

## Bientôt un nouvel AR pour les ULM ? ! ?

L'information avait déjà été relayée dans nos Newsletter 3 et 4 et expliquée verbalement lors de notre dernière Assemblée générale : le Ministre de la Mobilité Renaat Landuyt souhaite établir une nouvelle réglementation pour tous les sports aériens (ULM, paramoteurs, planeurs et ballons).

Toutes les fédérations concernées ont eu l'opportunité de soumettre idées et suggestions au Ministre. Au moment où ces lignes paraissent, le Ministre analyse ces propositions avec son administration. Nous avons d'ores et déjà reçu une invitation pour une réunion au Cabinet du Ministre le vendredi 26 janvier 2007. Nous apprendrons à cette occasion quelle sera la position du Ministre. Dans tous les cas, ce dernier espère pouvoir publier la nouvelle réglementation avant mai 2007 !

### HISTORIQUE

Début juillet 2006, la DGTA demande à la Fédération de lui fournir un commentaire sur une proposition de modification de la réglementation ULM actuelle.

A la fin des vacances d'été, le Conseil d'Administration de la Fédération envoie une première réponse à l'Administration.

Le projet ayant été entre-temps transféré au cabinet du Ministre, nous lui écrivons, fin septembre, afin de lui proposer notre expertise et de l'informer sur l'évolution de l'ULM dans le cadre européen (EASA)

Une délégation de notre CA est a été reçue le 16 octobre par M. Jan Cornillie, Chef de Cabinet, et ses collaborateurs.

Nous y avons reçu des explications sur la vision du Ministre au sujet de l'organisation de l'aviation sportive : plus de responsabilités aux Fédérations, simplification de la réglementation pour autant que celle-ci ne mette en pas la sécurité en péril, une attention particulière aux formations et à la sécurité, dans le but de maintenir l'aviation sportive accessible à tous (pas de coût supplémentaire).

Nous avons également reçu confirmation que nos remarques relatives au texte des projets étaient acceptables aux yeux du Ministre.

Plus encore, nous avons été invités à les développer davantage, en collaboration avec les Fédérations planeur, ballons et paramoteurs.

Nous n'avons donc pas hésité à retravailler nos propositions concrètes !

Aucune des Fédérations concernées ne disposait des connaissances requises pour ce travail, nous nous sommes donc mis d'accord pour faire appel à un avocat et professeur spécialisé en droit aérien, Me Godfroid, qui a traduit nos « souhaits » en termes juridiques.

Le Cabinet a reçu nos propositions vers la mi-novembre pour ensuite débiter la concertation avec l'Administration de la DGTA. Le Ministre souhaite prendre sa décision à la mi-janvier.

Nous nous réjouissons de prendre connaissance de cette décision le 26 janvier prochain !

### Quel a été notre point de départ ?

Un sport financièrement accessible et sûr, sans contraintes administratives ou juridiques inutiles, qui entretient des relations de bon voisinage avec les différents sports aériens.

Comment y arriver ?

- responsabiliser davantage les pratiquants
- maintenir et encourager les facilités actuellement offertes à l'ULM
- simplifier les règlements administratifs là où c'est possible
- maintenir et encourager le développement des appareils modernes
- garantir l'accessibilité financière du vol en ULM
- maintenir les "zones libres" dans lesquelles nous pouvons voler "librement"
- maintenir les terrains ULM existants et la possibilité d'en ouvrir de nouveaux
- défendre une accessibilité générale des ULM sur les terrains d'aviation classiques
- encourager la pratique de notre sport et le nombre de ses pratiquants

## Quelles sont nos propositions concrètes ?

### Définition de l'ULM

- Une définition de l'ULM qui correspond aux Règlements Européennes (EASA) : cette réglementation est fixée au niveau européen et la Belgique ne peut s'y soustraire : 450kg MTOW, possibilité de parachute jusque 472,5 Kg.
- En-dehors de la catégorie des ULM, l'EASA travaille à l'élaboration d'une nouvelle catégorie destinée aux « avions légers » : ceux qui ne tomberaient pas dans la catégorie ULM dépendraient de cette nouvelle réglementation européenne : nous souhaitons soutenir cette évolution. Il ne s'agit cependant pas d'un dossier belge mais européen.

### Appareils

- Niveau sonore : autoriser d'autres méthodes reconnues équivalentes

### Exigences médicales

- Uniquement l'attestation du médecin de famille (au lieu de la classe 3 : examens de départ et contrôles réguliers par un médecin de l'aviation)
- Possibilité de commencer l'apprentissage avant la clôture des formalités
- Validité illimitée des licences, moyennant un nombre minimum d'heures de vol par an ou après un examen avec un moniteur, pour autant que le volet médical soit en ordre

### Formation

- **Conformément aux dispositions du collège des examinateurs :**
  - o plus grand rôle de la Fédération dans la rédaction du programme d'examens (avec la collaboration de tous les moniteurs), à approuver par le Ministre
  - o meilleure formation et accompagnement des moniteurs, avec un minimum de perfectionnement sur la sécurité une fois tous les 3 ans-
- Délégation à la Fédération de pourvoir elle-même aux formations, examens et délivrance des licences (comme c'est le cas pour les planeurs)
- Délégation à la Fédération de proposer et nommer des examinateurs

### Terrains

- Maintenir et promouvoir l'accessibilité aux terrains d'aviation classiques
- Pour les **terrains spécifiquement ULM** :
  - o suppression de la présence obligatoire d'un commandant d'aérodrome
  - o suppression de l'obligation de tenir un registre des vols
  - o suppression de la longueur minimale de piste d'atterrissage égale à 3x la distance de roulage

### Travail aérien

- Maintenir la possibilité de travail aérien pour l'activité ULM
- Cesser de considérer la formation au sein de Clubs aériens comme du travail aérien

## Quels points souhaitons-nous voir rester inchangés ?

- système d'enregistrement des appareils
- procédure d'approbation et exigences en matière d'approbation des types d'appareils
- maintien de la responsabilité du fabricant
- maintien de l'entretien et des réparations par le pilote-même (responsabilité propre) conformément aux prescriptions du constructeur

## Mécontentement des membres flamands

La Flandre comprend très peu de terrains spécifiquement ULM (seul Zuienkerke est réellement actif). La plupart des pilotes ULM volent sur des terrains d'aviation civils (Hoevenen, Kiewit, Keiheuvel, Geraardsbergen, Amougies,..) ou ont reçu un coin à eux sur certains terrains militaires (Koksijde, Ursel, Moorseele....) ou encore se rendent sur des terrains ULM situés en Wallonie!

En revanche, la plupart des pilotes ULM qui volent en Wallonie (on y compte de nombreux Flamands) volent sur des terrains exclusivement ULM.

La situation des pilotes ULM sur des terrains d'aviation est bien entendu différente de celle des pilotes qui volent sur terrains ULM : ils doivent en effet s'y conformer aux règles très strictes qui y prévalent : utilisation d'une radio, transpondeur, etc.

Les Clubs ULM flamands craignent qu'un assouplissement trop important ne ternisse la réputation qu'ils ont construite au sein de ces milieux « PPL » et qu'ils n'y soient plus les bienvenus.

Ils craignent également que la Fédération d'ULM actuelle ne soit pas encore en état d'assumer la délivrance des autorisations et de la formation.

C'est pourquoi une majorité des clubs ULM basés en Flandre ont envoyé une lettre au Ministre Landuyt pour lui faire part de leurs préoccupations.

### Lettre en annexe

#### **Réaction de la Fédération**

Les licences : La Fédération se fait forte d'assumer son rôle de formation et de délivrer les autorisations de vol en toute objectivité et fiabilité. Nous sommes disposés à prévoir à ce sujet toutes les garanties nécessaires dans la réglementation et les statuts de la Fédération.

**Tous les moniteurs et examinateurs actuels doivent recevoir la garantie qu'ils seront traités de manière égale et qu'ils pourront assumer leurs tâches indépendamment de tout intérêt commercial.** A ce titre, une place particulière doit leur revenir pour que la Fédération puisse assumer correctement cette nouvelle tâche.

La Fédération est ouverte au dialogue sur la création de 2 Ligues au sein de notre Fédération. Nous recherchons également l'étroite collaboration des autres fédérations concernées (principalement avec les planeurs et paramoteurs).

Les épreuves auxquelles devront satisfaire les pilotes d'ULM ont été adaptées, **en accord avec le collège des examinateurs**, afin de tenir compte de l'évolution des ULM modernes. Toujours **en accord avec le collège des examinateurs**, les épreuves auxquelles devront satisfaire les moniteurs ont-elles aussi été adaptées, en plus, un stage de formation dirigé est prévu. Nous sommes donc loin d'une diminution des critères de formation ou de sécurité.

Les terrains : nous comprenons l'inquiétude exprimée par les clubs ULM flamands (et wallons) basés sur des terrains d'aviation classique. Tous les moyens doivent être mis en œuvre afin de maintenir cette possibilité qui leur est offerte ! Par conséquent, **nous ne demandons aucune modification des règles et exigences qui sont en vigueur sur ces terrains !**

Tout pilote ULM qui souhaite voler sur ces terrains devra comme par le passé se conformer aux dispositions en vigueur sur ces terrains.

Nous demeurons cependant partisans d'un assouplissement des règles sur les terrains exclusivement ULM et continuons à ne pas y juger utile la présence d'un commandant d'aérodrome. Nous n'avons à ce jour entendu aucun argument valable qui prouverait que l'absence d'un commandant d'aérodrome puisse mettre en péril la sécurité. De nombreux autres pays ne requièrent pas une telle présence non plus et ce sur des terrains d'aviation générale.

Nous estimons que l'exploitant du terrain doit avoir la possibilité d'imposer lui-même d'éventuelles restrictions ou exigences supplémentaires.

La radio : l'usage de la radio donne un faux sentiment de sécurité là où son emploi n'est pas requis, car le pilote s'annonçant en entrée de circuit pourrait, à tort, croire que tous les pilotes en vol l'ont entendu. Ce n'est pas le cas sur l'ensemble des terrains réservés à l'usage exclusif des ULM. Rien ne remplace l'adage "VOIR et ETRE VU". Les pilotes d'ULM qui désirent se poser sur des terrains où l'usage de la radio est obligatoire doivent passer un examen de radiotéléphonie restreinte, c'est leur choix et nous le respectons. Nous nous opposons cependant à ce qu'une minorité de pilotes d'ULM impose à l'immense majorité des autres, qui décident, eux, de voler, en dehors des zones et des terrains (pseudo)contrôlés, de devoir s'équiper de radios et autres transpondeurs.

Volet communautaire : il est exact que 70% du conseil d'administration est francophone, ce qui est conforme à la répartition linguistique des pilotes affiliés. Il n'empêche que ces francophones assurent au profit de TOUS et dans les deux langues des tâches aussi importantes que : les dossiers techniques, les WE de sécurité, les tours de Belgique, le Newsletter, les ULIP's, le secrétariat, la trésorerie, les réunions internationales au niveau européen et que tous les comptes rendus sont systématiquement traduits dans les deux langues et paraissent dans le Newsletter

### **!! IMPORTANT !!**

Un mail anonyme émanant d'une « **vlaamse ULM federatie** » circule sur le Net. Son contenu est incomplet et propage une information incorrecte. Il incite les pilotes flamands à envoyer un mail de désaccord à la DGTA et au Ministre. Afin de rectifier la partialité de son information, nous avons besoin de connaître votre opinion, tant celle des pilotes flamands que wallons ! **La Belgian ULM Federation a-t-elle raison ou fait elle fausse route ?**

Pour éviter les fausses adresse mail, nous vous demandons de mentionner votre nom ou votre N° de membre. Les mails anonymes ne seront pas comptabilisés. Merci de votre compréhension.

si vous soutenez les propositions de la Fédération, envoyez un mail à [soutien@fed-ulm.be](mailto:soutien@fed-ulm.be) (+ nom ou N° membre svp)

si au contraire vous les désapprouvez, envoyez un mail à [désaccord@fed-ulm.be](mailto:désaccord@fed-ulm.be) (+ nom ou N° membre svp)

Un merveilleux challenge pour 2007.