

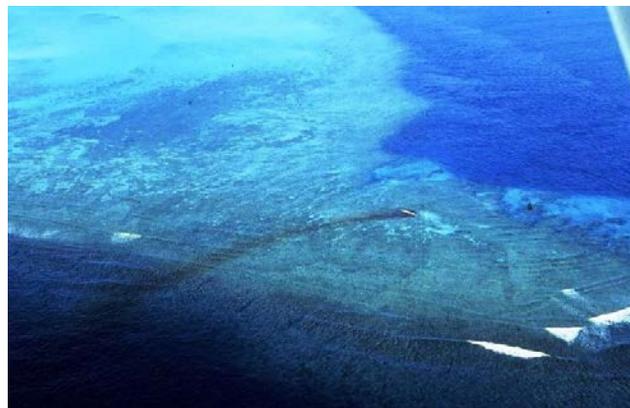


Newsletter août – septembre 2014

Alerte à Nouméa, ou le syndrome français

La Nouvelle Calédonie : Une bande de terre de 400 km de long, bordée par le plus grand lagon fermé du monde : 24.000 km² fort peu fréquentés, hormis le triangle Nouméa / Phare Amédée / île des Pins, à l'extrême sud-est.

Au-delà de l'accès à des secteurs côtiers désertiques, on devine déjà l'intérêt de l'hydravion pour l'observation de cette étendue immense, sans risque pour les hélices de bateaux ni pour les fragiles coraux : Ici une baleine échouée fait le repas des requins-tigres, attirés par la trainée de sang ;



Là des hydro-ULM viennent en aide à un collègue "terrestre", vaché dans le lagon à la suite d'un ennui moteur.

Une poignée de pilotes expérimentés vit pour nous depuis longtemps ce rêve "maldivien", en toute responsabilité.

Mais était-il pensable qu'un de ces experts se retourne un angle en dehors de tout cadre réglementaire ? Pour les protéger contre eux-mêmes, il est envisagé de transposer une réglementation française qui a déjà prouvé chez nous son effet dévastateur.

A l'heure où la nécessité de simplification s'impose, va-t-on inaugurer les demandes d'hydrosurfaces en 4 exemplaires et leurs inévitables allers-retours de courriers ?

A moins que l'on invoque la défense du territoire ?

Voici l'avis d'Alain Simon, pilote ULM : *" Pour ma part j'ai été pilote d'hydro-ULM pendant 4 ans, de 93 à 96. En tant que cogérant d'une société de gestion-location de catamarans, j'assurais plusieurs fois par semaine des liaisons d'équipiers et des baptêmes pour les touristes en amerrissant là où se trouvaient les navires; c'est à dire n'importe où autour du "caillou".*

En fonction de la direction du vent, les abris confortables peuvent se trouver n'importe où derrière des îlots, ou encore à l'abri d'un coin de récif.

Pour moi cette réglementation est ni plus ni moins que la mise à mort de l'hydro-ULM, et une totale aberration, aussi bien au niveau privé qu'au niveau professionnel. L'activité hydro fonctionne en corrélation avec des navires et en toute logique avec les mêmes prérogatives que ces derniers.

Prenons donc exemple sur [l'Australie, et sa simple charte de bonne conduite !](#)"

Affaire à suivre...

Qualification SEP Hydravion à AIX LES MILLES : c'est parti !

Iroise Aéro Formation (<http://www.iroiseaeroformation.com/>), organisme de formation approuvé (ATO) vient d'obtenir de la DSAC Ouest, son extension à la formation à la qualification SEP-H.

Cette formation se fait sur le D-ETII, un amphibie LAKE 4-200 Buccaneer (la Lady) de 200 CV basé à Aix les Milles (LFMA), à cinq minutes de l'Étang de Berre. Quatre instructeurs, tous pilotes professionnels, sont qualifiés pour cette formation. C'est une initiative totalement privée, ne bénéficiant d'aucune aide ou subvention, et le fruit d'une bonne entente entre des Bretons, des Marseillais et des Alsaciens

Pour toute information **sur la formation à la qualification SEP Hydravion**, les vols d'initiation et les « lâcher » coque, le contact est schmitt.gemenos@gmail.com.



Cassis rend hommage à Saint Exupéry... sans nos hydravions.



[Commémorations émouvantes](#), Patrouille de France, gerbes de fleurs, largage Canadair. Tout y était, sauf les hydravions privés, contrariés d'un côté par une météo impraticable dans la vallée du Rhône, et d'autre part par une argutie réglementaire de dernière minute : Les hydro-ULM sont-ils astreints à "l'autorisation d'utiliser les hydrosurfaces" mentionnées à l'article 9 de l'arrêté consacré aux hydravions ?

Nous livrons à votre sagacité [sa circulaire d'application](#) qui représente l'art de restreindre une liberté (relative)

accordée par l'arrêté de 1986 lui-même : S'agit-il d'une enquête de moralité, d'un doublon des brevets et licences ou d'un héritage de la guerre froide ?

Cette question de fond se posera d'autant plus à la FFPLUM que le parallèle avec sa nouvelle classe 6 (ULM-hélicos) soulèvera aussi des demandes non désirées de "carte hélisurface".

L'amphibie du mois

Toujours dans le même élan d'enthousiasme entretenu par l'arlésienne Icon et ses "sponsons" (plateformes latérales de part et d'autre de la carène), voici un modèle encore plus versatile, à même de fédérer enfin nos amis pêcheurs : Hamac et tente de camping sont intégrés, mais pas d'information sur le rangement des cannes à pêche dans le fuselage.



http://www.disenart.com/news_content/2014/08/mvp-model-3-aircraft/



Bonne rentrée à tous !