec la licence de base pour pilote PUL, le titulaire ne peut effectuer que des vols autour de la plateforme PUL de décollage¹⁴. Afin de pouvoir effectuer des vols allant au-delà des alentours immédiats de cette plateforme, le pilote doit disposer d'une qualification spécifique de vol de distance.

¹⁴ Voir article 48

L'article 52 prévoit les conditions d'obtention de cette qualification, telles que l'expérience, les formations pratiques et théoriques, ainsi que la réussite des épreuves y afférentes.

Sous-section 3 – Qualification biplace PUL

Ad Article 53 – Qualification biplace

Comme pour les pilotes PULM, les pilotes PUL devront disposer d'une qualification spécifique afin de pouvoir emmener un passager. En effet, cette exigence supplémentaire est due au fait que les PUL biplaces avec un passager à bord exigent des gestes et des précautions très précis qui diffèrent fortement du pilotage d'un PULM monoplace. Ces gestes et précautions varient encore plus en fonction de la méthode de décollage associée, de sorte que la qualification biplace pour les PUL n'est pas seulement spécifique selon la classe de PUL, mais également selon la méthode de décollage.

Pour obtenir l'extension de cette qualification à une autre classe de PUL, le titulaire ne devra pas effectuer toute une qualification, mais seulement disposer de l'expérience requise sur la classe de PUL concernée et accomplir une formation pratique sur la classe de PUL concernée. Pour obtenir l'extension à une autre méthode de décollage, il devra également suivre une formation pratique spécifique.

Sous-section 4 – Qualification d'instructeur de pilote PUL

Ad Article 54 – Conditions d'obtention de la qualification d'instructeur

Afin de pouvoir exercer comme instructeur pour les entraînements sur PUL, le titulaire d'une licence PUL doit disposer d'une qualification spécifique.

L'article 54 prévoit les conditions d'obtention de cette qualification, notamment des exigences quant à l'expérience, la détention de la qualification vol de distance, la recommandation par une école de pilotage, la réussite d'épreuves théoriques et pratiques et l'accomplissement d'un stage.

Afin de faciliter l'extension de la qualification d'instructeur, qui est spécifique à la classe de PUL ainsi qu'à la méthode de décollage, à une autre classe de PUL ou une autre méthode de décollage, l'instructeur devra effectuer uniquement une formation pratique et réussir une épreuve y afférente, sans devoir refaire la formation et l'épreuve théoriques.

Ad Article 55 – Formation et épreuve théoriques

L'article 55 prévoit les matières et les conditions de la formation et des épreuves théoriques en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de pilote PUL.

Ad Article 56 – Formation en vol et évaluation des compétences

L'article 56 prévoit les matières et conditions de la formation pratique et l'évaluation des compétences en vue de l'obtention de la qualification d'instructeur de pilote PUL.

Comme pour l'obtention de la licence, l'épreuve théorique devra être passée avant l'évaluation des compétences.

Ad Article 57 – Instructeur stagiaire

Afin de garantir un niveau de qualité élevé pour les instructeurs de pilote PUL, les candidats à une qualification d'instructeur seront considérés comme instructeurs stagiaire pendant les deux premières années suivant la réussite de leur évaluation de compétences.

Pendant cette période de stage, l'instructeur stagiaire aura des pouvoirs limités et agira sous la supervision d'un instructeur accompli.

L'article 57 précise encore les conditions pour obtenir la délivrance définitive de la qualification d'instructeur.

Ad Article 58 – Validité

L'article 58 concerne la validité de la qualification d'instructeur.

Afin de revalider la qualification d'instructeur tous les trois ans, le titulaire doit satisfaire à deux des trois exigences prévues¹⁵ : avoir effectué un certain nombre de vol, avoir suivi un cours de remise à niveau, avoir réussi une évaluation de compétences. A chaque deuxième revalidation, donc tous les 6 ans, le titulaire devra obligatoirement réussir une évaluation des compétences et respecter une des deux autres exigences.

En dernier lieu, l'article 58 prévoit les conditions pour renouveler une qualification d'instructeur qui a expiré. Une distinction est faite entre les qualifications expirées depuis moins de 10 ans et celles expirées depuis plus de 10 ans.

Section 2 – Dispositions relatives aux PUL

Ad Article 59 – Maintien de l'aptitude au vol

L'article 59 prévoit que le propriétaire devra veiller à ce que son aéronef soit en état de navigabilité et apte au vol.

Ad Article 60 – Équipement minimum et dispositifs de sécurité

L'article 60 énumère les équipements dont doit disposer un PUL afin de pouvoir voler dans l'espace aérien luxembourgeois. Ces équipements sont nécessaires pour la sécurité en vol tant de l'aéronef que du pilote et de son passager.

Section 3 – Dispositions relatives aux plateformes PUL

Ad Article 61 – Généralités sur les plateformes PUL

¹⁵ Cette disposition est également inspirée du règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné

Les plateformes pour les PUL constituent également des terrains de vol au sens de l'article 7ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948 susmentionnée.

L'autorisation d'une telle plateforme est également délivrée pour une durée illimitée, elle précisera les classes de PUL pouvant utiliser la plateforme en question ainsi que les méthodes de décollage autorisées.

En dernier lieu, cet article précise que l'opérateur devra veiller à la publication des informations relatives à sa plateforme PULM dans les informations aéronautiques (AIP Belgique et Luxembourg).

Ad Article 62 – Autorisation d'une plateforme PUL

L'article 62 fixe les éléments du dossier et la procédure de demande d'autorisation d'une plateforme PUL.

Ad Article 63 – Emplacement de la plateforme PUL

Afin de garantir la sécurité des évolutions aériennes dans l'espace aérien luxembourgeois, l'article 63 prévoit des limitations quant à l'emplacement des plateformes PUL.

Ad Article 64 – Aires de décollage et d'atterrissage et surfaces de dégagement

L'article 64 fixe les critères techniques auxquels doit répondre l'aire de décollage et d'atterrissage et des surfaces de dégagement afin de garantir des décollages et des atterrissages de PUL en toute sécurité.

Contrairement aux plateformes ULM et PULM pour lesquelles l'aire de décollage et l'aire d'atterrissage sont confondus, les plateformes PUL sont souvent réparties sur au moins deux endroits. L'aire de décollage se trouve souvent sur une colline ou un endroit plus élevé, afin de permettre le décollage des machines non-motorisées. L'aire d'atterrissage se trouve alors souvent en bas de la colline, à une certaine distance de l'aire de décollage. Il se peut qu'une plateforme PUL ait plusieurs aires d'atterrissage, permettant une utilisation continue et en toute sécurité de la plateforme surtout en fonction du vent.

Ad Article 65 – Équipement et affichage de la plateforme PUL

Toujours dans un but de sécurité des exploitations, l'article 65 prévoit des équipements de sécurité qui doivent être présents sur une plateforme PUL ainsi que les informations qui doivent être affichées de manière visible.

Ad Article 66 – Sécurité et entretien de la plateforme PUL

L'article 66 prévoit l'obligation de l'opérateur de veiller à la sécurité de sa plateforme et de garantir son entretien.

Lorsque cette sécurité ne peut pas être garantie, l'opérateur est obligé de fermer sa plateforme et d'indiquer cette fermeture de manière visible (un moyen récurrent en aviation est par exemple une grande croix en bois sur l'aire de décollage et d'atterrissage).

Chapitre 5 – Dispositions communes relatives aux ULM, PULM et PUL

Section 1 – Exigences médicales pour les pilotes ULM, PULM et PUL

Ad Article 67 – Exigences médicales

L'article 67 prévoit les exigences médicales à remplir par les pilotes d'ULM, de PULM et de PUL.

Ces exigences médicales ont été élaborées en étroite collaboration avec le Service de la médecine aéronautique de la DAC, faisant partie du Ministère de la Santé. Elles ont été inspirées fortement des exigences tant en matière de la licence européenne « LAPL »¹⁶ qu'en matière du permis de conduire pour camions.

Les exigences médicales retenues pour les pilotes ULM diffèrent de celles pour les pilotes PULM et PUL. Afin de faciliter la lisibilité et d'éviter des confusions, les exigences médicales en tant que telles sont prévues dans deux annexes différentes.

Le certificat médical pourra être délivré par un médecin généraliste, qui peut consulter un médecin spécialiste ou le Service de la médecine aéronautique de la DAC lorsqu'il le juge nécessaire.

L'article 67 fixe également les durées de validité des certificats médicaux ainsi que les limitations qui peuvent être associées à un certificat médical.

Il précise en outre quels autres certificats médicaux en matière d'aviation peuvent être reconnus comme équivalents.

Section 2 – Qualification de radiotéléphonie ULM, PULM et PUL

Ad Article 68 – Qualification de radiotéléphonie

Les vols des PULM et des PUL ont souvent lieu dans l'espace aérien non-contrôlé¹⁷. L'utilisation de la radiotéléphonie n'est pas obligatoire dans cet espace aérien, puisqu'une communication avec la tour de contrôle n'est pas exigée. Par contre, les pilotes d'ULM, de PULM ou de PUL désirant voler dans un espace aérien nécessitant la communication par radio doivent suivre une formation à l'utilisation des moyens de radiotéléphonie, validée par la qualification de radiotéléphonie.

Dans ce sens, l'article 68 précise les conditions d'obtention de cette qualification ainsi que sa validité. La qualification de radiotéléphonie est la même, qu'il s'agisse d'une licence ULM, PULM ou PUL.

¹⁶ « light aircraft pilot licence », règlement (UE) no 1178/2011 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

¹⁷ Règlement ministériel du 14 mai 2019 relatif à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois

Cet article prévoit en dernier lieu que les qualifications de radiotéléphonie délivrées conformément au règlement (UE) No 1178/2011 susmentionné sont considérées comme équivalentes à la qualification de radiotéléphonie prévue par le présent règlement.

Section 3 – Autorisation d’examineur ULM, PULM et PUL

Ad Article 69 – Examineurs

Pour pouvoir exercer en tant qu’examineur pour évaluer les différentes épreuves pratiques prévues par le présent règlement, le titulaire d’une licence ULM, PULM ou PUL doit disposer d’une autorisation d’examineur délivrée par la DAC.

À cette fin, l’article 68 prévoit que le titulaire de la licence de pilote ULM, PULM ou PUL doit disposer de la licence pour la classe et, dans le cas des PUL, de la méthode de décollage, pour laquelle il recherche les privilèges d’examineur, ainsi que de la qualification d’instructeur afférente.

Vu la responsabilité qui incombe aux examineurs, ces derniers ne devront pas avoir fait l’objet de sanctions au cours 3 dernières années.

Dans le but d’éviter une prise d’intérêt injustifiée de l’examineur, des limitations sont prévues quant aux candidats auxquels il peut faire passer les épreuves.

Ad Article 70 – Formation de l’examineur

L’article 70 prévoit la formation théorique et pratique en vue de l’obtention de l’autorisation d’examineur.

Ad Article 71 – Évaluation des compétences de l’examineur

L’article 71 précise le déroulement et le contenu de l’évaluation des compétences que le candidat à une autorisation d’examineur devra réussir.

Ad Article 72 – Revalidation

L’article 72 prévoit les conditions de revalidation de l’autorisation d’examineur.

Section 4 – Écoles de pilotage ULM, PULM et PUL

Ad Article 73 – Écoles de pilotage

Afin de pouvoir proposer des formations théorique et pratiques aux candidats à une licence de pilote ULM, PULM et PUL, l’école de pilotage devra être inscrite sur le registre des écoles de pilotage de la DAC.

Il ne s’agit pas d’un agrément en tant que tel, mais d’une reconnaissance de la conformité de l’école de pilotage aux exigences réglementaires. Cette reconnaissance est inspirée du règlement (UE) No

1178/2011 précité. Ce dernier prévoit des « organismes de formation déclarés (declared training organisation — DTO) », qui sont également fondés sur un système de déclaration de conformité.

L'article 73 précise les modalités de cette déclaration ainsi que les exigences de conformité pour les écoles de pilotage ULM, PULM et PUL.

Section 5 – Activités aériennes spécifiques avec des ULM, PULM et PUL

Ad Article 74 – Activités aériennes spécifiques

A l'instar des déclarations pour les opérations NCO¹⁸ prévues au niveau européen, le règlement grand-ducal prévoit un système déclaratif pour certaines activités spécifiques présentant un risque plus élevé pour l'aviation, mais également pour les personnes et les biens au sol.

Ainsi, l'article 74 prévoit que les opérateurs effectuant des activités nécessitant l'installation de dispositifs spéciaux sur leurs machines, ceux effectuant de l'épandage, le remorquage de banderoles, de planeurs ou de PUL, ou les opérateurs emportant des passagers à titre onéreux doivent se déclarer préalablement auprès de la DAC. Il est à noter que vu le risque accru ainsi que les limitations physiques, l'épandage et le remorquage ne sont autorisés qu'avec des ULM.

En outre, cet article prévoit que les pilotes effectuant ces activités doivent être des pilotes expérimentés, présentant une certaine expérience de vol sur leur machine.

Ad Article 75 – Déclaration des activités aériennes spécifiques

En complément à l'article 74, l'article 75 prévoit les documents et les informations à soumettre à la DAC lors de la déclaration des activités aériennes spécifiques, les modalités de ces déclarations ainsi que le traitement de ces données par la DAC.

Chapitre 6 – Dispositions diverses

Ad Article 76 – Conversion d'une licences ULM, PULM, PUL ou d'une qualification d'instructeur d'un État membre de l'EEE ou de la Suisse

Un principe général reconnu en Europe est la possibilité de convertir des licences d'autres pays en licences nationales. Ainsi, l'article 76 prévoit la possibilité de convertir des licences ULM, PULM ou PUL émises par les États de l'Espace économique européen ou par la Suisse en licences luxembourgeoises, émises par la DAC.

Cette conversion est cependant soumise à certaines conditions. D'abord, le titulaire doit être affilié de façon permanente à une association aéronautique luxembourgeoise. En effet, la résidence du titulaire ne peut pas être un critère car beaucoup de titulaires de licences luxembourgeoises résident dans les pays limitrophes. Ils sont cependant toujours affiliés à la Fédération aéronautique luxembourgeois (FAL) et sont membres de divers clubs luxembourgeois.

¹⁸ « non commercial operations with other than complex aircraft », Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Ensuite, le titulaire de la licence étrangère devra passer un cours théorique sur la réglementation aéronautique luxembourgeoise dans une école de pilotage ULM, PULM ou PUL, sauf s'il détient déjà une autre licence de pilote luxembourgeoise ou a déjà réussi une telle épreuve théorique organisée par la DAC.

Si le titulaire de la licence convertie détient une qualification d'instructeur sur sa licence d'origine, cette qualification sera également retranscrite, mais il sera considéré comme instructeur stagiaire et devra remplir les conditions de fin de stage pour obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur définitive.

Ad Article 77 – Reconnaissance de licences étrangères ULM

D'après l'article 32 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, les pilotes doivent disposer d'une licence délivrée par l'État dans lequel l'aéronef qu'ils veulent piloter est immatriculé. Ce principe vaut encore pour les licences nationales, délivrées sur base exclusive du droit national d'un État (et non pas sur base du droit européen).

Ainsi, afin de pouvoir voler avec un ULM immatriculé au Luxembourg, il faudra disposer d'une licence ULM luxembourgeoise. Il y a cependant un certain nombre de personnes, résidentes au Luxembourg ou membres d'un club luxembourgeois et pratiquant leur sport au Luxembourg, qui détiennent des licences étrangères. Pour permettre à ces pilotes de pouvoir voler avec des ULM immatriculés au Luxembourg, une exception doit être prévue par l'article 77 du règlement grand-ducal.

Ad Article 78 – Cas d'inéligibilité ou d'absence d'un instructeur ou d'un examinateur

Le règlement prévoyant de nouvelles licences et qualifications par rapport au système actuellement en vigueur, il se peut qu'il n'y ait pas de titulaires de qualifications d'instructeur ou d'examineur pour ULM, PULM ou PUL. Pour permettre à cette activité de démarrer, et de continuer par la suite, il est indispensable de prévoir des remèdes pour cette problématique, faute de quoi personne ne pourra faire son entraînement ou réussir ses épreuves et, partant, obtenir sa licence.

Ainsi, l'article 78 prévoit la possibilité pour le directeur de l'aviation civile d'autoriser des titulaires de licences étrangères à exercer en tant qu'instructeur ou examinateur pour les licences luxembourgeoises. Une telle autorisation n'est valable que pour un an, mais elle est renouvelable et elle est subordonnée à la validité de la licence du titulaire.

Le directeur de l'aviation civile peut également accorder exceptionnellement une qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires d'une licence ULM, PULM ou PUL luxembourgeoise qui font preuve d'une expérience particulière.

Ad Article 79 – Notification d'évènements de sécurité aérienne

Afin de garantir et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile, il est primordial que les pilotes rapportent des évènements, même mineurs, afin de permettre aux experts de l'aviation civile de les analyser et d'identifier des sources potentielles d'accident.

Dans cette optique, l'article 79 prévoit l'obligation pour les pilotes ULM de rapporter certains événements de l'aviation civile en les soumettant au règlement (UE) n° 376/2014¹⁹. Ce règlement européen n'est en principe applicable qu'aux aéronefs soumis au règlement de base²⁰. Les ULM, PULM et PUL étant des aéronefs exclus du champs d'application du règlement de base par l'annexe I de ce règlement, ils ne sont pas non plus soumis au règlement (UE) n° 376/2014. Cependant, l'article 3, paragraphe 2, alinéa 3 du règlement (UE) n° 376/2014 permet d'étendre son champs d'application également à d'autres aéronefs.

Les pilotes PULM et PUL ne sont pas soumis à toutes les exigences du règlement (UE) n° 376/2014 précité. Cependant, ils ont toujours la possibilité de soumettre des comptes rendus volontaires à la DAC.

Chapitre 7 – Dispositions abrogatoires, transitoires, modificatives et finales

Ad Article 80 – Disposition abrogatoire

L'article 80 porte abrogation du règlement grand-ducal modifié du 28 juin 1985 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aéronefs ultra-légers motorisés, règlement actuellement applicable en matière de navigabilité des ULM, ainsi que du règlement grand-ducal du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite des aéronefs, actuellement applicable aux licences ULM.

Cet article abroge également le règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avions, devenus caduc.

Ad Article 81 – Licences ULM délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

L'article 81 prévoit que les licences ULM délivrées sur base de la réglementation actuellement en vigueur gardent leur validité après l'entrée en vigueur du présent règlement. Il précise cependant que ces licences devront être échangées contre une nouvelle licence avant la fin de leur validité, ou au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur du règlement.

L'article 81 précise encore la méthode pour déterminer la classe d'ULM qui doit être inscrite sur la nouvelle licence et prévoit une période de 24 mois pour les pilotes pour se mettre en conformité avec les exigences de validité de la nouvelle licence.

Ad Article 82 – Formations et épreuves effectuées avant l'entrée en vigueur du présent règlement

L'article 82 prévoit que les formations théoriques et pratiques ainsi que les épreuves, ou parties d'épreuves, théoriques et pratiques effectuées avec succès avant l'entrée en vigueur du présent règlement gardent leur validité.

¹⁹ Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

²⁰ Cf. commentaire relative à l'article 2

Ad Article 83 – Qualifications d’instructeur délivrées avant l’entrée en vigueur du présent règlement

L’article 83 prévoit que les titulaires d’une qualification d’instructeur délivrée avant l’entrée en vigueur du présent règlement doivent se conformer aux nouvelles exigences de validité dans un délai de 12 mois.

Ad Article 84 – Autorisations d’examineurs délivrées avant l’entrée en vigueur du présent règlement

À l’instar de la qualification d’instructeur, les titulaires d’une qualification d’examineur ont 12 mois pour se conformer aux nouvelles exigences de validité.

Ad Article 85 – Agréments d’écoles de pilotage délivrés avant l’entrée en vigueur du présent règlement

Les écoles de pilotage agréées sur base du règlement actuellement en vigueur bénéficient d’un délai de 12 mois pour se conformer aux nouvelles exigences.

Ad Article 86 – Immatriculations effectuées avant l’entrée en vigueur du présent règlement

L’article 86 prévoit que les ULM immatriculés avant l’entrée en vigueur du présent règlement restent valablement immatriculés et les propriétaires disposent d’un délai de 24 mois pour se conformer aux nouvelles dispositions.

Ad Article 87 – Qualifications de radiotéléphonie délivrées avant l’entrée en vigueur du présent règlement

L’article 87 prévoit que les qualifications de radiotéléphonie délivrées avant l’entrée en vigueur du présent règlement restent valables.

Ad Article 88 – Certificats médicaux délivrés avant l’entrée en vigueur du présent règlement

L’article 88 prévoit que les certificats médicaux délivrés sur base de la réglementation actuellement en vigueur restent valables sous les conditions prévues par cette réglementation.

Ad. Article 89 – Dispositions modificatives

L’article 89 modifie 3 règlements grand-ducaux afin d’exclure de leurs champs d’application des ULM, PULM et PUL, comme leurs dispositions ne sont pas adaptées à ces aéronefs :

- le règlement grand-ducal modifié du 27 juillet 1961 concernant les transports aériens, l’immatriculation et l’identité des aéronefs ;
- le règlement grand-ducal du 19 avril 2006 précisant les exigences de navigabilité des aéronefs ;
- le règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant publication et exécution de l’Annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l’Aviation Civile Internationale.

Ad Article 90 – Entrée en vigueur et formule exécutoire

L'article 90 prévoit un délai d'entrée en vigueur de 3 mois, afin de permettre tant à la DAC qu'aux titulaires des licences ou aux candidats en formation de s'adapter aux nouvelles dispositions.

Ad Annexe I – Contenu et présentation de la licence ULM

L'annexe I prévoit le contenu et la présentation de la licence ULM, inspirés du règlement (UE) No 2011/1178 précité.

Ad Annexe II – Contenu et présentation de la licence PULM

L'annexe II prévoit le contenu et la présentation de la licence PULM, inspirés du règlement (UE) No 2011/1178 précité.

Ad Annexe III – Contenu et présentation de la licence PUL

L'annexe III prévoit le contenu et la présentation de la licence PUL, inspirés du règlement (UE) No 2011/1178 précité.

Ad Annexe IV – Représentation schématique d'une plateforme ULM

Pour faciliter la compréhension des exigences techniques relatives aux plateformes ULM, des schémas sont joints en annexe IV.

Ad Annexe V – Conditions médicales pour les pilotes ULM

L'annexe V détaille les exigences médicales pour les pilotes ULM prévues à l'article 67.

Ad Annexe VI - Conditions médicales pour les pilotes PULM et PUL

L'annexe VI détaille les exigences médicales pour les pilotes PULM et PUL prévues à l'article 67.