



Annexe 2 de l'ordonnance du DETEC sur la navigabilité des aéronefs (RS 748.215.1)

Exigences de navigabilité, conditions générales d'exploitation et prescriptions relatives au marquage

applicables aux aéronefs de la catégorie spéciale,

Sous-catégorie Ultra-léger

Edition 1: 12.06.2015

Entrée en vigueur: 15.07.2015

Table des matières

1	Nature juridique	3
2	Critères de certification et exigences de navigabilité gé-néraux	3
3	Limitations opérationnelles	4
4	Marquage.....	4

1 Nature juridique

Les présentes exigences de navigabilité, conditions générales d'exploitation et prescriptions relatives au marquage (NEM) constituent l'annexe 2 de l'ordonnance du DE-TEC sur la navigabilité des aéronefs.

2 Critères de certification et exigences de navigabilité généraux

- 2.1 Les autogires à moteur à combustion ou électrique doivent répondre aux normes de conception et de construction de l'autorité aéronautique allemande (*Luftfahrtbundesamt*, LBA) relatives aux autogires ultra-légers (BUT) datées du 25 septembre 2012 (NfL II-67/12, cf. site internet du LBA) ou à la norme de certification britannique CAP 643 «British Civil Aviation Airworthiness Requirements, Section T, Light Gyroplanes» (cf. site internet de la CAA-UK) datée du 9 mai 2013. Il est également possible d'appliquer une version antérieure de ces normes en vigueur au moment de la certification du type. La masse au maximum au décollage ne doit pas excéder 560 kg.
- 2.2 Les avions à gouvernes aérodynamiques et à propulsion électrique doivent répondre aux normes de conception et de construction de l'autorité aéronautique allemande (*Luftfahrtbundesamt*, LBA) relatives aux avions ultra-légers à gouvernes aérodynamiques (LTF-UL) datées du 30 janvier 2003 (NfL II-17/03, cf. site internet du LBA) ou à la norme de certification britannique CAP 482 «British Civil Airworthiness Requirements, Section S, Small Light Aeroplanes» (cf. site internet de la CAA-UK) datée du 21 octobre 2009. Il est également possible d'appliquer une version antérieure de ces normes en vigueur au moment de la certification du type. La masse au décollage ne doit pas excéder 300 kg en configuration monoplace et 450 kg en configuration biplace. Un poids forfaitaire jusqu'à concurrence de 15 kg en configuration monoplace et de 22,5 kg en configuration biplace peut être comptabilisé en sus pour le dispositif de secours, fixations et éléments nécessaires à son déclenchement compris.
- 2.3 Les systèmes de propulsion électriques sont soumis aux Special Conditions CS-22 de l'AESA : «Installation of electric propulsion units in powered sailplanes (Doc. SC-22-2014-01, (cf. site internet de l'AESA))».
- 2.4 L'OFAC ne vérifie pas le bon respect des exigences de navigabilité et aucune validation du type n'a lieu. Il reconnaît les certificats de type établis par les organismes suivants:
 - a. Deutscher Aero Club
 - b. Deutscher Ultraleichtflugverband
 - c. British Microlight Aircraft Association

- d. Austro Control

3 Limitations opérationnelles

- 3.1 Les vols de virtuosité sont interdits.
- 3.2 Les vols selon les règles de vol à vue de nuit (NVFR) et les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR) sont interdits.

4 Marquage

- 4.1 Une plaquette marquée de façon permanente sera placée dans l'habitacle de l'avion, à un endroit bien visible pour ses occupants; elle portera la mention suivante:

ULTRALIGHT

Une autorisation de vol a été établie pour le présent aéronef, lequel appartient à la catégorie spéciale, sous-catégorie Ultralight. Cet aéronef ne correspond que partiellement aux normes internationales.

- 4.2 L'inscription suivante, composée de caractères ayant une taille de 30 mm au moins, sera apposée sur la partie extérieure de l'aéronef à un endroit bien visible en accédant à bord:

ULTRALIGHT

Ittigen, le 24 juin 2015

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Doris Leuthard