

Belgique-Belgie
PP.
1210 Bruxelles 21
BC 6241

BUREAU
DE DÉPÔT
BRUXELLES
1210

NEWS

LETTER

SPECIAL EDITION 01/2007



belgian **ULM** federation

FBAM BMLF

Beste vrienden,

Wind en storm om het jaar te starten is niet gunstig voor het beoefenen van onze geliefde sport. Het is zover dat de storm ook blaast binnen onze rangen.

Jullie zullen het lezen, de eenvoudigheid op administratief vlak en de economie op niveau van budget die de federatie in de toekomst probeert te behalen volgens een projekt van het koninklijk besluit valt niet in de smaak van iedereen.... Maar hoe is dat mogelijk?

Wij denken dat het gaat over een tekort aan informatie vanwege onze kant, dat ons projekt niet duidelijk genoeg was tegenover onze leden. Wij denken eveneens dat onze Vlaamse vriendpiloten, die over één enkel ULMveld beschikken, vrezen: dat ze geen toegang meer zullen krijgen op de vliegvelden. Ze zijn gevoelig aan de bedreigingen van sommigen die de ULM's willen verbieden op de vliegvelden als het Koninklijk besluit projekt doorgaat.

Wij vechten tegen deze geruchten die ongegrond zijn. De minister heeft ons gerustgesteld: hij is niet van plan om iets te veranderen bij het gebruik van de vliegvelden. Onze federatie zal met veel moed en energie het standpunt van de minister verdedigen, welke ook het standpunt is van de piloten die op de vliegvelden vliegen !!!

Waar is onze gemeenschappelijke passie voor een sport die tegenover andere sporten geen rekening houdt met de grenzen en nog minder met de taalgrenzen. Waar is de vreugde om samen te zijn Walen en Vlamingen tijdens de ronde van België en de overtocht van het Kanaal? Waar is onze wilskracht om ons te verbeteren allen samen tijdens het veiligheidsweekend? De banen

Chers amis,

Le vent qui souffle en tempête en ce début d'année est peu propice à la pratique de notre sport préféré, à tel point que la tempête souffle également à l'intérieur de nos rangs.

Vous allez le lire, les simplifications administratives et les économies budgétaires que la Fédération tente d'obtenir dans le futur projet d'Arrêté Royal ne sont pas au goût de tout le monde. Mais comment est ce donc possible?

Nous pensons qu'il s'agit d'un manque d'information de notre part et que notre projet n'a pas été suffisamment transparent vis-à-vis de nos membres. Nous pensons également que nos amis pilotes flamands, qui ne disposent que d'un seul ULModrome, n'ont qu'une seule crainte: se voir interdire l'accès aux terrains d'aviation. Ils sont donc particulièrement sensibles aux menaces proférées par certains qui se font fort d'interdire les ULM sur les terrains d'aviation si le projet d'Arrêté Royal passe.

Nous luttons contre ces rumeurs qui n'ont aucun fondement. Le Ministre nous a rassuré: il n'entre aucunement dans ses intentions de modifier quoi que ce soit en ce qui concerne l'usage des terrains d'aviation.

Notre fédération défendra avec toute son énergie la position du Ministre qui est également celle des pilotes ULM qui volent sur les aérodromes !!!

Où est notre passion commune pour un sport qui plus que tout autre se gausse des frontières, linguistiques qui plus est. Où est notre bonheur de se réunir entre Flamands et Wallons lors des tours de Belgique et autres traversées de la Manche? Où est notre volonté de nous améliorer tous ensemble lors des WE de sécurité. Les pistes de Koksijde, de Florennes ou de Beauvechain ne

in Koksijde, Florenne of van Bauvechain maken geen onderscheid tussen Vlaamse of Waalse banden die landen tijdens de testen van motorstilstand.

Alstublieft, laten we ons hernemen en starten in dit nieuwe jaar met intense wensen voor vele vluchten bij zachtmoedige weersomstandigheden. Samen moeten we dit project verdedigen en ons niet laten beïnvloeden door personen met andere bedoelingen.

Blijf vertrouwen hebben in ons zoals voordien en help ons bij het verwezenlijken van onze projecten voor 2007.

Onze beste wensen aan jullie allen en diegenen die U dierbaar zijn en dat 2007, vreugde, geluk en gezondheid brengt.

Onze objectieven voor 2007

1. Brussels Aviation: Wij zijn aanwezig in paleis 1 tijdens het autosalon van 13 tot 21 januari.
2. Belgian championship
3. World championship
4. Isle of Wight
5. Ronde van België
6. UAV squadron Elsenborn safety weekend
7. 4 Newsletters
8. Technische controle
9. ULIP's
10. National & International meetings
11. First class Website

font pas la différence entre les pneus wallons ou flamands qui s'y posent pendant les exercices de pannes moteur.

De grâce, reprenons nous et entamons cette année avec des souhaits sincères de nombreux vols sous une météo devenue soudainement plus clémente. Nous devons défendre, tous ensemble, ce projet et surtout ne pas nous laisser influencer par des personnes qui ont d'autres intentions

Continuez à nous faire confiance comme vous l'avez toujours fait et aidez nous à réaliser nos projets pour 2007.

Avec tous nos vœux pour vous-même et les êtres qui vous sont chers, que 2007 vous apporte joie, bonheur et santé.

Objectifs 2007

1. Brussels Aviation nous sommes présent au palais 1 pendant le salon de l'auto du 13 au 21 janvier
2. Belgian championship
3. World championship
4. Isle of Wight
5. Tour de Belgique
6. UAV squadron Elsenborn safety week end
7. 4 Newsletters
8. Contrôles techniques
9. ULIP's
10. National & internationals meetings
11. First class Website

Christian De Vries



Voorzitter BULMF
Président BULMF

Paul Windey



Ondervoorzitter BULMF
Vice-Président BULMF

Frédéric van Aerssen



Ondervoorzitter BULMF
Vice-Président BULMF

Johan Janda



Bestuurder
Administrateur

Roland Coddens



Bestuurder
Administrateur

Louis Berger



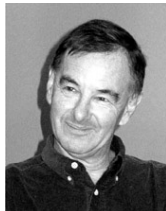
Bestuurder
Administrateur

André Van Dorpe



Bestuurder
Administrateur

Jean-Claude Fonteyne



Bestuurder
Administrateur

José Martins de Pinho



Bestuurder
Administrateur

Jean-Pierre Tilborg



Bestuurder
Administrateur

Een nieuw KB voor ULM's op komst ? ! ?

Je kon het al lezen in onze Newsletter 3 en 4, en op onze laatste Algemene vergadering werd hierover al een mondelinge toelichting gegeven: Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt wil voor alle luchtporten (ULM, Paramotoren, zweefvliegtuigen, ballonvaarders) een nieuwe reglementering opstellen.

Alle betrokken federaties hebben de kans gekregen om ideeën en suggesties te doen aan de Minister. Op dit moment onderzoekt de Minister die voorstellen samen met zijn Administratie.

Wij kregen alvast een uitnodiging voor een vergadering op het Kabinet van de Minister op Vrijdag 26 januari 2007. Op die dag zullen we vernemen wat de intenties zijn van de Minister. In elk geval hoopt hij om de nieuwe reglementeringen te publiceren voor mei 2007 !

Wat voorafging.

Begin juli 2006 kreeg de Federatie een vraag van DGLV om commentaar te geven op een voorstel van wijziging van de huidige ULM reglementering.

Op het einde van de vakantieperiode heeft de Raad van Bestuur van de Federatie een eerste antwoord gestuurd aan de Administratie.

Aangezien het ontwerp inmiddels naar het Kabinet van de Minister was gestuurd, hebben wij hem eind september een brief geschreven om onze expertise aan te bieden en hem te informeren over de evolutie van de ULM op Europees vlak (EASA).

Een delegatie van onze RvB werd op maandag 16 oktober ontvangen door Kabinetschef Mr. Jan Cornillie samen met zijn kabinetsmedewerkers.

Daar kregen we toelichting bij de visie van de Minister over de organisatie van de sportvliegerij : méér verantwoordelijkheid voor de Federaties, vereenvoudiging van de reglementering voor zover dit de veiligheid niet in het gevaar brengt, een bijzondere aandacht voor opleiding en veiligheidsaspecten en met de bedoeling om sportvliegerij toegankelijk te houden (géén extra - kosten).

Wij kregen ook te horen dat onze bemerkingen over de tekst van de ontwerpen aanvaardbaar waren voor de Minister.

Meer nog, wij werden uitgenodigd om die nog verder uit te werken in samenwerking met de Federaties van zwevers, ballonvaarders en paramotoren.

Wij hebben dan ook niet gearzeld om onze concrete voorstellen te herwerken!

Omdat geen enkele van de betrokken Federaties de kennis in huis had hebben we gezamenlijk een beroep gedaan op een gespecialiseerd advocaat en professor luchtvaartrecht, Mr. Godfroid die onze 'wensen' in juridische taal moest gieten.

Het Kabinet heeft onze voorstellen gekregen rond half november en is daarna gestart met het overleg met de administratie DGLV. Tegen half januari wil de Minister zijn beslissing nemen.

Op 26 januari 2007 krijgen wij dit te horen en we zien er met spanning naar uit !

Welke waren onze uitgangspunten?

Een betaalbare en veilige sport, zonder onnodige administratieve of juridische belemmeringen, in goed nabuurschap met de verschillende vliegsporttakken.

Hoe te bereiken ?

- een grotere individuele verantwoordelijkheid van de vliegsportbeoefenaar zelf
- behoud en bevordering van de faciliteiten die nu

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

<p>openstaan voor ULM</p> <ul style="list-style-type: none"> - vereenvoudiging van de administratieve regels daar waar mogelijk - behoud en ontwikkeling van moderne toestellen bevorderen - betaalbaarheid van ULM vliegen garanderen - behoud van de 'vrije ruimtes' waarin we 'vrij' kunnen vliegen - behoud van bestaande ULM terreinen, vestiging van nieuwe mogelijk houden - ijveren voor een algemene toegankelijkheid voor ULM's op gewone vliegvelden - onze sport en het aantal beoefenaars bevorderen 	<p>offertes à l'ULM</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
<p>Wat zijn onze concrete voorstellen?</p> <p>Definitie van een ULM</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een definitie van ULM die overeenkomt met de Europese Regels (EASA) : deze regels liggen vast op Europees niveau en België kan daar niet aan ontsnappen : 450kg MTOW, mogelijkheid voor parachute tot 472,5 Kg. - Buiten de categorie ULM wordt op Europees niveau (EASA) gewerkt aan een toekomstige nieuwe categorie 'lichte vliegtuigen' : wie niet onder de ULM categorie valt zou onder die nieuwe Europese regeling kunnen vliegen: wij willen die evolutie mee ondersteunen. Dit is echter geen Belgisch dossier maar een Europees. 	<p>Quelles sont nos propositions concrètes ?</p> <p>Définition de l'ULM</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>Toestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geluidsniveau : andere erkende evenwaardige testmethodes toelaten 	<p>Appareils</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niveau sonore : autoriser d'autres méthodes reconnues équivalentes
<p>Medische vereisten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enkel attest van de huisdokter (i.p.v. klasse 3 : initieel onderzoek en regelmatige controle bij luchtvaartarts) - Mogelijkheid het lesvolgen te beginnen vooraleer alle formaliteiten vooraf moeten vervuld worden - Onbeperkte geldigheid van licencies, mits minimaal jaarlijks aantal vliegreuren of na test bij een moniteur, en voor zover de medical in orde is 	<p>Exigences médicales</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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
<p>Opleiding</p> <ul style="list-style-type: none"> - Overeenkomstig de besluiten van het college van examinatoren: <ul style="list-style-type: none"> o grotere rol van de Federatie bij het opstellen van het opleidings- en examenprogramma (met alle monitoren samen), goed te keuren door de Minister o betere vorming en begeleiding van monitoren, met vereiste tot 3-jaarlijkse bijscholing rond veiligheid - Delegatie aan de Federatie om zelf opleidingen en uitreiking van vlieglicencies te verzorgen (zoals de zweefvliegers) - Delegatie aan de Federatie om de examinatoren voor te stellen en te benoemen 	<p>Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conformément aux dispositions du collège des examinateurs : <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>Terreinen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toegang tot gewone vliegvelden verder behouden en stimuleren - Voor de specifieke ULM terreinen : <ul style="list-style-type: none"> o afschaffing van verplichte aanwezigheid van een vliegveldoverste o afschaffing van de vereiste van een vluchtregister o afschaffen van de minimale lengte van de landingsbaan van 3 X rolafstand 	<p>Terrains</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintenir et promouvoir l'accessibilité aux terrains d'aviation classiques - Pour les terrains spécifiquement ULM : <ul style="list-style-type: none"> 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

Luchtarbeid

- Behoud van de mogelijkheid tot luchtarbeid met ULM
- Scholing binnen een vliegclub niet langer als luchtarbeid beschouwen

Waarover hebben wij geen wijziging gevraagd:

- stelsel van registratie van toestellen
- goedkeuringsprocedure en vereisten inzake goedkeuring van typetoestellen
- behoud van de verantwoordelijkheid van de fabrikant
- behoud van onderhoud en herstelling door piloot zelf (eigen verantwoordelijkheid) overeenkomstig de voorschriften van de constructeur

Ongenoegen bij de vlaamse leden

In Vlaanderen zijn zéér weinig specifieke ULM terreinen (enkel Zuienkerke is echt actief..). De meeste vlaamse ULM piloten vliegen op gewone burgervliegvelden (Hoevenen, Kiewit, Keiheuvel, Geraardsbergen, Amougies, .) of hebben een stek gekregen op militaire vliegvelden (Koksijde, Ursel, Moorseele...) of vliegen op ULM terreinen in Wallonië!

Daarentegen zijn de meeste ULM piloten die in Wallonië vliegen (ook heel wat Vlamingen!) actief op exclusieve ULM terreinen

De situatie van ULM piloten op vliegvelden is natuurlijk anders dan op een ULM terrein: zij moeten zich schikken naar de vrij strakke regels die gelden op deze vliegvelden : radio-gebruik, transponder enz.

Door een te grote versoepeling vrezden de Vlaamse ULM vliegclubs dat de goede naam die zij hebben opgebouwd in dit 'PPL-milieu' dreigen te verliezen en dat het risico bestaat dat zij daardoor niet meer welkom zouden zijn.

Ook vrezden zij dat de huidige ULM Federatie nog niet in staat is om de taak op te nemen om de opleiding en vergunningen af te leveren.

Daarom heeft een meerderheid van de ULM vliegclubs die in Vlaanderen gebaseerd zijn, een brief geschreven aan Minister Landuyt met enkele bekommernissen.

Brief in Bijlage

Reactie van de Federatie.

Licencies : De Federatie maakt zich sterk dat zij wel in alle objectiviteit en degelijkheid haar rol kan opnemen inzake opleiding en aflevering van licencies. Wij zijn bereid hiervoor alle garanties te voorzien in de reglementering en in de statuten van de Federatie.

Alle huidige monitoren en examinatoren moeten de garantie krijgen dat zij gelijk behandeld zullen worden en hun taak verder kunnen opnemen, los van commerciële belangen. Zij moeten hiertoe een bijzondere plaats krijgen zodat de Federatie haar nieuwe taak correct kan opnemen.

De Federatie staat open voor een discussie over de oprichting van 2 Liga's binnen onze Federatie.

Tegelijk zoeken wij een nauwe samenwerking met de andere betrokken federaties (vooral met de zwevers en paramotoren).

De proeven waaraan ULM piloten moeten voldoen zijn aangepast, in akkoord met het **college van examinatoren**, om rekening te houden met de evolutie van moderne ULM toestellen. Eveneens in akkoord met het **college van examinatoren**,

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

werden de voorwaarden waaraan monitoren moeten voldoen aangepast. Bovendien wordt een bijkomende verplichte stage voor hen voorzien. Er is dus geen sprake van dat wij de normen inzake veiligheid zouden willen verminderen !

Vliegvelden : Wij begrijpen de bekommernis van de Vlaamse (en Waalse) ULM clubs die gebaseerd zijn op gewone vliegvelden. Die mogelijkheid moet met alle middelen behouden worden! **Wij vragen daarom geen wijzigingen van de vliegeregels en vereisten die gelden op die vliegvelden!**

Wie als ULM piloot op die velden wil vliegen moet zich ook in de toekomst schikken naar de geldende bepalingen op deze vliegvelden.

Wij blijven echter voorstander van de versoepeling op exclusieve ULM terreinen en blijven het nut niet inzien van een verplichte aanwezigheid van een veldoverste of van een vluchtregister op die terreinen. Wij hebben nog geen enkel geldig argument gehoord dat dit de veiligheid zou in het gedrang brengen. In veel landen bestaat dit ook niet.

Voor ons moet de uitbater van het terrein zelf de mogelijkheid hebben om eventuele beperkingen of bijkomende vereisten op te leggen.

Radio-gebruik : het gebruik van de radio geeft een vals gevoel van zekerheid in die gevallen waar radio niet verplicht is : de piloot die zich daar aanmeldt bij het binnenkomen van het circuit zou kunnen denken dat alle andere piloten in vlucht hem gehoord hebben. Dit is het geval op de meeste exclusief ULM terreinen. Niets kan het motto 'ZIEN EN GEZIEN worden' vervangen! ULM piloten die willen landen op vliegvelden waar het gebruik van de radio verplicht is moeten geslaagd zijn voor het beperkt radio-examen : dat is hun keuze die wij respecteren. Wij zijn echter niet akkoord dat een minderheid van ULM piloten ons allemaal wil verplichten om een radio of transponder te installeren. De overgrote meerderheid van de ULM piloten wil blijven vliegen in niet gecontroleerde gebieden en vliegterreinen.

Communautair aspect : het is juist dat 7 van de 10 leden van de raad van bestuur franstalig zijn. Dit is ongeveer dezelfde verhouding als bij de piloten die lid zijn van de Federatie. Dat belet niet dat ook die franstaligen ten behoeve van ALLE leden en in de beide landstalen de belangrijke taken vervullen : technische dossiers, organisatie van het veiligheidsweekend, ronde van België, de Newsletter, de ULIP's, het secretariaat, boekhouding, internationale en Europese vergaderingen en alle verslagen die systematisch in de 2 talen worden gepubliceerd in de Newsletter.

!! BELANGRIJK !!

Een anonieme mail die uitgaat van een « **vlaamse ULM federatie** » wordt via internet verspreid. Daarin worden de vlaamse piloten uitgenodigd om een mail te sturen naar DGLV en naar de Minister om hun ongenoegen te uiten. De informatie die in deze mail staat is echter zeer onvolledig en niet correct. Om de Minister een juist beeld te geven hebben we de mening van zowel de vlaamse als de waalse piloten nodig!

Ben je akkoord met het beleid dat Uw Federatie

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 ?

volgt? Reageer !

Om valse of anonieme mails te vermijden vragen wij u om uw naam en lidnummer te vermelden. Anonieme mails worden niet meegerekend! Dank voor uw begrip.

Als je de voorstellen van de Federatie goedkeurt : stuur een mail naar steun@fed-ulm.be uw naam of lidnummer vermelden aub

Als je niet akkoord bent : stuur een mail naar oneens@fed-ulm.be uw naam of lidnummer vermelden aub

Een prachtige uitdaging voor 2007.

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 (+ nom ou N° membre svp)

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

Un merveilleux challenge pour 2007.

BRIEF DOOR DE VLAAMSE CLUBS NAAR DE MINISTER VERZONDEN

Mijnheer de Minister.

Wij zijn, als Vlaamse ULM-piloten, zeer vereerd dat U belangstelling toont voor onze sport. Via de Belgische ULM Federatie hebben wij vernomen dat U onze verzuchtingen en vragen van naderbij wilt bekijken. Wij waarderen ten zeerste de inspanningen die de Federatie voor onze vliegsport doet, doch zijn er enkele punten waarop wij het wagen uw aandacht te vestigen.

Als Vlaamse piloten bevinden wij ons in een totaal andere situatie als onze Waalse collega's. vooreerst is er het aantal ULM-velden, in het Waalse landsgedeelte zijn er ongeveer een veertiental erkende ULM-pleinen, bij ons in Vlaanderen zijn er slechts twee die aanvaard zijn als ULM vliegveldjes (Eén privé veld is geschikt voor moderne ULM toestellen, het tweede gezien zijn afmetingen enkel voor DPM) Dit betekent Mijnheer de Minister dat wij vooral afhankelijk zijn van officiële vliegvelden waar wij samen met wat men noemt de "privaat piloten" (PPL) onze sport beoefenen. Dit brengt o.a. mee dat wij ons moeten schikken naar de daar geldende luchtvaartreglementering, daarenboven zijn verschillende van deze vliegvelden militaire terreinen (Ursel, Moorsele, Koksijde, enz..) zodat wij ook nog eens onderworpen zijn aan militaire eisen, verplicht gebruik van radio enz.. teneinde onze toelating (gebruiksvergunning) te behouden.

Het heeft ons jaren werk gevraagd om aanvaard te worden op deze vliegvelden en om door de Privaat Piloten en de Overheidsdiensten (Directoraat-generaal Luchtvaart, Militaire overheden) als evenwaardig beschouwd te worden. Om deze goede verstandhouding te bewaren en omdat veilig vliegen een van onze belangrijkste zorgen is, vragen wij U, Mijnheer de Minister, vooraleer U een definitieve beslissing neemt volgende punten te willen overwegen :

1. Wij houden eraan dat het afleveren van de "vliegveldvergunning" onder de neutrale bevoegdheid van het Directoraat-generaal Luchtvaart zou blijven. Een toelating tot vliegen afgeleverd door een officiële en federale instantie heeft meer waarde dan afgeleverd door een vereniging die zelfs niet alle piloten vertegenwoordigd, vooral in het geval van, misschien in de toekomst, een op Europees niveau afgeleverde vergunning. (Een Europees rijbewijs kan bvb. ook niet afgeleverd worden door een autorijschool of vereniging.)
2. Het lijkt ons ook belangrijk dat de examens , zoals tot nu toe het geval is, onder dezelfde

TRADUCTION DE LA LETTRE ENVOYEE AU MINISTRE PAR LES CLUBS FLAMANDS

Monsieur le Ministre.

En tant que pilotes ULM flamands, nous sommes très honorés de l'intérêt que vous témoignez à notre sport. Par l'intermédiaire de la Fédération belge d'ULM, nous avons appris que vous souhaitez analyser plus en détail nos questions et aspirations. Nous apprécions grandement les efforts fournis par la Fédération pour notre sport, mais nous aimerions néanmoins porter certains points à votre attention.

En tant que pilotes flamands, nous nous trouvons dans une toute autre situation que nos collègues wallons. Tout d'abord, parlons du nombre de terrains ULM. En Wallonie se trouvent environ 14 terrains ULM reconnus, alors que chez nous en Flandre, seuls 2 terrains sont reconnus comme petits terrains ULM (un terrain privé qui peut accueillir des ULM modernes, le second étant uniquement adapté aux DPM vu ses dimensions.). Ceci signifie, Monsieur le Ministre, que nous sommes principalement dépendants de terrains d'aviation officiels sur lesquels nous exerçons notre activité à côté que ce qu'on appelle les « pilotes privés » (PPL). Cette situation entraîne pour nous l'obligation de nous conformer aux réglementations aériennes qui y sont en vigueur. En outre, certains de ces terrains sont des terrains militaires (Ursel, Moorsele, Koksijde, etc.). Nous sommes donc également contraints de respecter les exigences militaires, entre autre l'usage de radios, etc., pour conserver notre autorisation (permission d'utilisation).

Des années de travail nous ont été nécessaires pour être acceptés sur ces terrains d'aviation et pour être considérés comme leurs égaux par les pilotes privés et les services publics (Directorat général de l'Aviation, instances militaires). Afin de conserver cette entente et parce que la sécurité en vol est une de nos préoccupations majeures, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de bien vouloir prendre en considération les points suivants avant de prendre une décision définitive :

1. Nous tenons à ce que l'octroi des licences demeure de la compétence neutre du Directorat Général de l'Aviation. Une autorisation délivrée par une instance officielle et fédérale a plus de valeur que si elle émane d'une fédération qui ne représente même pas tous les pilotes, surtout dans le cas futur probable d'une autorisation délivrée au niveau européen. (Un permis de conduire européen ne peut pas non plus être délivré par une auto-école ou une association).
2. Il nous paraît également important que les examens, comme c'est le cas jusqu'à présent,

bevoegdheid van het Directoraat-generaal Luchtvaart zouden blijven, het geeft meer een gevoel van "neutraliteit" en kan commerciële belangenvermenging vermijden. Daarenboven hebben wij, gezien de enorme evolutie bij de ULM-toestellen, onze theoretische en praktische opleiding sterk aangepast vooral ter bevordering van de veiligheid, hier past zeker geen beperking of vereenvoudiging van de huidige wetgeving.

3. De aanwezigheid van een verantwoordelijke (vliegveldoverste) op de terreinen, wanneer er gevlogen wordt, is op gebied van veiligheid, zowel op de grond als in de lucht, van zeer groot belang. Hij is het die als eerste kan reageren op bepaalde situaties en in het slechtste geval onmiddellijk kan zorgen voor hulpverlening. De vliegveldoverste kan informatie geven over de toestand van het terrein, vliegtuigen die het veld naderen verwittigen van de aanwezigheid van andere toestellen in het circuit, enz.. Hij kan er o.a. ook op letten dat de piloten het "vluchtenregister" op de juiste manier invullen.
4. Wij steunen eveneens het gebruik, en het kunnen bedienen van een boordradio, het is om veiligheidsredenen zelfs ten zeerste aan te raden. De moderne ULM-toestellen zijn qua prestaties gelijk, en overtreffen zelfs, heel wat klassieke sportvliegtuigen. De meeste van deze toestellen kunnen 2 à 3 uur in de lucht blijven aan snelheden van rond de 200 km/uur en kunnen grote en verre vluchten uitvoeren, het is dan ook zeer belangrijk niet alleen een onderlinge verbinding te hebben maar eveneens met de gebieden waarover gevlogen wordt en de vliegvelden waar men wil landen.

Mijnheer de Minister het is enkel onze bedoeling onze sport nog jarenlang in alle veiligheid en zonder problemen met gelijke welke overheid te kunnen uitoefenen. Wij willen zeker geen conflicten uitlokken en wij willen alleen de verlangens en problemen van de Vlaamse piloten (wij zijn sterk in de minderheid in de Belgische Federatie) aan U kenbaar maken. Historisch is de Belgische Federatie een hoofdzakelijk Franstalige vereniging. Dit heeft voor gevolg dat het op een "Algemene vergadering" niet altijd evident is om voor allen een verstaanbaar verslag uit te brengen, gezien niet iedereen de andere landstalen machtig is.

De informatie van vergaderingen van de Federatie met overheidsdiensten en/of internationale instellingen zoals EUROCONTROL, dienen nochtans aan alle leden kenbaar gemaakt te worden, om zo steeds een betere veiligheid te garanderen. Dit euvel kan mits een beetje goodwill eenvoudig opgelost worden, en zal hopelijk in de toekomst geen problemen meer opleveren.

In de overtuiging dat U dit betoog met de nodige aandacht zult doornemen, nemen wij de vrijheid U te vragen om een onderhoud ad hoc. Dit met de bedoeling direct te kunnen inspelen op vermoedelijke onduidelijkheden en tevens als aanvulling op dit schrijven.

Met de meeste hoogachting.
De vertegenwoordigers van de Vlaamse ULM-clubs

demeurent de la compétence du Directorat Général de l'Aviation, et donne ainsi un sentiment de « neutralité », tout en évitant toute confusion avec des intérêts commerciaux. En outre, nous avons, vu l'énorme évolution des appareils ULM, fortement adapté nos formations théorique et pratique, principalement dans le but de promouvoir la sécurité. Dans ce cadre, aucune restriction ou simplification de la législation actuelle ne peut avoir lieu.

3. La présence d'un responsable (commandant d'aérodrome) sur les terrains, lors des vols, est primordial pour garantir la sécurité, tant au sol que dans les airs. C'est lui qui peut réagir en premier lieu dans certaines situations, et dans le pire des cas organiser les secours. Le commandant d'aérodrome peut fournir des informations sur la situation du terrain, prévenir les appareils en approche de la présence d'autres appareils dans le circuit, etc. Il peut également veiller à ce que les pilotes remplissent correctement le « registre de vol ».
4. Nous soutenons également l'utilisation, et la capacité de se servir d'une radio de bord, qui est à conseiller vivement pour des raisons de sécurité. Les ULM modernes sont équivalents, en terme de prestations, et parfois supérieurs, à de nombreux avions de sport. La plupart de nos appareils peuvent rester en vol 2 à 3 heures à des vitesses avoisinant les 200 km/h et peuvent assurer des vols longs et lointains. Il est donc très important de disposer d'une connexion entre nous, mais aussi avec les territoires survolés ainsi que les terrains sur lesquels nous souhaitons atterrir.

Monsieur le Ministre, notre unique objectif est de pouvoir exercer notre sport pendant de longues années encore en toute sécurité et en accord avec toutes les autorités. Nous ne voulons générer aucun conflit et ne souhaitons que porter à votre attention les problèmes et aspirations des pilotes flamands (nous sommes fortement minoritaires au sein de la Fédération belge). Historiquement, la Fédération est une association principalement francophone, avec pour conséquence qu'il n'est pas toujours évident d'émettre un compte rendu compréhensible pendant « assemblées générales », car tout le monde ne maîtrise pas les autres langues nationales.

L'information relative aux réunions de la Fédération avec les services officiels et/ou internationaux, tels que EUROCONTROL, devrait pourtant être portée à l'attention de tous les membres, afin de garantir une meilleure sécurité. Ce défaut peut être résolu simplement par un peu de bonne volonté, et nous espérons qu'il ne générera plus de problèmes à l'avenir.

Persuadés que vous analyserez la présente argumentation avec toute l'attention nécessaire, nous prenons la liberté de vous demander un entretien ad hoc, afin de pouvoir intervenir dans la clarification de possibles imprécisions et vous apporter un complément d'information à la présente.

Veuillez agréer nos salutations distinguées.
Les représentants des Club ULM flamands.