



Newsletter Décembre 2012



Bilan de l'année écoulée

Les réflexions du groupe de travail Hydro-DGAC l'ont montré : Plus on tente d'intégrer les réglementations connexes à l'hydravation au sein d'un texte de niveau supérieur, plus nous manquerons d'interlocuteurs connaissant les principes de base de la pratique de l'aviation et plus encore de l'hydravation. D'où une absence de volonté de donner suite à nos demandes dans des délais raisonnables.

Des deux arrêtés jumeaux du 13 mars 1986 de l'Aviation Civile, on ne pouvait que déduire qu'un hydravion est plus difficile à intégrer sur un plan d'eau qu'un ULM hydro.

Ainsi, là où l'ULM ne sollicitera que "l'accord de la personne ayant la jouissance du plan d'eau", l'hydravion requiert aujourd'hui un arrêté préfectoral, après étude d'un dossier multidisciplinaire, trop technique pour la quasi-totalité des agents de l'Etat.

Dans le contexte de dilution des responsabilités et de principe de précaution, il est évident que bon nombre de Préfectures, n'ayant pas de personnel en mesure de comprendre notre activité, préféreront s'abstenir de toute décision d'autorisation.

C'est pourquoi nous demandons de ramener l'hydrosurface (occasionnelle pour hydravions) au simple accord de la personne ayant la jouissance, pour les cas simples.

Le niveau d'autorisation préfectorale serait maintenu pour les activités permanentes ou commerciales.

Bêtisier 2012

La "personne ayant la jouissance" est tantôt introuvable, tantôt multiple, tantôt "inventeur" du Droit régalien. Voici un exemple saisissant :

Sur [l'ancienne hydrobase des Mureaux, homologuée pour les Canadair de la Sécurité Civile](#), France Hydravion a fait une demande d'amerrissage au gestionnaire du domaine public, à l'occasion des fêtes aériennes et nautique de septembre 2012.

[La réponse du responsable local de Voies Navigables France](#) cumule tout ce qui semblait impensable de la part d'un représentant de l'Etat, qui plus est, délégataire du Préfet des Yvelines :

- Inversion du processus administratif : Demande d'un arrêté du Préfet, avant celui de "la personne ayant la jouissance"
- Demande d'une assurance Responsabilité civile "*illimitée*" : Un point légalement infondé. Un ULM est déjà couvert pour 4,6 M€, le même ordre de grandeur qu'un convoi fluvial de 180 m x 8m (4000 tonnes).
- "*Une expertise prouvant que l'amerrissage des hydravions est possible, sans interférer avec le trafic fluvial*". L'association France Hydravion est l'expert !
- La possession de titres de navigation fluviaux pour les aéronefs : Pure invention que ne pourront pas franchir les hydros français et étrangers.
- Fournir des "*garanties à 100% de non interférence avec le trafic fluvial*" : Un avis à la batellerie (sorte de NOTAM fluvial) suffit pour informer les autres usagers de l'indépendance des trajectoires hydro.

Toutes les demandes ci-dessus relèvent de l'arbitraire, et ne s'appuient sur aucun texte réglementaire....

Alors qu'aux Etats Unis, le système juridique peut traiter ce genre d'abus en quelques mois, France Hydravion n'a à sa disposition que l'appel au bon sens qui n'a pas été entendu... ou le recours contentieux au tribunal administratif. Faudra-t-il que nous demandions des cotisations pour aller devant ces juridictions, au frais de l'Etat, donc du contribuable ? Qu'en pensez vous ? Votre avis nous intéresse.

Bonne nouvelle réglementaire : renouvelez vos licences SEP et terrestre pour le même prix et plus de plaisir !

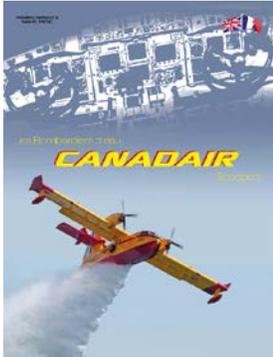
Les conditions de prorogation ou de renouvellement des différents types de qualifications "Single Engine Pilot" SEP-T ou SEP-H font références aux textes FCL 1.210, 1.240, 1.245 c et 1.295.



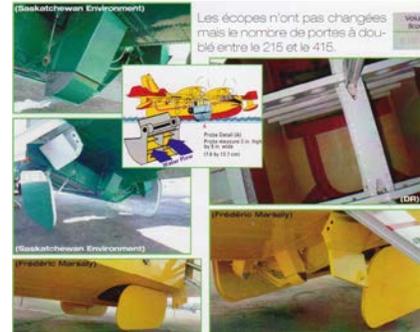
En résumé :

- Pour proroger en même temps une qualification SEP T et SEP H, il suffit donc de faire une heure de vol avec un instructeur selon les textes ci-dessus, et avoir les conditions minimales requises : 12 décollages et 12 atterrissages terrestres et 12 décollages et douze amerrissages + une heure avec un **instructeur (FI)** ; Ceci sur hydravion amphibie, pour faire un minimum de 1 décollage et atterrissage terrestre et 1 décollage hydro et un amerrissage.
- Pour renouveler : un vol d'une heure sur le même type d'hydravion (amphibie) avec un **examineur (FE)**.

Un beau cadeau de Noël : Le livre "Canadair"



64 pages couleurs, 140 photos et dessins techniques en français et anglais, liste de production complète avec l'histoire de chaque avion à travers le monde. Partagez votre passion [en le commandant ici](#)



Cela arrive aux meilleurs !
(à l'étranger, bien entendu)
[En vidéo, le "Touch & go" d'un Canadair CL215, train rentré](#)



Help wanted pour une plateforme ULM sur le Rhin

Monsieur Jürgen Peschek, habitant de Freiburg, se porte volontaire pour solliciter une plateforme ULM occasionnelle sur le Rhin, dans le secteur de [Marckolsheim](#).

Les bonnes volontés, persévérantes et diplomates, pourront [le contacter ici](#) [par son e-mail](#) (en français ou en anglais)



L'équipe de France Hydravion vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année !