

FFPLUM

Commission
Voyages hors frontières

Fiches pratiques par pays

Mise à jour : juin 2009

(attention seules sont mises à jour les fiches de pays d'où nous parviennent des infos)

Thierry BARBIER thierrybarbier@yahoo.fr 06 74 65 20 67



Sommaire

- **Voyager en ULM : intérêt, difficultés et réalités** **Page 2**
- **Fiche à remplir pour les pilotes ayant une expérience de vol à l'étranger** **Page 3**
- **Fiche Voler en ULM en France à destination des pilotes d'ULM étrangers** **Page 5**
- **Liste et coordonnées de pilotes ayant volé en ULM à l'étranger** **Page 8**
- **Voler en Europe (Pays frontaliers de la France)** **Page 10**
- **Voler en Europe (autres pays)** **Page 25**
- **Fiches Voler en Afrique** **Page 46**
- **Fiches Voler en Asie** **Page 57**
- **Fiches Voler en Amériques** **Page 60**
- **Fiches Voler en Océanie (fiches vierges)** **Page 63**
- **Fiches Européen Microlight Fédération** **Page 65**
- **Fin** **Page 89**
-

Voyager en ULM c'est :

- **Techniquement possible** parce que les ULM sont aujourd'hui fiables
- **Economiquement possible** parce que le coût d'exploitation est accessible à beaucoup
- **Une expérience unique** parce que l'ULM offre la liberté et la mobilité maximale possible sur la planète, et nous apporte une vision exceptionnelle de notre monde.

Avec l'ULM, j'ai associé mes deux passions les plus intenses, l'aviation et le voyage, en sillonnant Madagascar où j'ai construit mon ULM puis en rentrant en France avec, en traversant 18 pays d'Afrique. En créant la commission voyages hors frontières au sein de la FFPLUM, j'ai voulu partager mon expérience, recueillir l'expérience d'autres voyageurs volants afin d'encourager d'autres pilotes à voyager en leur donnant les informations nécessaires.

La difficulté du voyage en ULM est avant tout administrative :

- Les ULM ne sont pas régis par la réglementation internationale de l'OACI. Ils n'ont pas de CDN mais des documents propres à leur pays
- Les licences sont également propres à chaque pays
- Il y a une absence d'accords techniques internationaux concernant leur homologation

Dans la réalité :

- les pays font la pluie et le beau temps à leur convenance et il existe donc des variations importantes d'un pays à l'autre
- le voyage concernant peu de machines, beaucoup de pays laissent faire, assimilant les ULM à des avions ou ne veulent pas s'en occuper, ou même en entendre parler, ce qui amène à l'absence de réponse aux courriers dans bien des cas
- certains pays ont une sensibilité particulière à la liberté maximale et à la difficulté de contrôler les ULM comme par exemple l'Espagne qui a subi des importations de certaines herbes et concentrés aromatiques en provenance d'Afrique du Nord.

En conclusion la règle générale est donc de demander et d'obtenir l'autorisation de voler à l'aviation civile des pays concernés.

Avant de pour suivre par les fiches par pays voyons la réglementation française concernant les ULM étrangers qui viennent voler en France. C'est une des plus libérale puisque l'aviation civile admet sans autre formalité que le plan de vol pour passer la frontière, les ULM étrangers de l'espace Shengen en règle dans leur pays avec la licence adéquate. Hors espace Shengen, il convient d'ajouter la douane à l'arrivée. Ce sont les grandes lignes car des démarches sont à entreprendre pour certaines machines provenant de pays où les ULM n'ont pas d'immatriculation ou bien pas de radio homologuée, ou bien ne sont pas reconnus par l'aviation civile de leur pays. Il convient donc de se renseigner avant !

A la fédération, je recueille donc les informations nécessaires à l'élaboration de fiches par pays et je remercie tous les pilotes ayant une expérience de vol à l'étranger de bien vouloir remplir la fiche de la page suivante (une par pays). Je remercie aussi ceux qui peuvent m'aider, à la fédération ou par internet, dans le travail de classement et d'élaboration des fiches synthétiques.

Fiche Voyage à remplir par les pilotes d'ULM ayant voyagé à l'étranger, afin de constituer une base de données pour tous les pilotes désireux de voyager avec leur ULM .

A renvoyer à la FFPLUM ou directement par E mail à thierrybarbier@yahoo.fr (commission voyages hors frontières)

Pays : _____ Année _____

Nom, prénom et coordonnées du pilote voyageur (adresse, tél, e mail, base ULM)

Votre voyage en quelques lignes précisant le type de machine, l'itinéraire

La réglementation : comment entrer et voler dans le pays

Le vol en ULM en pratique dans le pays (les pistes, les difficultés particulières, les intérêts, toutes les adresses et contacts utiles, votre point de vue et vos conseils, le coût de l'essence, de la vie, vos coups de coeur ...)

Voler en ULM en France (fly ultralight in France)

1 réglementation (regulations)

Tout ULM européen en règle avec la réglementation de son pays, avec son pilote muni de sa licence correspondante peut circuler en France en respectant la réglementation aérienne. (voir texte en annexe) (any european ultralight with valid registration, licence for the pilot ... as text next page, can fly in France. He just have to follow the General aviation VFR rules)

Pour voler sur un ULM immatriculé en France, le titulaire d'une licence étrangère doit, si cette licence (planeur, ULM, avion même périmée) est un titre OACI, passer une épreuve spécifique au sol et en vol avec un instructeur (réglementation de l'aviation civile en date du 4/5/2000) pour obtenir la licence française par équivalence. Si son titre n'est pas reconnu par l'OACI, il doit repasser la totalité des épreuves du pilote d'ULM français. (par exemple, les allemand peuvent obtenir la licence par équivalence mais pas les anglais dont la licence d'ulm et de planeur ne sont pas OACI)

To fly with a french registered ULM, the owner of a foreign licence should satisfied to a spécific test on ground and in flight with a french instructor in order to get the french licence. This only if his licence, plane ULM or glider, is an CAIO licence ; otherwise he has to go through the complete french ULM course. (for example, German pilot can get with a simple test the french licence but not the british as their microlight and glider licences are not CAIO licences)

2 la sortie et l'entrée en France (how to enter and leave)

Concernant les ULM des pays de l'espace Shengen, un simple plan de vol à déposer à une tour (par ex Le Bourget 01 48 60 53 14). Hors espace Shengen, comme l'Angleterre, ajouter une visite douanière en entrant et avant de sortir.

(For ULM registered in Shengen Area, you just have to fill a flight plan to cross the border . Coming from out Shengen Area like England, you have to add a custom clearance to enter and before to leave.)

3 La navigation en France (how to travel by air)

Des zones réglementées de plus en plus nombreuses occupent l'espace aérien français et il est nécessaire d'avoir des cartes à jour ou une base de données complète dans votre GPS. La radio, si elle n'est pas obligatoire, est exigée sur la plupart des aérodromes où les ULM sont autorisés. Les procédures sont en français ou en anglais tout en sachant que sur les terrains non contrôlés beaucoup de pilotes ne comprennent pas l'anglais.

(You have to travel with recent maps as well as GPS with data base, as there are lot of Class ABCD zones. Radio is not compulsory but most of the général aviation airfield request it. You can use french or english but you should know that on not controled air fields, there are not many pilots who understand english.

4 Les terrains autorisés (Air fields)

la France compte 679 plateformes ULM et aérodromes privés et 457 aérodromes à codes OACI donc certains ne sont pas autorisés aux ULM. Se renseigner sur le site de la FFPLUM en préparant ses navigations.

(There are 679 ULM fields and private airports in France and 457 registered OACI airports. Some are not open to ULM. You have to check while preparing your journey. You can find informations on most of the french aviation fields on the FFPLUM website.

5 Adresses utiles (Useful addresses)

-FFPLUM Fédération Française de Planeur Ultra-léger Motorisé (french ULM fédération)

BP 341 94709 Maisons Alfort cedex tél (00 33) (01) 49 81 74 43 fax 01 49 81 74 51 ffplum@ffplum.com
www.ffplum.com Président Dominique Mereuze

-Direction de l'Aviation Civile, SFACT Mission aviation légère (civil aviation authority)

50 rue Henri Farman 75720 Paris Cedex 15

tél 01 58 09 43 75 fax 01 58 09 45 99 sfact-aviation-legere@aviation-civile.gouv.fr

-FNA Fédération nationale aéronautique. (Aéronautical fédération) www.fna.fr 155 rue de wagram 75017 Paris.
01 44 29 92 00 fax 01 44 29 92 01

-RSA Réseau des sports de l'air , constructeurs amateurs d'avion (Home built planes association):

rsaparis@hotmail.com 46 rue Sauffroy 75017 Paris, 01 42 28 25 52 fax 01 42 29 86 53

6 Diverses informations pratiques

cartes : La carte 3003 de toutes les pistes ULM et avion est disponible à la FFPLUM pour 15 euros (you can buy ULM and plane, air map at the french microlight fédération for 15 Euros.)

On peut se procurer des cartes des pistes avion auprès des différents fournisseurs français par exemple (you can find maps in different places as) Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com, Le SIA, service de l'Information aéronautique : 8 av Roland Garros, BP 245 F 33698 Merignac, 33 5 57 92 56 68, 33 5 57 92 56 69, siacom@sia.dgac.fr

Toutes les pistes de France ULM et Avion, tous les Taf Méтар codé et en clair sont sur www.nav2000.com

Pour Chacun peut intervenir sur le site pour le compléter aussi les informations ne sont pas garanties. Vous pouvez aussi ajouter les pistes de votre pays.

www.nav2000.com is a very usefull web site with all air fields, Taf and Méтар, ... You can also add your country air fields. You should check as there are not garanty about informations.

Instruction du 14 novembre 2000 relative aux conditions de circulation en France des aéronefs ultralégers motorisés européens

Prise en application des paragraphes 4.3.4.3 et 5.3. de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, la présente instruction a pour objet d'explicitier les conditions de libre circulation des U.L.M. européens au-dessus du territoire français.

1. Définitions

Pour l'application de la présente instruction, les termes ci-après sont employés avec les acceptions suivantes :

U.L.M. : Aéronef répondant à la définition de l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Autorisation de vol : Document individuel valide autorisant la circulation aérienne d'un U.L.M..

Licence : Titre valide permettant à son titulaire d'exercer la fonction de pilote à bord d'un U.L.M..

2. Régime d'autorisation

Tout U.L.M. utilisé habituellement dans un État membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et identifié ou immatriculé dans cet État, est autorisé à circuler à titre privé au-dessus du territoire français sous réserve que :

a) l'U.L.M. dispose d'une autorisation de vol délivrée par cet État ou par un organisme ayant reçu délégation de cet État, sur la base de la conformité à une norme technique de sécurité ;

b) le pilote soit titulaire d'une licence valide dans cet État pour l'U.L.M. considéré. L'U.L.M. doit être utilisé suivant les règles et limitations fixées par l'État d'origine dans les limites des règles françaises applicables.

3. Dispositions particulières

a) Si l'État habituel d'utilisation n'impose pas de marques d'identification ou d'immatriculation, le postulant doit demander au district aéronautique concerné la délivrance des marques d'identification prévues à l'article 3 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés. La demande doit comporter une copie de l'autorisation de vol et l'adresse du postulant, si possible en France. Le district aéronautique concerné est le district territorialement compétent en fonction de l'adresse indiquée ou, à défaut, le premier district traversé. Ces marques sont délivrées pour une durée maximale de 2 ans qui ne peut excéder la durée de validité de l'autorisation de vol. Elles sont renouvelables de la même manière.

b) Dans le cas d'un aéronef ultraléger motorisé considéré comme U.L.M. dans son pays d'immatriculation ou d'identification, et qui toutefois ne répond pas à la définition française de l'U.L.M., il appartient au postulant de démontrer à l'autorité française que l'appareil répond aux codes techniques de conception visés à l'annexe II du règlement (C.E.E.) n°3922/91 du 16 décembre 1991 ou aux conditions techniques françaises applicables à sa catégorie d'aéronef.

4. Exécution

Le chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique est chargé de l'exécution de la présente instruction, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Instruction of 14th November 2000 relating to Conditions of Movement of European Microlight Aircraft in France.

Taking into account paragraphs 4.3.4 and 5.3 of the Annex of the Order of 24th July 1991, relating to the conditions of use of General Aviation aircraft, the present instruction aims to explain the conditions for free movement of European Microlights over French territory.

1. Definitions

For the purposes of the present instruction, the herein-after terms are used with the following meanings:

ULM (Microlight): An aircraft complying with the definition of Article 2 of the Order of 23rd September 1998, relating to Microlights.

Flight Authorisation: A valid, individual document authorising a Microlight to fly.

Licence: A valid qualification permitting the holder to exercise the function of pilot of a Microlight.

2. Scope of Authorisation

All Microlights normally used in a member state of the European Community, or party to the airspace agreement of the EEC, and identified or registered in that state, are authorised for private flight over French territory, provided that:

(a) The Microlight holds a Flight Authorisation (permit to fly) granted by that state or its delegated authority, on the basis of its compliance with a technical standard for safety.

(b) The pilot holds a valid licence in the Microlight's home state. The Microlight must be operated in accordance with the rules and limitations applied by the state of origin, and within the limits of applicable French rules.

3. Specific Arrangements

(a) If the Microlight's state of origin does not require identification or registration marks, the applicant must apply to the appropriate Aeronautical District for their issue, in accordance with Article 3 of the Order of 23rd September 1998, relating to Microlights. The application must include a copy of the Flight Authorisation and the address of the applicant, if possible in France. The appropriate Aeronautical District is that covering this indicated address, or, failing that, the first district to be overflown. These identification marks have a maximum validity of 2 years, or the validity period of the Flight Authorisation, whichever is less. The marks are renewable in the same way.

(b) In the case of an aircraft considered to be a Microlight in its country of registration or identification, but which nevertheless does not comply with the French definition of a Microlight, it is the responsibility of the applicant to demonstrate to the French Authority that the aircraft complies with the technical design requirements given in Annex II of the regulation (CEE) No. 3922/91 of 16th December 1991, or French technical requirements applicable to the category of aircraft.

4. Performance

The Head of Aeronautical Training and Inspection carries the responsibility for executing the present instruction, which will be published in the official journal of the French Republic.

Contacts de pilotes ayant volé en ULM à l'étranger

Nom prénom	Adresse E mail tél	Pays visités en vol et ULM utilisé
-Olivier Aubert	Suisse Olivier.aubert@bluewin.ch	Afrique du sud à la Norvège, Argentine au Groenland, Islande à l'Afrique du Sud Pendulaire
-Barbier Thierry Instructeur	Conflans 78700 thierrybarbier@yahoo.fr 06 74 65 20 67 / 01 34 90 01 12 www.thierrybarbier.com	Madagascar, Mayotte, Tanzanie, Kenya Zambie Botswana, Namibie, Angola, Congo, Gabon Guinée Eq, Bénin, Burkina, Mali, Mauritanie, Maroc Espagne, Sénégal, Italie, Autriche, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Grèce, Albanie et Bosnie (survol), Croatie, Slovénie, Tunisie, Malte, Sicile Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Suède, Norvège, Finlande. ULM Trois axes
-Gruault Christophe voyage en cours	xtof98@yahoo.com 06 87 71 53 90	Algérie, Tunisie, Lybie, Egypte, Soudan, Kenya ... Pendulaire
-de Truchis Gaétan Instructeur	gtlbures@aol.com 06 89 94 27 95 http://www.libremaxulm.com	Allemagne, Autriche, Hongrie, Roumanie, Croatie Trois Axes
-Prompsy Jérôme 06 60 03 51 42	jerome.prompsy@free.fr	Italie et Sardaigne Pendulaire
-Monique Bouvier	mon.bouvier@voila.fr 06 62 85 07 40	Angleterre, Belgique, Hongrie, Allemagne, Autriche, Espagne ... Pendulaire et trois axes
-Rolland James Instructeur	Les Crots (vers Gap) rolland.jame@wanadoo.fr 06 09 34 39 44	Espagne, Maroc, Mauritanie, Sénégal Trois Axes
-Jean-Paul Beauvais	jp.bvs@orange.fr 05 58 75 22 93	France Niger en ULM trois axes (par le Maroc)
-Patrick Dupont	patrick@gestimmo.be +32475700455	Belgique, Luxembourg, Angleterre, Tchèque, Pologne, Estonie, Lituanie, Lettonie, Finlande, Suède, Norvège, Allemagne, Finlande, Espagne, Sicile, Italie, Tunisie, Malte, Maroc, Danemark, Hollande, Turquie, Sardaigne, Portugal. Trois Axes
-Serge Le Texier	letexier@ccr.jussieu.fr +3360609024104	Côte d'Ivoire, Sénégal, Mauritanie, Madagascar, Sardaigne, Espagne, Maroc, Paramoteur
-Alain Mathon	alain.mathon@wanadoo.fr +335 62 42 08 14	Toute l'Europe en raids mixtes avions et ULM trois axes
-Vincent Bisiaux	vincent.bisiaux@wanadoo.fr 02.96.23.42.70	Espagne Portugal, pendulaire, trois axes gyro
-Pierre Van de Vyver	dynaero@free.fr 06 16 99 38 84	Raids trois axes Afrique et Europe
-Georges Cellier	georges.cellier@cegetel.net	de la France au Congo trois axes
-Remy Noé	remy-noe@gmail.com www.remysafari.skyblog.com +32 4 86 71 11 86	Europe, Mozambique, Kenya, Malawi, Tanzanie, Congo K, Ouganda (5 ans), Egypte, Soudan, Grèce, Italie Trois Axes Amérique nord et caraïbe, Afrique Nord avion léger
-Vincent Loevenbruck	vincloeven@wanadoo.fr 06 12 55 65 40	Italie Pendulaire
- Raymond Garcia	raymond.garcia@wanadoo.fr 0607014470	Espagne, Maroc, Tunisie Italie Autogyre

Volez en Europe tableau mag Volez pour avion et ULM

Caractéristiques administratives et services rendus par pays

	Espace Schengen	Zone Euro	Plan de vol imposé pour vols intérieurs	Disponibilité 100LL	Disponibilité cartes Jeppesen VFR+GPS	Disponibilité cartes VAC Bottlang
Espagne	oui	oui	Oui entre AD contrôlés ou si traversée EAC	Bonne (sur AD contrôlés)	oui	oui
Portugal	oui	oui	Oui entre AD contrôlés ou si traversée EAC	bonne	oui	oui
Royaume-Uni	non	non	non	excellente	oui	oui
Irlande	non	oui	non	bonne	oui	oui
Allemagne	oui	oui	non	excellente	oui	oui
Autriche	oui	oui	non	excellente	oui	oui
Suisse	oui	non	non	excellente	oui	oui
Italie	oui	oui	non	faible	oui	oui
Belgique & Luxembourg	oui	oui	non	bonne	oui	oui
Pays-Bas	oui	oui	non	excellente	oui	oui
Danemark	oui	non	non	bonne	oui	oui
Suède	oui	non	Oui au Nord du cercle polaire	excellente	non	oui
Finlande	oui	oui	Oui au nord du cercle polaire	bonne	non	oui
Grèce	oui	oui	oui	faible	non	oui
Estonie	oui	non	non	bonne (sur AD contrôlés)	oui	non
Lettonie	oui	non	non	bonne (sur AD contrôlés)	oui	non
Lituanie	oui	non	non	bonne	oui	non
Hongrie	oui	non	non	moyenne	oui	oui
Roumanie	non	non	oui	très très mauvaise	non	non
Bulgarie	non	non	oui	faible	non	non
Pologne	oui	non	non	moyenne	oui	oui
Rép. tchèque	oui	non	non	bonne	oui	oui
Slovaquie	oui	non	non	moyenne	oui	oui
Slovénie	oui	oui	non	bonne	oui	oui
Malte	oui	oui	oui	excellente	non	oui
Chypre	oui	oui	?	?	non	oui

Voler en ULM en Espagne

1 réglementation

« Tenant compte du fait que les ULM ont un certificat de navigabilité applicable à leur pays et de l'absence d'accords internationaux concernant les homologations techniques, il est nécessaire aux ULM d'immatriculation étrangère d'en voyer 1) une **lettre de demande d'autorisation de voler à l'aviation civile espagnole en précisant la finalité des vols (seulement privée et sportive) 1) les dates et les lieux d'entrée et de sortie , 2) la copie du certificat de navigabilité et du certificat d'immatriculation, 3) la licence de pilote, 4)**

l'assurance (avec mention que l'Espagne est couverte avec traduction en Espagnol ou en anglais, et précisant la couverture des risques de responsabilité civile). Ceci est indépendant des accords de Shengen. L'autorisation est délivrée pour une durée maximale de 6 mois par an. Concernant les vols hors espace Shengen (Maroc par ex) Il y a lieu de contacter bien à l'avance le ministère de l'Intérieur pour une autorisation exceptionnelle car les aéroports douaniers sont contrôlés et donc interdits aux ULM selon la loi du 24 avril 86 qui régit l'ULM en Espagne. (Des ULM ont pu sortir après un passage douanier à partir de Malaga LEAX où la douane peut se déplacer ou bien Jerez de la Frontera LEMG où les transpondeurs ne sont pas exigés, de Grenade ou Cordou (après demande d'atterrissage préalable une semaine avant) de la piste ULM de Médina Sidonia, le propriétaire vous propose de vous emmener en voiture faire les papiers à LEMG

Extraits de la loi du 24 mai 86 : Article 8 d : l'altitude maximale des vols ne doit pas être supérieur à 300 m au dessus du sol ou de l'eau. Article 8 e : interdiction des vols en espaces aériens contrôlés, restreints (P,R D actifs) au dessus de toute agglomération et regroupement de personnes... (pas de réglementations paramoteurs en Espagne, ils sont seulement tolérés)

2 l'entrée en Espagne

La France exige le dépôt d'un plan de vol qu'il faut déposer et clôturer par téléphone si l'on décolle et atterrit de plateformes ULM. Pour entrer en Espagne vous devrez demander l'autorisation selon le premier paragraphe de la réglementation. (Il n'y a aucune mention sur le document reçu de l'aviation civile espagnole de douane et plan de vol concernant les ULM). Entrée en Espagne par le Maroc (ou sortie) : plusieurs solutions 1) demander les autorisations spéciales bien en avance pour pouvoir passer en ULM, faire déplacer la douane sur une piste ULM ou obtenir l'autorisation d'atterrir sur un aérodrome douanier contrôlé. 2) Se déclarer avion léger en donnant son indicatif radio F JF.. et voler alors sous plans de vols d'aérodrome contrôlé en aérodrome contrôlé.

3 La navigation en Espagne

Concrètement donc, vous pouvez volez librement dans toute l'Espagne légalement si vous ne dépassez pas 1000 pieds sol et si vous évitez tout aéroport et zone contrôlée. Il est nécessaire d'avoir des cartes à jour ou une base de données complète dans votre GPS. La radio, si elle n'est pas obligatoire, me paraît indispensable pour tout raid. On peut demander la météo en vol, il y a des fréquences sur les pistes ULM qui sont bien souvent désertes en semaine. Les procédures sont en espagnol ou en anglais tout en sachant que sur les terrains non contrôlés beaucoup de pilotes ne comprennent que l'Espagnol.

4 Les terrains autorisés

l'Espagne compte 311 plateformes ULM et terrains privés et 56 aérodromes à codes OACI dont la plupart, les plus importants ne sont pas autorisés aux ULM. Se renseigner en préparant ses navigations. Le site www.aviador.net vous permet d'avoir des informations sur la plupart des pistes espagnoles

5 Adresses utiles

-Direction générale de l'Aviation Civile , PO de la Castellana, 67, 28071 Madrid

La personne qui s'occupe des autorisations (en carga de los ultraligeros) pour les ULM s'appelle Eloïsa, son téléphone est le (00 34) 91 597 87 30, le Fax pour envoyer tous les documents indiqués précédemment est le (00 34) 91 597 86 65.

-Real Federation Aera Espanola (FAE) www.sportec.com/www/fae

-Fédération Aéra Catalagna 34 93 457 24 54

6 Diverses informations pratiques

Cartes : Pas de cartes Jeppesen. Le magazine Volar a édité en 2002 une carte et un CD Rom de toutes les pistes ULM et avion d'Espagne. Un document indispensable que l'on peut se procurer sur les gros terrains ULM par ex à Pla de Bajes ou Igualada (Airbet) piste avion et ULM.

Rassemblement ULM : Aérospport, début juillet à Igualada (Arrière pays de Barcelone)

Tour d'Espagne la première quinzaine d'Aout et tour de Catalogne et d'Aragon, week end au mois de mai.

Voler en ULM en Angleterre

1 réglementation

Législation 2000 et réglementation de l'air 1996 de la CAA à acheter à www.documedia.co.uk

2 l'entrée en Angleterre

Demander l'autorisation de voler en Angleterre en envoyant la photocopie de votre licence et des papiers de votre ULM à Civil Aviation Authority , Safety Regulation , Floor 1^E aviation house, Gatwick Airport South, West Sussex, England, RH6 0YR. L'autorisation est délivrée pour 28 jours. Tél 0044 12 93 76 83 74 fax 00 44 12 93 57 38 60

Passage de la douane sur un terrain douanier avant le départ de France et plan de vol obligatoire.

3 La navigation en Angleterre

Attention règles particulières en matière d'intégration des aérodromes (dead side) et de règle quadrantale (vol en niveau de vol. Voir fiche annexée.

Les conditions météo peuvent être mauvaises très longtemps ... les anglais disent que quand ils ne volent plus VFR ils volent IFR (I Follow Runways) puis SWO (side windows open)

4 Les terrains autorisés

Le site gratuit www.nav2000.com vous permet d'avoir des informations sur la plupart des pistes

Les ULM sont autorisés sur la plupart des aérodromes anglais. Il y a aussi des centaines de terrains privés qui peuvent accepter les visiteurs en ULM et les écoles.

J'ai atterri lors d'un court périple à - Hensridge EGHN, sympa, club house, tour club, Rose Market, piste sur d'un golf, (sympa, prévenir), West Whales Aberport, John adorable controleur nous a accueilli avec le thé, les biscuits ... on a pu dormir dans l'enceinte de l'aéroport.

5 Adresses utiles

-Civil Aviation Authority tél 00 44 20 73 79 73 11 Karen Jones karen.jones@srg.caa.co.uk www.caa.co.uk

Karen Ann Jones, General Aviation Department karen.jones@srg.caa.co.uk

-BMAA British Microlight Aviation Association, Bullring Deddington Banbury Oxfordshire OX15 OTT

Président Chris Finnigan 00 44 18 69 33 88 88 fax 00 44 18 69 33 71 16 www.bmaa.org general@bmaa.org

chris.finnigan@bmaa.org

- autre site utile www.ais.org

Le Service de l'aviation civile anglais donne beaucoup d'information sur les aviations civiles et les aéroports et terrains étrangers. Les informations sont gratuites mais il faut prendre rendez-vous.

The UK's AIS is a very useful source of information on foreign aviation authorities and larger foreign airfields and airports. Information is free but an appointment is needed to visit. They are at:

NATS AIS Central Office First Floor, Control Tower Building Heathrow Airport
Hounslow, Middlesex TW6 1JJ Tel. 020 8745 3456.

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Annuaire des pistes non OACI : Lockyears farmstrips and private airfields achat sur www.transair.co.uk 00 44 12 76 85 85 33

Voici quelques informations sur l'aviation britannique. Il n'est pas question ici de dissuader le lecteur de venir en vol dans le Royaume-Uni (UK) mais bien au contraire de lui donner tous les renseignements possibles pour qu'il réussisse son voyage aérien.

A consulter : <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=2151>

1.- **AIS** (SIA British): <http://www.ais.org.uk> Inscription gratuite nécessaire ('how to register'), avec cookie accepté pour "www.ais.org.uk"

Recherche d'une carte VAC : (Choisissons l'aérodrome le plus proche de France: EGJA) :

> PUBLICATIONS > UK AIP > [The UK AIP Package](#) > UK IAIP > UK AIP > Aerodrome Data...Specific > Alderney > Aerodrome Chart-ICAO

Important ! Les fréquences APP (obligatoire pour les VFR) sont obtenus sur les fiches 'Instrument Approach Chart'. Pour Alderney, il faut regarder les fiches IAC de Guernsey et de Jersey.

Notam : >NOTAM > Aerodrome Briefing (ou bien > Aera brief) > (Briefing ID) EGJA > (choisir l'année, mois, jour, puis l'heure) > (departure aero) EGJA > (Arrival aero) EGJA > Submit

2.- **Photographies aériennes** (avec localisation approchée) des airports, airfields et aérodromes privés, des VOR's, des VRP's (VRP: voir item 26) consultez: <http://content-delivery.co.uk/aviation/airfields/>
Vous pouvez Cliquer sur 'Airfields by regions' ou 'Airfields by ICAO' ou 'VOR's' ou 'VRP's' etc ...

3.- **La Météo: TAF et METAR :**

<http://www.avbrief.com/> S'inscrire: gratuit pour les guests qui n'obtiennent que le Weather.

Précipitations : <http://www.meteox.com/h.aspx?r=&jaar=-3&soort=loop1uur>

Attention à certains échos parasites (parfois importants) qui font penser à des précipitations faibles. CET = Heure d'Europe Centrale = France

Orages : <http://www.wetterzentrale.de/pics/sfanim.html>

Autre site intéressant : <http://fly.dsc.net/u/Home> S'inscrire gratuitement, puis cliquez sur "Search", entrez le nom ou le code d'un aérodrome (ex: EGLL) et cliquez sur 'Closest available report'

4.- **Généralités sur les terrains :**

Les aérodromes et les aéroports (à part les très grands) sont la propriété d'investisseurs privés: Aucun financement d'argent public ! Et donc sont sous-jacents la rentabilité et le profit. *Exemples de prix de transaction, en millions de livres sterling: Shoreham (juillet 06): 8,6 Old Buckenham (février 07): 1,5* Aussi le British landing fee level est plus élevé qu'en France.

La taxe d'atterrissage donne droit, bien souvent, à 2 heures de stationnement gratuit sur le tarmac, mais ensuite le stationnement devient très cher (car bien souvent il n'est fait aucune différence entre 0 et 5,7t) et le pilote privé doit garer plus loin son avion sur un parking en herbe où il veille à l'immobiliser avec du matériel emporté à bord.

Les contrôleurs (soit 'ATCOs' Air Traffic Controller Officer soit 'AFISOs') sont diplômés (selon leur niveau et donc leur qualification) par l'Etat mais salariés de l'exploitant ('operator') de l'aérodrome.

Les aérodromes et les aéroports ont des horaires très stricts de fonctionnement ('operating hours'), et en dehors de ces horaires l'accès (en vol ou au sol) y est interdit, comme souvent quelques jours : Christmas, New Year. Quand l'aérodrome est ouvert, tout fonctionne : le terminal, le service incendie, la tour de contrôle... Bien sûr il est toujours possible de demander une ouverture exceptionnelle, mais cela coûte très cher ('Out of hours surcharge'), disons £200, car il faut faire revenir les salariés à tarif d'heures sups !

N' imaginez pas de profiter d'une ouverture exceptionnelle demandée par une compagnie d'aviation, le pilote privé paiera plein tarif, comme s'il était le seul, à moins d'avoir négocié au préalable avec l'exploitant. Car tout se négocie (à l'avance), notamment en cas d'atterrissage d'un groupe d'avions.

En cas de départ vespéral, le pilote doit bien faire attention au 'timing' : l'heure exacte de fermeture (ne pas confondre: locale ou TU), il doit savoir qu'un plan de vol (FPL) doit être déposé au plus tard une heure avant l'heure de départ, que l'avion doit avoir décollé et quitté la zone avant la fermeture...etc

5.- **Le handling :**

De plus on a la controversée taxe de '**handling**' qui profite à une société de handling et qui offre souvent peu pour le prix demandé. Se renseigner du 'handling charge' sur le site internet de chaque terrain...

Le handling est dû quand il y a un vol trans-frontières (c'est une bonne raison de vous faire payer !). Les pilotes britanniques, pour tenter d'éviter d'avoir à payer cet handling vont se garer du côté du flying club et non sur le tarmac du terminal. Exemple bien connu : à Cardiff, le south side du club et non le north side du terminal.

Néanmoins, sur les grands aéroports commerciaux, le "Handling agent" se révèle utile: il permet d'obtenir

avant le départ pour l'aéroport: le booking-in, le landing slot, la place de stationnement; une fois arrivé au sol: les facilités (météo, plan de vol), avant le départ de l'aéroport: le booking-out, le departure slot et d'éviter de transiter par le terminal passagers et ses vérifications tatillonnes.

Exemple à l'arrivée: F-ABCD, Manchester Ground, have you arranged your parking ? (Avez vous prévu votre stationnement ?)

- F-ABCD, affirm, apron Echo with XYZ (zone de parking E avec (l'agent de handling) XYZ). Si vous ne pouvez pas répondre à la question, vous serez dirigé vers un parking vide (vide car très cher): notez le !

6.- **Phraséo British :**

1. Le pilote donne toujours son indicatif complet (ex: F-ABCD) et c'est l'ATCO qui utilise le premier l'indicatif abrégé (F-CD) et non le pilote qui ensuite l'utilisera;

2. Au premier contact ('on initial call') le pilote indique la raison de l'appel;

3. Si l'ATCO lui dit 'stand by', le pilote n'accuse pas réception (c'est à noter);

4. Quand l'ATCO lui dit 'pass your message', le pilote transmet, toujours dans l'ordre (ce qui est appelé en anglais '**details**): full call sign, type of aircraft, departure, destination, present position, level, additional details. Exemple: - Solent approach, F-ABCD, request zone transit'.

- F-ABCD stand by.

- - F-ABCD pass your message.

- F-ABCD Robin 400, VFR from Cherbourg to Oxford, 10 miles south Isle of Wight, altitude three thousand feet, estimating Sierra Alfa Mike at two six, etc... *Note: DR400 se dit en anglais Robin four hundred.* Il est inutile de transmettre l'altimètre setting de votre altimètre (du genre "3000' au QNH 1010"), c'est l'ATCO qui vous indiquera le calage altimétrique à adopter.

-> Le pilote lira avec intérêt: http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_WEBSSL22.PDF

<http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP413Supplement.pdf>

En plus, le VFR guide: http://www.caa.co.uk/docs/64/VFR_Guide_2007.pdf

A signaler: gonio (mot inconnu en anglais) se dit "homer", l'abréviation est VDF.

7.- **LEVEL** (prononcez "leu-vôl") est d'utilisation courante et permanente par les British mais reste hermétique aux French pilots !

"Report your level": à ne pas confondre avec "Report level" !

Report your level :

Dans la phrase "Report your level", level est un nom (=un substantif). Nous le traduirons par une même étymologie: "élévation" (mot inconnu en français aéro) ou bien par "position verticale". Selon l'altimètre setting (=calage), "level" signifie 3 choses: altitude (QNH), height (prononcez "hait" comme dans le mot ail) (hauteur =QFE), ou bien FL (calé sur 1013 hPa).

"Report your level" se traduit par "Transmettez votre 'élévation'" et vous répondez par exemple: 2500ft on the QNH, 1200ft on the QFE, FL50 ...etc. On entend aussi: height level, altitude level, clearance level,...Soit dit en passant, les British FL se réfèrent toujours à l'ancien 'quadrantal system' et non au système semi-circulaire adopté internationalement en 1964 !

Report level :

-> Dans la phrase "Report level": level est ici un adjectif et signifie "horizontal, en palier", et on traduit par: "Rappelez en palier".

"Levelling (out) at 2500ft on the QHN" se traduit par: "passe en palier (après une montée) à 2500' QNH.

"Straight and level (flight)": (vol) en ligne droite et en palier...

Autre exemple: a flat and level well kept grass runway (une piste en herbe bien entretenue plate et horizontale).

8.- **Level bust:**

C'est "un éclatement d'élévation", c'est à dire un "non respect d'altitude/hauteur/FL assignée": par exemple: l'ATC (=contrôle) prescrit une 'clearance level' dans une CTA (TMA) à un pilote VFR : "not above 2000' " et on constate que l'aéronef se trouve à 2300, 2400, 2500, voire plus ! et, le "level busting", les British ATCO's n'apprécient pas du tout ! Consultez: <http://www.levelbust.com/definition.htm>

'level bust' est un 'nom composé' et level est ici un nom jouant le rôle d'adjectif et est donc invariable...

Notez une British bizarrerie: les civils se réfèrent à un QNH "régional" (ex: "not above 2000 on the regional QNH"), les militaires (pour accorder une clearance dans leurs zones militaires) se réfèrent à leur propre QFE (du dit aérodrome)(ex: "not above 1500 QFE") !

-> Phraséo: "squawk Charlie": Alticodeur sur marche.

-> "Check altimeter setting and confirm level": Vérifiez le calage de votre altimètre et redonnez moi votre "élévation" car elle ne correspond pas au "level" de votre alticodeur indiqué sur mon écran radar.

Pour vous entraîner à entendre de la phraséologie en langue anglaise: <http://audio-in.liveatc.net:8010/et>
<http://www.liveatc.net/>

9.- **Quadrantal rule :** (1013 hPa): selon le magnetic track (route):

de 360 à 089°: FL 30, 50, 70 -> 230 de 090 à 179°: FL 35, 55, 75 -> 235

de 180 à 269°: FL 40, 60, 80 -> 240 de 270 à 359°: FL 45, 65, 85 -> 225

quelque soit la nature du vol: IFR comme VFR. Les 2 FIRs (London et Scottish) montent en UK jusqu'au FL 245 (en France FL 195).

Les British ATCOs, comme les British Flight Levels, ne font aucune différence de traitement entre les IFR et les VFR, un VFR utilisant un FL est forcément "IMC-rated", alors pourquoi faire de la ségrégation dans les FL ?

10.- **Conditions minimales de vol à vue en UK :**

selon l'ANO (Air Navigation Order =règlement britannique) plus restrictif que les normes internationales

A.- **Basic PPL** (licence pilote privé simple (=no IMC-rated) ou licence d'ULM, ou licence de planeur, etc...):

1. Toujours en vue de la surface (sol ou mer),
2. Jamais en dessous de hauteur 500 feet (sauf atterrissage et décollage),
3. Visibilité minimum:

-soit en espaces aériens de classes F et G (donc non contrôlés): trois mille mètres,

-soit en espaces aériens de classes A, B, C, D, E (donc contrôlés): dix kilomètres.

B.- avec une 'IMC Rating' (en obtenant un Special VFR): aucune obligation de voler en vue de la surface et la visibilité minimum devient:

- en espaces aériens de classes D, E, F, G: 1800 mètres,
- en espaces aériens de classes A, B, C: 3km.

11.- **Special VFR :**

Le VFR spécial est une dérogation accordée par l'ATC selon leur bon vouloir pour **3 (trois)** cas :

1. Conditions météo inférieures à la norme VFR, seulement pour les pilotes VFR IMC-rated (les pilotes VFR non IMCR ne peuvent prétendre à obtenir un SVFR pour raison météo),
2. Pénétration dans un espace de classe 'A', comme par exemple la TMA des CI (îles Anglo-normandes), ou bien le transit (au demeurant 'technique' ou difficile) en London CTR de Classe 'A' à 1000'amsl Nord-Sud entre Burnham et Ascott (passant à l'Ouest de Windsor) sous le contrôle d'Heathrow Radar 125.625
3. Vol VFR de nuit en vol local uniquement à l'intérieur d'une CTR (interdit dans une CTA ou TMA). Il s'agit ici bien d'une dérogation car le Night-VFR est interdit en UK. Bien sûr, le pilote VFR doit être titulaire de la NQ (Night Qualification) et l'avion doit être agréé NVFR.

12.- **Arrivée sur grands aéroports :** l'avion léger VFR pourra, en cas d'arrivée IFR, être mis en attente: soit en vent-arrière, soit en base (en veillant à ne pas aller du côté de la finale), soit le plus souvent au dessus du VRP (point de report VFR) le plus proche et y orbitera.

Le contrôle ramènera l'avion entre 2 trafics IFR: il faut faire une approche rapide à la Vno sur le plan 5%: c'est seulement à 600'QFE que le pilote réduit tout, sort les volets à la Vfe...

- F-ABCD, Jersey Approach, vortex 5 miles. (la distance avec l'avion de ligne qui vous précède est de 5 nautiques). Vortex (pluriel 'vortices' (prononcez: vor-tai-siz) est la turbulence de sillage (wake turbulence).

- ... vortices 4 miles: Dans ce cas il faut passer au dessus du plan de 5% de 200'. De toutes façons l'atterrissage se fera, non en début de piste, mais entre le 1/3 et la moitié.

Si le pilote, informé d'une distance insuffisante avec l'avion précédent, réduit sa vitesse, il se fera rattrapé par l'avion de ligne derrière lui, et alors :

- F-ABCD, Jersey Approach, **break off** and go to South East corner.

Explication: (*break* Interrompez [l'approche], *off* Dégagez [l'axe *par la gauche* *] et allez au [point de report] South East corner of the island (* *en cas de piste 27 à Jersey*).

13.- **Wx div :** = Weather diversion:

Grâce à l'AOPA, 190 aérodromes civils (ou militaires dépendant du MoD [Ministère de la Défense British] font la faveur d'annuler la taxe d'atterrissage ("**to waive landing fee**") lorsque l'atterrissage est provoqué par un déroutement (diversion) **justifié** par du mauvais temps **imprévu** (pour ennuis mécaniques ou QGO sur l'aérodrome de destination pour cause incident ou accident sur la piste), sur requête aimable du pilote auprès de l'opérateur. 17 aérodromes ont refusé.

Consultez: <http://www.aopa.co.uk/newsfromaopa/aopa189.pdf>

Ne sont pas annulés (dans les cas où c'est dû): le handling, ni la Crown Indemnity [voir plus bas].

Signalons que certains aérodromes (citons:...Lydd!) refusent parfois. *Exemple classique: on va à L2K (Le Touquet in phonetics) pour apprécier 'the French cuisine', si le weather n'est pas jugé bon, mid channel on fait demi tour et on va ensuite se poser à Lydd en demandant le landing fee waiving !* Actuellement sur certains terrains la tendance se dégage malheureusement de refuser le 'waiving' et de faire payer le pilote...

14.- **PNR et PPR :** Veuillez bien les distinguer ces obligations :

PNR = Prior Notice Required: préavis obligatoire: on doit informer, sans chercher à avoir une réponse ou une autorisation;

PPR = Prior Permission Required: on doit obtenir au préalable une autorisation.

L'habitude British est de mettre les aérodromes (même ceux qui se déclarent accueillants aux visiteurs) en PPR. Attention! le dépôt d'un plan de vol ou laisser un message sur un répondeur-enregistreur NE constituent JAMAIS une demande de PPR. Le défaut d'avoir obtenu une PPR peut entraîner la perception d'une surtaxe (ou amende) (ex: £50 à Maypole). L'appel téléphonique pour obtenir la PPR peut aller du très

simple au plus compliqué, et peut devenir en fait un véritable briefing (en anglais) de 5 minutes ou plus. D'où l'intérêt de bien étudier sur le site internet (ou dans le manuel des aérodromes, le Pooley's) les consignes avant de téléphoner...et s'il a bien noté et tout compris, le pilote obtiendra à la fin du 'briefing téléphonique' l'autorisation d'atterrir. Pendant la mauvaise saison, les aérodromes en herbe sont détremés et bien souvent interdits ou restreints en utilisation: la PPR montre son utilité...

En ce qui concerne Lydd, PPR seulement pour les aéronefs sans radio et pour les ULMs ('microlights').

15.- **ATZ :**

Pour protéger le trafic, tout aérodrome possédant une fréquence propre attitrée possède une ATZ de rayon 2Nm et allant de 0 à 2000'QFE. Rappel: une ATZ est impénétrable sans autorisation radio indépendamment des conditions météo et de la classe d'espace aérien dans laquelle se trouve l'aérodrome. Les aérodromes Militaires ont aussi des MATZ.

Attention aux **TRAs** (Temporary Restricted Aera), mais ici le temporaire ne dure qu'un jour ou deux, contrairement à nos voisins où le mot 'temporaire' signifie chez eux 'permanent': cela concerne les exhibitions des Red Arrows (comme les vols royaux) qui se font dans une zone interdite temporaire (en sigle français ZIT !). Pénétrer dans une telle zone entraîne des poursuites pénales qui peuvent coûter horriblement cher: £3.000 ! Consultez les NOTAMs ou le site: www.raf.mod.uk/reds/dates.html et <http://fly.dsc.net/u/Notams?tra=1>

Consultez avec intérêt: <http://www.nats.co.uk/operational/pibs/index.shtml>

Téléphone (gratuit en UK) Freephone 0500 35 48 02.

Autre site (déjà vu à l'item 3): <http://fly.dsc.net/u/Home> et cliquez sur "RA(T)".

16.- **Plusieurs indicatifs pour une même fréquence :**

Quand l'activité de l'ATC (xyz TWR, xyz Info) s'arrête, cette MÊME fréquence peut être reprise par un non-professionnel (au demeurant autorisé par la CAA) et son indicatif devient alors '**xyz Radio**' (sur le papier, on écrit: **xyz A/G**, ce qui signifie Air-to-Ground). Cette dernière personne (ne donnant que des informations et aucune directive) peut ne pas répondre systématiquement à tout appel, dans ce cas le pilote transmet en auto-information ('blind transmission') et l'indicatif devient, quand la fréquence est 'unmanned' '**xyz Traffic**'. Une fréquence peut donc posséder plusieurs indicatifs non simultanés selon la présence (ou l'absence) et de la qualification de la personne habilitée à répondre au micro. L'indicatif, que le pilote entend, lui permet donc de savoir sur-le-champ comment est gérée la fréquence et le type de renseignements qu'il reçoit par radio: instructions ou bien simples informations et de savoir si l'ATZ est en service.

Une fréquence 'xyz info' ou 'xyz radio' ne dira pas 'clear to [land]' mais '[land] at your discretion' car les mots 'clear to...' et 'clearance' sont des instructions que ne peuvent donner les dits indicatifs de fréquences.

-> Fréquence radio unique pour tout aérodrome (ou plateforme) public ou privé ne possédant pas de fréquence attitrée: **Safetycom 135.475** <http://www.caa.co.uk/docs/33/ATS052.PDF>

17.- **Fréquence ATIS :**

Quand l'aérodrome en est équipé, l'écoute de l'ATIS est obligatoire avant tout contact. Vous entendez: ex: "on initial contact, confirm you have information "H" and readback QNH" et vous dites (exemple):

"Manchester approach, F-ABCD, inbound VFR, with info "Hotel", QNH 1009". L'habitude en UK est d'accuser réception de l'ATIS et de répéter (comme l'ATIS le précise bien souvent) la valeur du QNH entendu.

18.- **Fréquences Approche et Tour :**

Le contact avec l'APP (quand elle existe) est toujours obligatoire en UK pour tout trafic VFR (comme IFR), contrairement à d'autres pays européens où le pilote VFR contacte la TWR en ignorant l'APP. *Aucune différence de traitement entre VFR et IFR...*

19.- **Booking-out :** ('to book out):

Sur les aérodromes de certaine importance, le pilote avant de rejoindre son appareil pour décoller, doit contacter l'ATC par phone pour lui communiquer les "details" du vol à venir.

Si vous "book out" par radio, sachez que le délai d'attente pour l'autorisation de roulage vers la piste sera... très long !

Attention: le règlement des taxes avant le départ ne constitue jamais un booking-out !

Booking-in: c'est communiquer les 'details' de votre vol à l'ATC avant l'arrivée.

Un FPL (plan de vol) constitue, de par sa nature, soit à l'arrivée, soit au départ, respectivement un booking-in ou un booking-out.

Rappel: strict délai minimum d'1h entre le dépôt du FPL et l'autorisation de roulage

20.- **LARS :** = Lower Airspace Advisory Service.

C'est un service facultatif d'information en vol (SIV) (en dehors des espaces contrôlés) rendu aux pilotes VFR par les ATCO's sur une fréquence appropriée autour des aérodromes importants à destination des aéronefs munis de transpondeurs/alticodeurs (si possible). Rappelons que le 'Lower Airspace' en UK va jusqu'au FL95 inclus. Les LARS sont civils ou militaires, ils ne fonctionnent pas tous les jours: c'est le cas des militaires les weekends. Les LARS informent les pilotes qui les contactent des trafics connus d'eux (donc ayant un transpondeur). Si la fréquence LARS ne répond pas, cela signifie tout simplement que ce service

est fermé.

3 types de services sont proposés au gré du pilote requérant:

1. le **FIS (Flight Information Service)**: l'ATCO donne sur demande des infos générales, sans contrôle radar et sans TI (traffic information). Le FIS peut donner un code transpondeur (ex: London Info: 7401) pour faciliter le travail des autres centres ATC, mais répétons-le, aucun contrôle radar sur la fréquence Info.

2. le **RIS (Radar Information Service)**: l'ATCO informe de l'existence d'un trafic connu et c'est au pilote de prendre les mesures adéquates pour l'éviter.

3. le **RAS (Radar Advisory Service)**: idem: l'ATCO informe mais donne des instructions d'évitement (cap, altitude) au pilote qui doit s'y conformer. S'il ne peut (ex: ne peut rester en VMC) il doit informer immédiatement l'ATC. Normalement le service RAS est réservé aux vols IFR ou aux pilotes avec une IMC rating.

Consultez: http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_WEBSSL8.PDF

Quand un avion quitte un LARS pour le LARS voisin, l'ATCO dira sans doute: "Contact xyz, they have your details" (*car je viens de leur transmettre*).

En cas de important traffic level (surcharge de travail), l'ATCO peut modifier le service offert à un pilote VFR (en le lui signalant): RAS downgraded en RIS ou en FIS ou vice-versa (upgraded). Ce qu'il est important de retenir est qu'une fréquence 'Info' ou un service FIS ne donnent aucune TI, même s'il arrive que l'ATCO en cas de 'collision hazard' ou de 'dangerous proximity' informe parfois le pilote: "F-ABCD Traffic twelve-o'clock 2 miles same level"...

Signalons une plaisanterie (idiote, il est vrai) qui coure ici: un pilote français contacte un LARS, la contrôleuse lui demande 'What service do you want?' (quel type d'info désirez vous?), le pilote français lui répond 'my aircraft is good, I don't want any service' (mon avion est bon, je n'ai pas besoin d'entretien) !

21.- **CAS infringement, CAS bust, zone bust :**

C'est une pénétration non autorisée dans un espace aérien contrôlé (CAS : Controlled AirSpace). Les British ATCOs ne sont pas aussi tolérants que ceux du continent, disons pas du tout tolérants. Les espaces aériens sont bien souvent de classe 'D' et donc une PPR doit être demandée par radio au plus tard 5 min avant la bordure du CAS. Ne pas rentrer dans un espace contrôlé sans autorisation accordée. 'Stand by' signifie 'veuillez attendre' (au besoin en effectuant des 360 !), et non pas 'continuez votre parcours, autorisation accordée ultérieurement'. '**Remain clear, Remain outside**' signifie 'Passez au large, pénétration refusée' et pour éviter tout 'argument', laissez 1 nm entre l'aéronef et la bordure de la zone. En cas de pénétration non autorisée, l'aéronef sera suivi au radar primaire et dès l'atterrissage une voiture de police arrivera pour notifier au pilote l'infraction !

EG-D... : zone dangereuse: attention en UK, quelques zones dangereuses sont interdites quand elles sont actives. Le pilote contacte par radio ou par phone le DAAIS [prononcez: dé-iss](Danger Area Activity Information Service) qui lui signale sans plus si la dite zone est active ou non, soit le DACS (~ Crossing Service) qui autorise (ou pas) le pilote à transiter et qui maintient le contact radio pendant la traversée.

22.- **Half mil and Quarter mil charts :**

Les cartes aéronautiques au 1/500.000° et 1.250.000° sont éditées par la CAA elle-même et non par un British IGN, les Half mil sont absolument nécessaires et doivent être à jour pour éviter notamment toute pénétration irrégulière dans des espaces aériens contrôlés:

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=571> la mise à jour par l'utilisateur se fait sur le site ci-dessus en cliquant à gauche sur 'Chart Amendments'.

Lieux de vente: <http://www.caa.co.uk/default.aspx?categoryid=64&pagetype=90&pageid=43>

23.- **Airways :**

Signalons aussi que les **AWYs** (voies aériennes) en UK sont toutes classées en espace '**A**' et donc impénétrables H24 à tout trafic VFR. Une demande d'autorisation de traverser en VFR une Awy entraînera la perception d'une taxe de navigation. Ajoutons aussi que le pilote VFR doit rester en vue de la surface (le 'VFR on top' est interdit en UK) sauf s'il est titulaire de la qualification British IMC (non valable hors UK).

24.- **Third Party Insurance cover :**

C'est l'assurance de RC tiers (Responsabilité Civile) avec une garantie d'un montant déterminé (par ex: £ 1.000.000) exigée par certains opérateurs d'aérodromes qui peuvent exiger la présentation d'une attestation d'assurances indiquant le montant des garanties.

-< '**Crown Indemnity Insurance**': attestation d'assurance mentionnant un montant de garanties de £7.500.000 obligatoire pour toute utilisation d'un aérodrome réservé à l'usage d'Etat (le plus souvent militaire). L'attestation doit clairement indiquer: "Crown indemnity GBP 7,500,000". En cas de non présentation de cette attestation conforme, une surtaxe (disons de £20 à 50) sera exigée. Info sur:

http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL26FEB05.PDF

A titre d'info (2005) comme ordre d'idée, taxe d'atterrissage sur un aérodrome de la RAF: £12 par demi tonne métrique, plus £5 de frais administratifs, plus éventuellement la 'Crown Indemnity'.

A noter les vols militaires basse altitude: <http://www.mod.uk/issues/lowflying/index.html>

25.- **Noise abatement procedures :**

Ce sont les procédures anti-bruit très courantes et d'**application très stricte** en UK: interdiction de survoler les villages, villes, habitations isolées, et après décollage: montée pleins gaz dans l'axe puis réduire tôt le bruit en diminuant la puissance ou en passant en plus grand pas d'hélice. On évite de faire des approches plates, parfois les axes d'approches et de décollages sont décalés en travers ("offset approach", "angled approach") et les tours de pistes biscornus de façon à éviter des zones habitées. Les sites internet des aérodromes (ou le Pooley's) indiquent ces procédures que le pilote doit bien étudier avant de téléphoner pour la PPR. En UK il y a bons nombres de NIMBY's (Not In My Back Yard: pas chez moi [mais ailleurs !]) qui protestent en autres choses sur le bruit des aéronefs et ces NIMBYs vont se plaindre en justice pour tenter de restreindre ou d'arrêter l'activité aéronautique près de chez euxConsultez à ce sujet sur Nav2000 la fiche des aérodromes de Crowfield EGSO ou de Turweston EGBT.

26.- **VRP's** : = Visual Reference Points.

Ce sont les point d'entrée ET de sortie à connaître MÊME SI l'aéronef est sous contrôle radar avec cheminement obligatoire. Les VRPs sont définis en UK par leurs noms topologiques (ex: Avon Estuary...). Les photographies de ces VRP's peuvent être consultées sur le site indiqué à l'item 2.

27.- **Circuit integration: Overhead join, dead side join :**

Le pilote français connaît bien l'intégration US: on survole l'aérodrome à 1500'aal(QFE) et on s'éloigne dos au terrain au risque de le perdre de vue, en direction estimée du début de vent arrière, puis une fois survolé ce début on descend, on fait un demi-tour et on revient s'intégrer en début de vent arrière par l'extérieur. Dans le UK et anciens dominions (Canada, ...), la procédure est de déterminer le "**live side**" (secteur du côté du tour de piste par rapport à la piste) et le "**dead side**" (secteur du côté opposé).

Nous prenons l'exemple d'une piste 09/27.

La tour vous dit "**Join overhead to dead side for left-hand two seven**".

Explication de texte: "Two seven": la piste est la 27.

"Left-hand two seven": le "circuit" est à main gauche, le tour de piste est au Sud, le "live side" est au Sud, le "dead side" est donc au Nord.

"Join overhead": vous faites une verticale aérodrome au level standard de 2000'QFE (sauf conditions contraires: météo, réglementation, directives de l'ATCO) **toujours en vue du sol**.

Dès que la verticale est faite, vous allez dans le secteur "dead side" (au Nord de la piste) en prenant le cap 360 et en descendant sans tarder à 500ft/min. Vous estimez la branche "dead side" à écartement de la piste symétrique à celle de la vent arrière, et vous virez au cap 270, vent-debout: la branche "dead side" est donc assez réduite. Note: vous n'allez chercher le début de la branche "dead side" !

Vous passez "level" (en palier) dès que "your level" est à 1000'QFE.

A quel moment virez vous au cap 180 pour passer du secteur "dead side" au "live side" ?

Votre trajectoire "cross-wind" doit **impérativement survoler le seuil de piste** ('over the numbers' [ici: 09]).

Vous constatez que des avions décollent en 27: Règle à observer: les avions au décollage ne doivent être plus haut que 500'QFE tant qu'ils n'ont pas survolé le seuil opposé (09), ceci pour éviter toute risque de near-miss ou de midair (collision). C'est le cas à Biggin Hill où la piste est longue: les aéronefs après décollage restent level à 500'QFE jusqu'à dépasser l'extrémité de piste.

Ensuite vous intégrez au bon level (ex: 800'QFE si le circuit est à ce level, sinon c'est 1000'QFE) la branche downwind par l'intérieur, en vous annonçant à la radio.

Consultez: http://www.caa.co.uk/docs/224/srg_gad_ohheadjoin_poster.pdf

http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL06.PDF

Avantage du système du dead side: le pilote toujours reste en vue rapprochée de l'aérodrome.

Variations sur le thème Dead Side Story :

-> 'no overhead / joining overhead is not permitted / avoid the overhead': ne pas faire de verticale, cause parachutage, "aeros" (voltige), câbles de treillage planeurs

-> 'no dead side': interdiction d'aller dans le secteur "dead side", cause tour de piste ('circuit') planeurs ou microlights (= ULMs), dans ce cas vous appliquez la procédure US,

-> 'overhead join but no dead side': vous faites une verticale, vous n'allez pas dans le secteur "dead side" et vous appliquez la procédure US.

-> 'centerline [overhead] join' ou (c'est pareil) 'runway QDM [overhead] join': vous faites une verticale terrain au cap de la piste en service (dans notre exemple: au cap 270): ceci pour éviter les arrivées verticales tous azimuths avec un fort risque de midair.

-> 'crosswind join': vous intégrez dans le secteur "dead side" en branche "cross wind" (dans notre exemple au cap 180 juste avant de survoler le seuil 09),

-> 'downwind join': vous faites une intégration US en début de vent arrière.

Souvent en vent-arrière, il faut s'attendre à l'instruction "three sixty for spacing": ='faites un 360 de retardement' [car vous êtes trop près de celui qui vous précède],

-> 'orbit (to the left/to the right)': 'continuez à faire des 360 de retardement jusqu'à ce que je vous autorise à poursuivre', assez courant même en vent arrière ou base,

-> 'direct approach join': faire une intégration en 'semi-directe', c'est à dire directement en base, et ceci uniquement sur instruction d'un ATCO,

Attention!: "a direct approach" n'est pas une approche directe !

-> 'straight-in approach join': faire une intégration directe en longue finale, uniquement sur instruction d'un ATCO.

Le pilote s'annonce en 'long final' à 8 nm du seuil, puis en 'final' à 4 nm.

Retenir qu'une longue finale se définit entre 8 et 4 nautiques du seuil. A 4nm et moins, on est en finale.

Comme le 'circuit' peut être encombré, s'attendre à des instructions en finale: 'report 3-mile', 'report 2-mile',... = rappeler (en finale) à 3 nautiques du seuil de piste,..etc.

Notons qu'une finale et le dernier virage ne peuvent être éloignés de plus de 4 nm.

-> 'to go around' / 'a go-around': faire une remise de gaz, ne pas atterrir...

-> 'to land after' / 'a land-after': atterrir derrière un aéronef qui n'a pas encore libéré ('vacated') la piste: Ceci est réglementairement interdit. Mais néanmoins sur instruction, sur piste longue, le contrôle peut dire "you may land after, it's OK, plenty of room"

"hold short two seven" ou "short two seven" signifie 'autorisé à taxier puis maintenez position peu avant la piste 27 (c'est à dire: au point d'arrêt 27). A "hold" est un "holding point" pour les non anglophones.

"Number two to a Chippie": Numéro 2 derrière un Chipmunk.

2 mots différents en anglais: **To taxi** et **to roll** : To taxi = déplacer l'avion au sol pour aller d'un point à un autre, to roll = rouler l'avion pour le faire décoller (ou juste après l'atterrissage). "Clear for a rolling" = autorisé à décoller. "Rolling takeoff" = rouler et décoller sans marquer de temps d'arrêt sur la piste.

Revenons à Lydd: Tours de piste à main gauche ('LH') pour la 14 et 22, à main droite ('RH') pour la 04 et 32. Ne pas survoler la centrale électrique atomique de Dungeness (4,5km)

28.- **British Customs :**

La situation est beaucoup plus simple qu'en France: il n'y aucune obligation de transiter par un aéroport classé douanier. On peut arriver ou partir directement de/vers n'importe quel pays EU) même à partir d'un simple aéroport privé ! La seule chose à faire est de remplir un '**GAR**' (General Aviation Report) quand on arrive de l'étranger et de l'envoyer **au service des Customs** par fax: 0870 240 37 38 ou par E-mail: ncu@hmce.gsi.gov.uk avec un préavis minimum de 4 heures si le vol est en provenance de l'EU. Les British Customs jugeront par eux-mêmes s'ils doivent venir voir l'aéronef sur le terrain d'arrivée... Attention: Tout ceci n'est valable que pour les vols avec '**nothing to declare**'.

http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/downloadFile?contentID=HMCE_PROD_009149

29.- **Special Branch :** (SB) *Hélas beaucoup plus compliqué !*

Pour tout vol au départ ou à l'arrivée de Grande Bretagne, à destination ou en provenance des endroits suivants, appelés 'Common Travel Areas' : CI (Channel Islands: Iles Anglo-normandes), IOM (Isle of Man), NI (Northern Ireland: Ulster) et ROI (Republic of Ireland: Eire), le pilote doit notifier son vol en faisant parvenir le formulaire '**GAR**' (le même que ci-dessus) **au service de police SB**. Le délai de notification au SB dépend de l'aéroport: sur quelques grands aéroports classés 'designated': aucun délai, pour les autres 'designated' 12 heures, pour les autres 'concession' ou non: 24 heures de préavis au SB.

Le SB (créé par le Terrorism Act voté par le Parlement) n'a aucun rapport avec les Customs (Douanes). Attention! Il faut remplir et expédier **2** formulaires GAR : l'un en ce qui concerne le departure point, l'autre pour le destination point. Exemple d'un vol Shoreham vers Jersey: il faut envoyer 2 forms GAR, l'un pour Shoreham, l'autre pour Jersey....et vice-versa pour le trajet inverse.

Exemple: Shoreham <http://www.shorehamairport.co.uk/customs.asp>

30.- **Fuel duty drawback claim :**

De plus, en UK sur un aéroport classé douanier, **avant** d'embarquer du carburant pour l'étranger, on peut solliciter ('to request') de remplir une '**fuel duty drawback claim**' (form n° HO70) consultez:

http://www.buckle-cottage.org.uk/Going_Foreign.htm) (demande de remboursement de la taxe intérieure et de la British VAT [17,5%] soit £0,281 /litre, remboursement qui arrivera chez soi plusieurs mois plus tard). Prix moyen du litre d'Avgas en juillet 2006: £1,26 à £1,35 TTC)

Exception: les aéroports des CI (Channel Islands) car le carburant est vendu détaxé !

Site remarquable pour obtenir la météo : www.guernseyaeroclub.com et cliquez sur 'Weather links'. Nous y avons remarqué: 'Graphical display UK' et aussi 'European TAFs & METARs'.

->-> Signalons en UK le délai (normal ICAO) d'**une heure** entre le dépôt d'un plan de vol et l'autorisation de rouler pour décoller.

http://www.caa.co.uk/docs/33/SRG_GAD_SSL20.PDF

31.- **ULMs français se rendant en UK :**

L'immatriculation des ULMs français est composée d'un numéro à 2 chiffres d'un département suivi d'un tiret et d'une ou plusieurs lettres. Cette immatriculation franco-française n'est pas reconnue par l'organisation internationale OACI, l'ULM ainsi immatriculé est refusé en UK, sauf s'il a obtenu à l'avance de la CAA un "**dispensation certificate**". Par contre si l'ULM affiche clairement une immatriculation OACI commençant par F-.... , le dit aéronef est accepté. Remarquons que les British ULMs sont immatriculés en G-M... (M pour Microlight). Consultez:

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=720&pagetype=90&pageid=3932>

32.- **Hi viz vest** : (HVV).

C'est un vêtement 'jaune fluo' de haute visibilité, port rendu obligatoire par les opérateurs d'aérodromes pour toutes personnes (pilotes, passagers non accompagnés) ayant accès à la partie aviation ('**airside**') [tarmac, pistes...] de l'aérodrome. Note: l'HVV doit être de couleur **jaune** et non orange ou verte.

33.- **Vol en Ecosse, au nord d'une ligne Glasgow-Edinburgh** :

1. la disponibilité en Avgas peut être aléatoire sur les petits aérodrome et dans les îles,
2. avoir suffisamment du temps devant soi, ne pas être pressé pour cause météo,
3. ne pas pénétrer dans des vallées sans être certain de la météo, on peut se retrouver enfermé avec du stratus aux 2 bouts,
4. en plus des renseignements obtenus à une station météo, toujours demander l'avis des gens locaux, notamment pilotes,
5. emporter un système d'amarrage efficace pour l'aéronef, les vents peuvent souffler violemment, même en été.

Taux de change au cours du jour: www.oanda.com/convert/classic?lang

34.- **The 28-day rule** :

l'étonnante règle des 28 jours: un exploitant (propriétaire ou locataire) d'un sol quelconque a le droit de faire ce qu'il veut de son terrain sans demander la MOINDRE AUTORISATION à quiconque, du moment qu'il ne crée aucun préjudice à autrui, et ceci pendant 28 jours maximum par an, à raison d'une journée tous les 14 jours minimum. Par exemple dans le domaine de l'aviation: pouvoir ouvrir une piste d'aviation dans le fond de son jardin ou dans son champ, comme on veut, quand on veut, où on veut, de la longueur qu'on veut,...etc ! Dans quelques cas, l'autorité locale compte les jours, mais en général, personne ne compte et les 28 jours deviennent vite 52 dimanches par an, voire 104 de week-ends ! Evidemment, si on veut faire fonctionner son aérodrome 365j/an, il faut obtenir une 'planning permission' (autorisation de fonctionnement) avec force paperasse ! Nous pouvons donc en UK installer autant de pistes privées ('farm strips') que nous voulons, les déplacer, les modifier à notre guise. Ajoutons à ceci que nous pouvons installer un hangar et un club-house que nous déclarons à titre provisoire (donc aussi sans aucune autorisation ni permis de construire). Il existe environ **350 farm strips permanentes** (consultez:

<http://shop.pilotwarehouse.co.uk/product10890023.html?category=72023>) et de **2000 à 3000 provisoires** (car changeant de places au gré des exploitants) chaque année. La seule peur que nous avons est de perdre, à cause du bruit, par décision de la justice locale suite à des plaintes de riverains, cet immense privilège que la Loi nous accorde. Aussi les exploitants de ces farms strips en interdisent généralement l'utilisation à quiconque. Une manche à air dans un champ ou dans un pré ne signifie pas pour autant une autorisation, ni une invitation à atterrir dans un domaine privé.

Comme corollaire à tout ceci, tout aéronef peut décoller de n'importe quel endroit en UK sans aucune autorisation, ni d'un quelconque district aéronautique, ni de la police. Il n'y a d'ailleurs pas de distinctions administratives entre plateformes réservées aux ULMs et autres aérodromes. C'est l'opérateur qui décide seul des types d'aéronefs qu'il accepte de recevoir, et aussi bien sûr des performances au décollage des aéronefs !

Voler en ULM en Allemagne la réglementation a changé le 9 janv 2004

1 réglementation

les licences d'ULM issues par tout pays européens sont automatiquement acceptées. Elles autorisent le vol en VFR en Allemagne.

2 l'entrée en Allemagne

Depuis le 9 janv 2004, il n'y a plus d'autorisation nécessaire pour entrer en Allemagne pour les ULM immatriculés dans un pays européen. Une assurance est nécessaire pour au moins 2558460 € ainsi qu'une attestation de bruit ???

Un plan de vol doit être déposé pour le passage de la frontière comme l'exige la plupart de pays européens.

3 La navigation en Allemagne

Selon les règles internationales du vol en VFR : en dehors des nuages, en vue du sol, avec visibilité horizontale de 1,5 km. La radio n'est pas obligatoire mais fortement recommandée. La langue utilisée est l'Allemand et rares sont les gens qui comprennent l'anglais. Tous les papiers nécessaires doivent être à bord ainsi que les cartes OACI.

4 Les terrains autorisés

Il y a en Allemagne environ 400 terrains autorisés aux ULM. Peu ne sont que des pistes ULM. Certains terrains ne sont ouverts qu'aux trois axes. Pour un certain nombre de terrains des autorisations (PPR) sont à demander. Voir www.dulv.de/dulv/nav.plp en suite cliquer sur Datenbanksuche

J'ai posé sur Dankern Haren : base ULM très sympa (avec sanitaire, douches, cuisine, club house, camping possible et chambres à louer) dans le Nord en route pour l'Europe du nord ainsi à EDXM st Michaelisdonn (douanier) Achen, Heide (auberge de jeunesse à 100 m) ... Il y a souvent un restaurant sur place avec des menus de 5 € (l'Allemagne semble très bon marché en ce qui concerne la restauration) Un certain nombre de terrains ont une pompe de sans plomb vendu 1, 50 € le litre.

Il y a des taxes d'atterrissage en moyenne de 5 euros dans les terrains contrôlés avec un Afis en poste.

Voir aussi pour la liste de toutes les pistes sur www.nav2000.com : Allemagne
<http://www.nav2000.com/pf/map.asp?clat=50&clon=9>

5 Adresses utiles

-Aviation Civile 0049 531 23 55 362 M Kramer (service licences) fax 0049 531 23 55 777 ou 731
Luftfahrtbundesamt, Fachbereich U 1, Postfach 30 54, 38020 Braunschweig

-German Microlight Association (DULV)

Dilleniusstrabe 13, 71522 Backnang, tél 0049 7191 3 26 30 fax 0049 7191 326323 info@dulv.de et
www.dulv.de président Jo Konrad

-Deutscher Aéroclub, Hermann-Blenk-Strabe 28, 38108 Braunschweig, tél 0049 531 2354 - 0, fax 11

6 Diverses informations pratiques

cartes, 6 cartes OACI ou 6 cartes Jeppesen (avec également les pistes ULM uniquement) au 1/ 500 000 à 10 € pièces. on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Italie

Fiche existante mise à jour le 1^{er} mai 2006 par Jérôme Prompsy jerome.prompsy@free.fr (vols Meaux-Corse en 2004 et 2005, vol Tour de Sardaigne en 2005) et Thierry Barbier (juillet 2006)

1 réglementation

L'aviation civile renvoie sur l'aéroclub d'Italie qui n'a pas les textes concernant l'ULM

2 l'entrée en Italie

La France exige le dépôt d'un plan de vol qu'il faut déposer et clôturer par téléphone si l'on décolle et atterrit de plateformes ULM.

L'aéroclub d'Italie et la FIVU (FFPLUM italienne) indiquent qu'il n'y a aucune formalité pour entrer en Italie (pas de douane, pas de formalité) quand on vient de l'espace Schengen.

. De France nous avons déjà traversé sous plan de vol (sans transpondeur), et signifié au contrôleur aérien français que nous ne désirions pas rentrer en contact radio avec le contrôle aérien italien, « car les ULM y sont interdits de radio », et que nous clôturerions par téléphone une fois posés en Italie (ce qui fut fait).

. Pour les autres pays, Slovénie, Croatie, soit on atterrit en Italie sur un aéroport douanier et dans ce cas on risque de devoir démonter son ULM (car les ULM y sont formellement interdit) pour redécoller d'une piste ULM, ce qui est arrivé, soit on atterrit directement sur une piste ULM en ne passant pas la douane (à eux de venir où nous sommes). C'est ce que nous avons fait en 2004 sans aucun soucis (clôture du plan de vol par tél pour un ULM, clôture en vol à la frontière Slovène pour un autre ULM).

. Arriver de France : via le col du Mont Cenis, le parcours est quasiment vachable (au col du Mont Cenis : lac et herbages), via le col du petit St Bernard : col plus abrupt. On peut arriver de Corse via l'île de Capraia et Elbe (35 kilomètres de mer au plus large).

3 La navigation en Italie

Les ULM doivent voler à 500 pieds sol sans radio et hors de tout espace aérien contrôlés.

Les week-ends et jours fériés on peut voler à 1000 pieds.

Les aviosuperficie peuvent avoir leur propre fréquence radio, par défaut sur 130.00 Mhz.

Il faut absolument rester à 5 nm en éloignement des pistes avions contrôlées (Airport Terminal Zone) et 5 km des autres pistes avions.

De nombreuses bases ULM sont dans des TMA de classe D voire C, et les ULM y passent sans radio (toujours très bas donc). Il semble que le vol dans les TMA par les ULM sans contact radio soit toléré et couramment pratiqué. QUESTIONNER les pilotes locaux qui vous diront les pratiques. Mais la rigueur est de mise concernant les zones P, militaires et CTR.

En 2006, nous sommes entrés en Sicile en provenance de Malte sur une piste ULM (cloture plan de vol par tél) le survol de l'Etna et des Iles éoliennes furent de grand moments, puis la coté italienne à basse hauteur fut magique (T Barbier)

4 Les terrains autorisés

Les ULM ne peuvent pas atterrir théoriquement sur les 99 aérodromes italiens. Mais il nous reste 159

« aviosuperficie », plus 253 « campo volo » (plus petites bases) et 3 hydro surfaces.

Carte ULM italienne et guide www.avioportolano.it, bases ULM italiennes : www.ulm.it, également journal « Volare » qui publie chaque année une carte avec la liste des bases.

Quelques bases recommandables :

	Base	Localité / Région	Commentaire	Code Nav2000/ ulm.it	Contact
1	Mezzana Bigli (Pavia),	Pavia			chez Nando Groppo
2	à Madova-S, Silvestro,	Madova			chez danio
3	à Piazzola sul Brenta	Padova			chez Stefano Salvatore
4	à Campolongo	Venise			chez Giulio Rampin
5	Salgareda	Treviso			Ruggero Boatto ruggero@boatto.org a donné

					renseignements sur bases 1 à 5)
6	Montalto Dora	Ivrea, en bas de la vallée d'Aoste	Si vous entrez en Italie en passant le col du petit Saint Bernard, la piste d'Ivréa est particulièrement recommandée, accueil sympa, piste 14/32 de 850 m, radio 130.00	LI09 ITOMTD N 45 29 10, E 07 51 48	www.avioclubmontalto.it
7	Plata Mona	Porto Torres Sardaigne (NW)	Amis de Corse ULM, super balade depuis la Corse !	LI0113	www.platamona.altervista.org
8	San Teodoro	Sardaigne (NE)	Paradisique : entre lagune et mer turquoise	LI0131	www.santeodoroulm.it
9	Siliqua	Sardaigne (SW)	Ouvert 7/7, station technique, Fréderico construit des ulm depuis 20ans, chambres à 100m !	ICASIL 39° 16' 16" N 8° 46' 10" E	Fréderico Piano 337 819036 - 0781 781000
10	Castadias	Sardaigne (SE)	Restaurant et plage sur place.	ICACAS 39° 16' 3" N 9° 32' 29"E	
11	Speziana	Spessa Po Lombardie (Pavia, 40 km sud Milan)	Superbe ferme, ex usine Magni, service Rotax, essence, restaurant le week-end.	IPVSPO	www.speziana.it
12	Lucchina fly club	Moncrivello (Sud d'IVREA)	Sanitaires, bon accueil	LI0087 IVCMON	338 2080826
13	San Giuliano Vecchio/Ploia	Piemont - Alexandria	Places dans hangars	LI0004 IALTOR	Maurizio 339 8678404
14	Barberino nel Mugello	Barberino nel Mugello - Firenze Toscana	On peut y dormir et manger le week-end. Super ! Paola.	IFIGAL	www.aviosuperficiegalliano.it
15	Valdera	Toscane près de Pise	Essence 95 sur place. Base très active.	IPIVDR	www.aeroclubpisa.it
16	Il Gabbiano	Toscana - Livorno - S.Vincenzo	Chambres d'hôte (agriturismo). Très sympa. Bonne étape avant la traversée vers Elbe/Corse.	ILISVG	
17	Association « The Eagles »	San Pancrazio Pianezza Torino Piemonte	Tenu par Alberto (« le poète »), qui parle bien français, super accueil (2004), parfait sur la route du Mont Cenis	ITOPIA	
18	Lelika	Castagnole Piemonte - Torino Piemonte	Parfait aussi sur la route du Mont Cenis.	ITOCAS	Filippa Michele 011 9862610

5 Adresses utiles

DGAC Italienne tél 00 39 6 548 43 10 fax 0039 6 54 23 71 04

M Di Carlo 0039 06 36 08 46 48 fax 0039 06 32 60 9226

Aéroclub d'Italie (en charge des ULM), Miss Da Alessandro, 0039 06 36 08 46 17

Président M Romanoli 0039 06 32 60 92 26, 0039 06 36 08 46 12

Fédération Italienne d'ULM: FIVU président Erich Kustatscher

M Morassut Andréa tél 0039 421 2707380 ou portable 330 408340 andymike@alicemosto.it

6 Diverses informations pratiques

Voir site : www.ulm.it

Voler en ULM en Belgique / fly microlight in Belgium

1 réglementation

On ne peut atterrir et décoller que sur des terrains agréés

Pas de travail aérien en ULM sauf école.

La radio se fait en anglais

Il est possible d'avoir les autorisations de vol pour une durée inférieure à un mois/ permission required, given for less than a month. Elle coûte (cost) 25 E par ULM, à demander au moins 2 semaines (delay : two weeks) par avance par E-mail ccn.aa.blv@vici.fgov.be ou par FAX : +32 2 206 32 22 : (ou contacter M Reynaert au bureau des licences +32 2 206 32 20 et demander l'extension 220)

ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE

Service exploitation commerciale de la navigation aérienne/ CAA address

CCN – 4ème étage Rue du Progrès 80 Bte 5 Bruxelles 1040

Documents à envoyer : voir <http://www.fed-ulm.be/FR/infos/div/div3.htm>

2 l'entrée en Belgique

La France exige le dépôt d'un plan de vol qu'il faut déposer et clôturer par téléphone si l'on décolle et atterrit de plateformes ULM

3 La navigation en Belgique

Procédures normales OACI

4 Les terrains autorisés

voir site de la fédération belge: <http://www.fed-ulm.be/FR/pratique/terrains/index.htm>

Air fields informations on www.fed.be

J'ai posé à Buzet, près de Charleroi, petite base ULM sympathique et bien organisée.

5 Adresses utiles

DGAC 00 322 206 32 11 fax 00 322 203 15 28 ou 0032 2 206 32 99 M Le Coq (bureau des licences) , M Brotcorne responsable technique 0032 272 40 02 89

Site de la fédération belge www.fed-ulm.be

lucky@pandora.be

6 Diverses informations pratiques

la carte jeppesen Belgique pays bas 1/ 500 000 est pratique, elle comporte aussi toutes les bases ULM et planeur mais sans les coordonnées géographiques. on peut se la procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Listes de tous les terrains ULM sur Nav2000.com

Météo/ Weather info at www.meteo.be www.meteo.be/english/

Voler en ULM au Luxembourg

1 réglementation

texte du 28 juin 85 disponible sur www.legilux.lu

2 l'entrée au Luxembourg

La France et le Luxembourg exigent le dépôt d'un plan de vol qu'il faut déposer et clôturer par téléphone si l'on décolle et atterrit de plateformes ULM (pour déposer plan de vol au Luxembourg tél 352 4798 2024 , les terrains où les ULM peuvent atterrir ne sont pas douaniers, il faut donc venir d'un pays de l'espace Shengen)

3 La navigation au Luxembourg

Les ULM doivent voler à une altitude maximale de 3500 feet QNH ou 1000 feet sol

Ne pas évoluer dans la CTR sauf autorisation spéciale, autres zones : classe G en dessous de 2500 pieds, D au dessus

4 Les terrains autorisés

2 terrains où l'autorisation d'atterrir doit être demandée au préalable : Noertrange (attention aux conditions difficiles, turbulences et vent de travers) piste 08 26, 670 m en herbe, afis 126,950 tél 352 95 84 74 ou 95 84 30 et Medernach :Kitzebour bonne piste 06 24, courte 200 300 m max environ en herbe (club aéroplume Luxembourg quelques tél de membres 352 879 466, 859 040 et 352 021 252 788, hébergement possible de 6 personnes dans les locaux du club, station service à 1 km. Accueil très sympa

5 Adresses utiles

DGAC tél 00 352 478 44 12 fax 00 352 46 77 90 Marie Paule Grün 00 352 478 44 84

Fédération aéronautique luxembourgeoise: 00 352 49 38 52 fax 00 352 49 38 52 fal@pt.lu

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Autriche

1 réglementation

Semblable à l'Allemagne à priori mais je n'ai pas d'infos particulières.

2 l'entrée en Autriche

Sous simple plan de vol.

3 La navigation en Autriche

Je suis entrée en Autriche par l'Italie du Nord, ai survolé les sommets alpins, puis le verdoyant Tyrol avant d'atterrir à Vienne Voslau, un des terrain de la capitale ouvert à l'aviation légère. J'ai ensuite quitté l'Autriche pour la Hongrie (Vienne Voslau- Vertozen Mikclos)

4 Les terrains autorisés

L'Autriche dispose d'un certains nombre de terrains très bien entretenus et accessibles à la fois aux ULM et avions légers. Les gens sont accueillants et il est parfois possible de trouver un place pour la nuit dans un hangar. L'activité planeur est très développée. Les sommets alpins au sud et le Tyrol sont magnifiques. Nous avons testé Mayerhofen (paysage de carte postale) et Turnau (gros club planeur, hangar) nous avons passé la nuit dans une magnifique guest house tyrolienne)

5 Adresses utiles

DGAC Autriche 00 43 1 711 629 105 fax 0043 1 711 621 599

Aéroclub d'Autriche: 00 43 1 505 10 28 fax 00 43 1 505 79 23 janach.herbert@aon.at

Pour les fiches terrains www.austrocontrol.co.at

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM Dans les pays baltes

1 réglementation

Les trois pays baltes ne présentent plus aucune difficulté de survol.

2 l'entrée en

Pas d'autorisations préalables à demander. Un simple plan de vol à déposer

3 La navigation dans les pays baltes

La Lituanie est un pays de tradition aéronautique qui comporte de nombreux clubs, nombreux terrains, nombreux constructeurs amateurs. L'été donne l'occasion de voir des rassemblements importants pour un si petits pays.

La Lettonie et l'Estonie ont une aviation légère bien plus réduite.

4 Les terrains autorisés

Lituanie : beaucoup de pistes, de clubs, : nous avons atterri à Kaunas EYKS, terrain réservé à l'aviation légère, berceau de l'aviation lithuanienne, accueil très sympa. Club Chambres, jolie ville à proximité.

Birzai : club et fête aéronautique annuelle où nous étions. Dusla, petite piste perdue au bord d'un lac.

Lettonie : éviter les tracasseries administratives des grosses pistes. Nous avons atterri à l'aéroport privé de Tukums pour le meeting

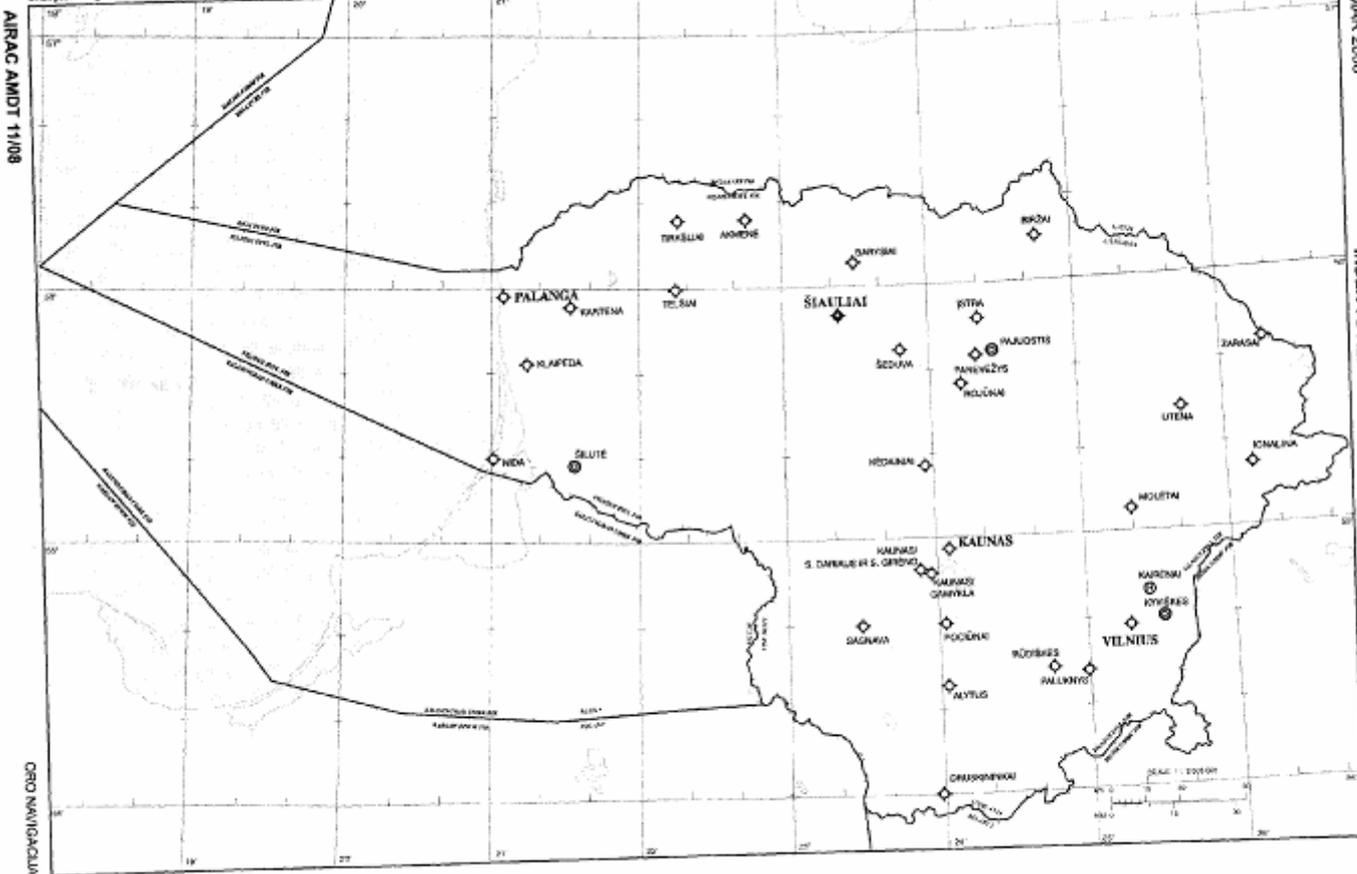
Estonie : Talinn est bien organisé, une bonne halte pour visiter cette belle capitale ; Absolument aller à l'île de Ruhnu EERU , un petit paradis ; Nous avons aussi été à Kulnu EEKU et EERA Rapla , étonnante ambiance russe, club avec chambres.

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Cartes Jeppesen, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Change: AD Ispina added.



Voler en ULM en Bulgarie

1 réglementation

Nous ne l'avons pas (assimilé avion léger)

2 l'entrée en Bulgarie

Autorisation préalable indispensable mais cela risque d'évoluer rapidement avec l'adhésion prochaine à l'UE

3 La navigation en Bulgarie

4 Les terrains autorisés

Il existe dans ce pays un grand nombre de terrains qui constituent un quadrillage important du pays. Nous n'avons atterri qu'à Gorna.

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Croatie

1 réglementation

Nous ne l'avons pas (assimilé avion léger)

2 l'entrée en Croatie

A un aéroport douanier, pour nous ce fut Dubrovnik en provenance de Corfou, et Pula en sortie

3 La navigation en Croatie

Sous plan de vol avec contact radio permanent. Le survol de la côte Dalmate avec ses milliers d'îles émergeant des flots limpides de l'Adriatique fut magique !

4 Les terrains autorisés

Tous. La Croatie compte un certain nombre de petites pistes sur des îles comme celle d'Unije où nous avons séjourné 2 jours

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM au Danemark

Très beau pays avec ses innombrables îles sur lesquelles beaucoup de pistes d'atterrissage

1 réglementation

2 l'entrée

Entrée et sortie sous plan de vol. En arrivant par certains contrôlés allemands, le plan de vol est automatiquement déposé par les contrôles comme EDXM ou EDXB

3 La navigation

4 Les terrains autorisés

Nous avons atterri à EKAE (douche et sanitaire sur le terrain, camping possible)EKEL(superbe piste au bord de la mer, vélo cuisine sanitaire, vélo à dispositions des pilotes de passage) EKGR (club ouvert avec vélos pour les gens de passage)

5 Adresses utiles

DGAC Danemark 00 453 644 48 48 fax 00 453 644 03 03
aéroclub du Danemark 0045 46 14 15 00 fax 00 45 46 19 13 16 kda@kda.dk

6 Diverses informations pratiques

Carte Jeppesen 1/500 000 couvrant tous le pays, on peut se la procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Date: 28/01/2010

Thierry Barbier
19 Quai des Martyrs
78700 Conflans Ste Honorine
France

Subject: Approval of UL - Aircraft F-JFCL flying in Denmark

The Danish Association of Ultralight Flying (DULFU) issues permit to foreign pilots to fly ultralight aircrafts in Danish Airspace by a mandate from the Civil Aviation Administration in Denmark.

Referring to your application we hereby approve that you, Thierry Barbier, holder of French ultra-light certificate no. 12000004898 can fly the UL-aircraft Skyranger 77 YS, F-JFCL registered 95UG in Danish airspace.

Your permit is valid from July 1st to July 31st 2007 on the following conditions:

1. Allowed maximum amount of fuel onboard flying in Denmark is 30 liters usable fuel and 5 liters unusable fuel.
2. Track of the days flown are recorded in your logbook so they can be produced if a routine licence inspection is performed while flying in Denmark.
3. The enclosed "Operational conditions" are complied with.
4. A copy of this permit is carried onboard while flying in Denmark.

NOTE:

Immigration is not required for flights between Schengen States.

Customs clearance is still compulsory for all flights to Denmark.

Filing of Flight Plans are still compulsory for flights to / from Denmark.

Index of Aerodromes (AIP) with type of traffic permitted enclosed.

Yours sincerely

Dagmar Skov,

Secretary

Enclosed:

AIP Denmark

Operational conditions BL9-6, chapter 8

Voler en ULM en Grèce

1 réglementation

Nous ne l'avons pas (assimilé avion léger)

2 l'entrée en Grèce

Sous plan de vol à partir des pays voisins. Il est demandé d'arriver sur un aéroport douanier.

3 La navigation en Grèce

Sous plan de vol.

Nous sommes entrés en provenance de Bulgarie et avons atterri à l'aéroport international de Thessalonique, peu adapté aux ULM, pas de taxes d'atterrissage mais un handling obligatoire et coûteux (40 €). Nous avons ensuite traversé le pays pour en sortir à Corfou (kerkira), destination Dublovník. Le pays est très montagneux, très beau, aux météos changeantes et parfois très venté.

4 Les terrains autorisés

Les aérodromes sont peu nombreux, souvent de grosses pistes. Les ULM peuvent atterrir à Thessalonique, Corfou entre les avions de lignes et les Charters. Pour faire un plein d'essence ordinaire, j'ai atterri à Ioanina, (aéroport de Province non douanier entre les deux précédentes villes) où la station service est proche.

5 Adresses utiles

DGAC Grèce: 00 30 1 89 47 121 fax 00 30 1 89 44 279

Aéroclub national de Grèce: 0030 1 964 97 88 fax 00 30 1 964 95 47 eale@hol.gr

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Hongrie

1 réglementation

Nous ne l'avons pas (assimilé avion léger)

2 l'entrée en Hongrie

Sous plan de vol à partir d'un terrain douanier (pour l'instant malgré la récente adhésion à l'Europe). Il existe de petit terrains douaniers comme Vertozen Mikclos (proche de la frontière autrichienne et de Vienne) où il faut néanmoins prévenir la douane pour qu'ils se déplacent à notre arrivée. Douane sortie à Débrece.

3 La navigation en Hongrie

Entrée en provenance d'Autriche et sortie en Roumanie. Le pays nous a semblé assez monotone et plat

4 Les terrains autorisés

Les terrains sont assez peu nombreux. A Budapest, nous avons atterri au terrain de Budaors, plein de charme avec son aérogare délabrée et désuète, ses innombrables Antonov AN2

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Voler en ULM en Irlande

1 réglementation

Zone Shengen

2 l'entrée en Irlande

L'Irlande faisant partie d'une zone commune avec le Royaume Uni, Aucune demande particulière propre à l'Irlande n'est nécessaire une fois autorisé en Angleterre (voir fiche)

3 La navigation en Irlande

idem à l'Angleterre

4 Les terrains autorisés

33 terrains sont mentionnés sur le Pooleys flight Guide of Ireland (+44)02089534870

sales@pooleys.com www.pooleys.com

Nous n'avons atterri qu'à EIRT, petite piste perdue dans les campagne irlandaise, un préfa sommaire pour vous abriter (nous y avons dormi) et de charmants paysans irlandais qui sont venus nous apporter tout ce que dont nous avons besoin. A notre arrivée un couple irlandais adorable, parlant un excellent français étaient là par hasard, prévenez-les si vous passez : Catherine et Paul Frost ofrost@eircom.net ils ont un Jabiru dans le hangar de la piste ...

5 Adresses utiles

DGAC Irlande 00 353 1 678 95 22 fax 00 353 1 676 33 50

Aéroclub d'Irlande: 00 353 87 237 81 86, jjm@iol.ie

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Norvège

Un pays superbe à survoler avec des paysages incroyables, saisissants de beauté.

1 réglementation

les ULM sont gérés par le NAK (Norwegian aero club)

Autorisation préalable de survol à demander par internet en fournissant copie des documents de l'ULM et de vous même ainsi que l'attestation d'assurance.

2 l'entrée

Sous plan de vol avec atterrissage sur un terrain douanier.

3 La navigation

La sécurité est particulièrement étudiée dans ce pays aux météos changeantes. Le transpondeur est obligatoire. Si les plans de vols ne sont pas exigés dans le sud, tous les vols se font en suivi radio permanent. L'aviation civile vous suit d'un bout à l'autre du pays et le moindre manquement vous vaut une explication téléphonique avec les services régionaux de l'aviation civile au prochain atterro

4 Les terrains autorisés

Le pays ne compte que quelques terrains ULM dans le sud. Partout ailleurs ce sont des aéroports fermés en dehors des heures publiées et modifiées souvent par notams Un forfait de taxes d'atterrissage de 100 € par semaine est demandé.

Nous avons atterri à Roros, Namsos, Sandneschoen, Rost (superbe île) Svolver (superbe au cœur des îles Lofoten) Sorkosen, Hasvik (superbe petit village et port), Mehamn (aéroport le plus au nord de la terre, Vidar le contrôleur nous a autorisé un vol à min uit, il a une auberge de jeunesse à 500 m de l'aéroport, superbe village et port !)

5 Adresses utiles

Enn2009 la CAviation a édité un guide du vol VFR : **Morten Raustein**

Flight Inspector General Aviation/UAS Norwegian Civil Aviation Authorities www.caa.no

Tel +4798261665 mra@caa.no accès guide VFR

http://www.lufftartilsynet.no/multimedia/archive/00006/VFR-guide_for_Norway_6222a.pdf

6 Diverses informations pratiques

Il existe une carte Scandinavie qui comporte tous les terrains de Norvège Suède et Finlande sur une m^eme carte à grande échelle. Cela vous évite d'acheter toute une série de cartes au 1/500 000 très coûteuses. on peut se la procurer auprès des différents fournisseurs par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com au Luxembourg : envoi exprès en 2 jours.

Thierry Barbier

Handled by:
Karl Koefoed

Our reference:
200700022-
17/535/KKO

Our date:
21 June 2007

Telefax number:

Direct dial:
+47 98 26 18 57

Your reference:

Your date:

Telefax

Number of pages: 1

Thierry Barbier – Flights in Norway – July 2007 - Permission

Dear Mr Barbier,

Reference is made to your e-mail of 12 June 2007 and subsequent correspondence, with request to operate ultralight airplane Skyranger Rotax 912S, ref. 95UG, in Norway during the month of July 2007. .

Permission is hereby granted as requested.

The flights must be operated in accordance with applicable flight regulations stipulated in AIP Norway and other promulgated information. Information about VFR flights in Norway may be found on <http://www.caa.no/ga/article9582.ece>.

Best regards,

Karl Koefoed
Adviser, Section for International Relations

Direct phone: +47-9826 1857
Telefax: +47-7558 5005
E-mail: kko@caa.no

Voler en ULM en Pays Bas

1 réglementation

Au Pays Bas, l'activité ULM est réduite. Les Paramoteurs sont interdits.

2 l'entrée

Aucune autorisation préalable de survol n'est demandée, seulement le dépôt d'un plan de vol pour passer la frontière comme pour tout vol avec changement de pays.

3 La navigation

Pas de plan de vol exigés pour les vols intérieurs.

4 Les terrains autorisés

Depuis mars 2004, tous les aérodromes civils du pays, sont autorisés aux ULM sauf les aéroports internationaux Rotterdam Maastricht Groningen et Schiphol. En outre 4 aérodromes sont spécialement équipés pour accueillir les ULM : Budel (EHBD) au sud, Lelystad (EHLE) au centre, Drachten (EHDR) et Stadskanaal (EHST) au nord. J'ai posé au dernier, piste 600 m, camping, restau, essence sans plomb à la pompe au terrain (1,50 €), taxe atterro 5 €

Les taxes d'atterrissage varient dans les 10, 15 € souvent

5 Adresses utiles

DGAC Pays Bas 00 31 70 351 61 71 fax 00 31 70 351 71 91

www.microlight.nl secrétaire wendy Kleiburg tél 00 31 653 736 609 1

DGAC Danemark 00 453 644 48 48 fax 00 453 644 03 03

aéroclub du Danemark 0045 46 14 15 00 fax 00 45 46 19 13 16 kda@kda.dk

Aviation civile des Pays Bas (m'ont répondu en Français) inspectie Verkeer en Waterstaat (info@ivw.nl)

Infos officielle sur toutes les pistes, cartes procédures en anglais sur www.ais-netherlands.nl

6 Diverses informations pratiques

Carte Jeppesen Bénélux 1/500000, où sont aussi notées les piste Ulm et planeurs, on peut se la procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com

Voler en ULM en Pologne

1 réglementation

Je ne l'ai pas

2 l'entrée en

Plus besoin d'autorisation préalable

3 La navigation en pologne

Plan de vol

4 Les terrains autorisés

Le pays comporte des pistes réparties sur tout le territoire. Beaucoup sont peu actives
Ostrow (EPOM) fut la plus sympathique et active du pays : une base pendulaire avion trois axes planeur paramoteurs, Toute facilité, camping club mécanique. Très bon accueil : hospitalité et Vodka pour faire la fête !
Nous avons ausis testé Varsovie babice, gros terrain, restau et club, Plock EPPL, essence voiture à coté du parking avion.

5 Adresses utiles

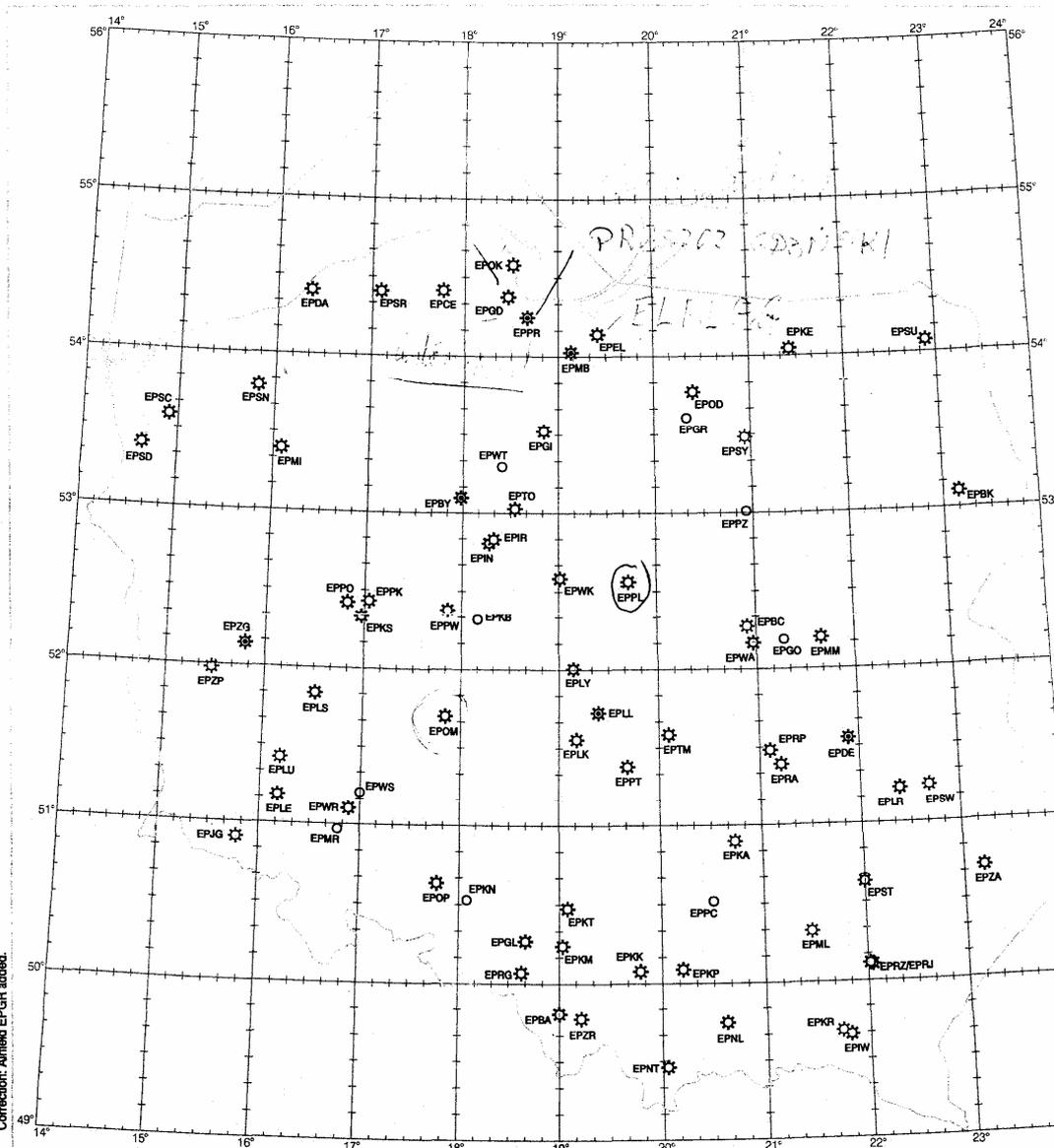
Aéroclub de Pologne: tél 0048 22 826 76 70 fax 00 48 22 826 02 43 biuro@aeroklubpolski.pl
www.aeroklubpolski.pl

6 Diverses informations pratiques

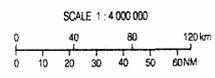
cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12
94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

1

WYKAZ LOTNISK I LĄDOWISK
INDEX OF AERODROMES AND AIRFIELDS



Correction: Airfield EPGR added



- ⚙️ Controlled permanent, international aerodromes
- ⚙️ Controlled temporary, international aerodromes
- ⚙️ Uncontrolled international aerodromes
- ⚙️ Uncontrolled domestic aerodromes
- ⚙️ Military aerodromes not available for civil traffic
- ⚙️ Military aerodromes available for civil traffic
- Airfields

Voler en ULM au Portugal

1 réglementation

Aucune information de pilotes français ayant volé au Portugal n'est parvenue à ce jour à la FFPLUM

Les licences d'ULM Européennes sont automatiquement reconnues au Portugal (Article 4 du décret n°71/90 du 2 mars

2 l'entrée au Portugal

3 La navigation au Portugal

Suivre les règles de la circulation aérienne générale

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

DGAC Portugal 00 351 1 57 35 17 fax 00 351 1 52 32 14

Aéroclub du Portugal: 00 351 21 840 53 17, fax 00 351 21 840 55 72 webmaster@aecp.pt

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Roumanie

1 réglementation

Nous ne l'avons pas mais elle devrait se libéraliser avec la prochaine adhésion à l'Europe

2 l'entrée en Roumanie

Sous plan de vol à partir d'un aéroport douanier

3 La navigation en Roumanie

Nous avons traversé le pays de part en part de la Hongrie à La mer noire et remontant ensuite le Danube de son delta jusqu'à la Bulgarie. Le survol des montagnes des Karpathes abritant de superbes villages ont été un temps fort du voyage

4 Les terrains autorisés

Aéroport d'entrée avec très sympathique accueil Arad . Puis nous avons passé une journée à Deva, aéroclub jumelé avec celui de Saint Etienne. Les terrains ne sont pas très nombreux et sont souvent des champs d'aviation qui peuvent révéler des trous ! A Bucarest, c'est le terrain de Clinceni pour l'aviation légère. Delta du Danube : très agréable séjour à Tulcéa

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Slovénie

1 réglementation

Les aéroports sont interdits aux ULM. Nous avons atterri à Portoroz mais il faut éviter et aller se poser sur une des quelques pistes ULM dans l'arrière pays.

2 l'entrée en Slovénie

Pour les ULM ? sans passer la douane en choisissant une piste ULM.

3 La navigation en Slovénie

Petit pays dans soucis particulier

4 Les terrains autorisés

Quelques pistes ULM

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

cartes, on peut se les procurer auprès des différents fournisseurs français par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com
www.volez.com

Voler en ULM en Suède

Le pays est superbe avec de multiples lacs, petites ou immenses, des forêts à l'infini. L'aviation légère est très développée.

1 réglementation

Suède : Réglementation JAR 450 kg (500 amphibie) décrochage à moins de 65 km/h pour les ULM (trois axes et pendulaires. Les paramoteurs devraient être autorisés bientôt car il y en a ! les gyros sont en réglementation constructeur amateur)

Les ULM ont les mêmes droits et responsabilités que les avions privés. Il n'y a pas de taxes d'atterrissage pour les ULM. L'activité ULM hormis les licences et les homologations, est gérée par le Swedish Royal Aéroclub.

2 l'entrée

En Suède, les ULM doivent être considérés ULM dans leur pays d'immatriculation et avoir leur marque d'identification.

La demande d'entrée doit être adressée à Aviation Safety Authority à l'attention de Nils von Koch 601 79 Norrköping Sweden fax 00 46 11 19 27 74 nils.vonkoch@lfv.se Informations et documents nécessaires : nom du commandant, permis de vol ou équivalent, immatriculation, type de machine, dates de visite en Suède

3 La navigation

Suède : comme les avions privés. La balise ELT n'est pas obligatoire. La radio et le transpondeur sont obligatoires dans les zones contrôlées mais avec autorisation il est souvent autorisé d'aller atterrir sur un terrain contrôlé sans transpondeur. Les plans de vols ne sont pas exigés en vols intérieurs

4 Les terrains autorisés

Tous les terrains et lacs avec l'autorisation du propriétaire. La Suède compte de multiples terrains dans tout le pays. Nous avons particulièrement aimé Siljanes ESJS (club très sympa avec cuisine, bungalow, camping possible, sauna ... bonne ambiance

Nous avons aimé Hédé ESND (en pleine nature dans une région superbe, il y a des chambres pour les pilotes de passage), Fagerholt ESMF

Nos amis belge ont particulièrement aimé ESSI, sur une île superbe.

5 Adresses utiles

Suède voir plus bas sur autorisation de vol

6 Diverses informations pratiques

Il existe une carte Scandinavie qui comporte tous les terrains de Norvège Suède et Finlande sur une même carte à grande échelle. Cela vous évite d'acheter toute une série de cartes au 1/500 000 très coûteuses. on peut se la procurer auprès des différents fournisseurs par exemple Volez diffusion BP 12 94731 Nogent sur Marne cedex 00 33 1 48 72 10 12 fax 00 33 1 48 72 22 13 par internet info@volez-diff.com www.volez.com au

Luxembourg : envoi exprès en 2 jours



To Thierry Barbier

From Mr Ali Ahmad Dliir
Telefax: +46 11 415 22 50, telephone: +46 11 415 21 96
E-mail: ali.dliir@luftfartsstyrelsen.se

Reference ITU 54/07

Date 26 June 2007

Pages 1 (this page included)

Permission to fly in Sweden

Referring to your email dated June 21, 2007 you are hereby granted permission to fly in Sweden and land on Swedish airports with the Ultralight aircraft F-JFCL of type ULM-95 UG

The permission is valid providing the following requirements are fulfilled:

- The aircraft shall be operated under the limitation in its valid certification of airworthiness including associated documents (Flight Manual etc.).
- The aircraft shall be insured according to EU requirements.
- This permission shall be carried on-board.
- This permission is valid until December 31, 2007.

Yours sincerely,

Ali Ahmad Dliir

Voler en ULM dans les autres pays européens

1 réglementation

2 l'entrée en

Malte : aucune autorisation préalable, toutes les machines volantes sont bienvenues sur l'unique aéroport international (attention handling +/- 70 euros)

Tchéquie et Slovaquie : plus d'autorisations préalables, espace Shengen, un simple plan de vol. Ce sont 2 pays de tradition aéronautique ayant beaucoup de pistes et une aviation légère développée.

3 La navigation en

Malte, c'est magnifique d'en faire le tour le long des falaises, de découvrir la superbe architecture de pierre qui a traversé les siècles

Tchéquie et Slovaquie sont de jolis pays montagneux.

4 Les terrains autorisés

Malte : la piste internationale ouverte à toutes les machines volantes

Tchéquie : Nous avons atterri à Prague Letnany, aéroclub douche, bon accueil. Et surtout métro à proximité pour aller visiter la capitale.

Hodkovice LKHD, superbe piste, club chambres essence, en pleine nature ++

Slovaquie : Nous avons atterri à Ruzemberock LZRU, restau, salle chambres douches.

5 Adresses utiles

National aéroclub de Russie tél 007 095 490 44 60 fax 007 095 491 74 47 nacrus@dol.ru

Fédération des sports aériens d'Ukraine: 00 380 44 457 09 73 fax 00 380 44 457 09 73
zakharov@cstcam.kiev.ua

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM au Maroc

1 réglementation

Si les autorisations de survol et d'atterrissage peuvent s'obtenir rapidement pour un survol de terrain contrôlé en terrain contrôlé, il faut plus d'un mois pour obtenir l'aval des militaires pour le Sahara et un temps variable pour des autorisations d'atterrissage sur des pistes secondaires non contrôlées et où donc les autorités locales doivent être averties.

2 l'entrée au Maroc

Plan de vol à déposer par fax ou tél à Tanger ou Tétouan.. Douane et formalités rapidement faites.

3 La navigation au Maroc

Il est possible de circuler dans tout le pays et de changer son programme initial si on reste sur des terrains contrôlés. Les taxes d'atterrissage et de parking n'excèdent pas 10 Euros. Il existe beaucoup de petites pistes abandonnées où l'on peut obtenir des autorisations d'atterrissage si on s'y prend bien à l'avance. Tous les vols doivent se faire sous plan de vol (à déposer par téléphone quand le départ ne s'effectue pas d'un terrain contrôlés ou bien quand cela ne s'avère pas possible par radio sur la première fréquence reçue)

Tout le pays est quadrillé par des cheminements VFR comportant de nombreux points de reports

4 Les terrains autorisés

21 terrains officiels dont plus d'autres en bon état comme Zagora, Tarfaya (ancien Cap Juby où Saint Exupéry fut en poste

5 Adresses utiles

-Aviation Civile du Maroc : 00212 37 77 45 07 ou 30 07 ou 30 15. Fax du Directeur de l'aviation civile pour faire la demande d'autorisation de vol 00 212 37 77 30 74 (fournir photocopie licence , assurance, carte d'immatriculation, station radio.

Mission aviation légère Directeur M Tarik (ou m Zegoud) 00 212 37 77 45 96. Tariktalibi@yahoo.fr

Didier Cornut (didier.cornut@libertysurf.fr, tél : + 33 610 388 671 ou + 212 62 011 248)

6 Diverses informations pratiques

On trouve du super dans beaucoup de station, de l'Av Gas sur les aéroports. L'essence voiture est détaxée au Sahara occidental.

Il est important de se munir du Guide VFR Maroc qui comprend les cartes VFR avec tous les points de report.

SIA Maroc : Aéroport de Casablanca Anfa : tél (02) 91 34 93, fax (02) 91 35 08

Le manuel « en route » de l'armée française, mis à jour 3 fois par an donne tous les terrains d'Afrique du Moyen orient et de la Méditerranée (18 euros) Dircam 05579255 83 ou 72 dircam.dia@wanadoo.fr (en attente de diffuseur)

Voler en ULM en Mauritanie

1 réglementation

L'Asecna gère le contrôle et la navigation aérienne de la Mauritanie ainsi que pour 14 autres pays d'Afrique francophone.

Doivent seulement être respectées les dispositions relatives au survol des régions inhospitalières.

2 l'entrée en Mauritanie

Une demande administrative de survol et d'atterrissage est à demander par fax ou message RFSTA à la Direction de l'aviation civile (GQNVYAYX) avec copie aux commandants d'aérodrome où les escales sont prévues, au plus tard 48 h avant le début du vol. « Si l'exploitant ne reçoit aucune réponse à ce préavis, il peut donc considérer le survol comme autorisé ». le préavis doit comporter les renseignements suivants : Nom de l'exploitant, type de l'aéronef, immatriculation, indicatif d'appel, n° de vol, description de la route et aérodrome de destination finale, objet du vol et date.

3 La navigation en Mauritanie

les vols se font sous plan de vol et il existe des zones et itinéraires autorisés considérant les immensités désertiques du pays.

4 Les terrains autorisés

La Mauritanie compte 20 pistes officielles à code OACI. Elles sont toutes ouvertes à l'aviation légère et aux ULM. De nombreuses autres pistes existent et sont en très bonne état même si elles sont quasiment jamais utilisées comme Ouadane, Chinguetti , Bou Lanouar où j'ai atterri, et d'autres que j'ai survolées vers le parc du Banc d'Arguin et le long de la voie ferrée.

Les taxes d'atterrissage dépendent du poids et sont réduites sauf pour Atar.

5 Adresses utiles

L'aéroclub de Nouakchott vous fournira les informations sur les autres pistes du pays. Il y a possibilité de mettre un appareil sous le hangar de l'aéroclub.

Contact : Régis de Certaines instructeur à Nouakchott

www.nour-escale.com BP 1234 Nouakchott 00 222 644 99 54 pavaroc@mauritel.mr

Nour-Escale peut avec l'accord des autorités organiser des escales en brousse avec la possibilité de prolonger l'arrêt par des bivouacs et des méharées. Il sont ouvert une piste à 55NM au sud de la capitale, à côté d'un hôtel bien équipé (web, clim, etc) vers laquelle et depuis laquelle en les prévenant à l'avance vous pouvez faire les formalités de police sans passer par les aéroports de Nouakchott ou Nouadhibou

6 Diverses informations pratiques

Une balise de détresse, type Kannad à positionnement par satellite, me paraît indispensable considérant les immensités arides et vides de présence humaine que l'on survole. De l'eau en quantité suffisante, une 2ème VHF complète d'équipement de survie.

Attention à la violence du vent qui peut se lever extrêmement vite dans ces régions où rien ne le freine. Veiller à très bien amarrer sa machine.

Se procurer le manuel d'informations aéronautiques de l'ASECNA qui donne toutes les informations utiles concernant tous les pays d'Afrique de l'ouest et centrale gérés par l'ASECNA cartes libre sur le site www.ais-asecna.org

Asecna SIA 75 rue la Boétie 75008 Paris 01 44 95 07 07. Fax 01 42 25 73 11 conquetsol@asecna.fr

Le manuel « en route » de l'armée française, mis à jour 3 fois par an donne tous les terrains d'Afrique du Moyen orient et de la Méditerranée (18 euros) disponible au SIA , Mérignac, 05 57 92 56 68

Voler en ULM au Sénégal

1 réglementation

L'Asecna gère le contrôle et la navigation aérienne du Sénégal ainsi que pour 14 autres pays d'Afrique francophone.

Doivent seulement être respectées les dispositions relatives au survol des régions inhospitalières.

2 l'entrée au Sénégal

Une demande administrative de survol et d'atterrissage est à demander par fax ou message RFSTA à la Direction de l'aviation civile (GOOYYKAN) avec copie aux commandants d'aérodrome où les escales sont prévues, au plus tard 48 h avant le début du vol. « Si l'exploitant ne reçoit aucune réponse à ce préavis, il peut donc considérer le survol comme autorisé ». le préavis doit comporter les renseignements suivants : Nom de l'exploitant, type de l'aéronef, immatriculation, indicatif d'appel, n° de vol, description de la route et aérodrome de destination finale, objet du vol et date.

Depuis fin 2002, le passage de la frontière serait interdit aux ULM ? Un pilote trois axes et sa machine a fait un Paris Dakar fin 2003 début 2004 sans aucun soucis de frontière.

3 La navigation au Sénégal

les vols se font sous plan de vol et il existe des zones et itinéraires autorisés considérant les immensités désertiques du pays.

4 Les terrains autorisés

Il existe 13 aérodromes officiels à code OACI au Sénégal plus quelques pistes secondaires ou privées comme celle de l'hôtel Kalissai à Abéné en Casamance (tél 00 221) 994 86 00. Il y a une piste d'ULM à Sali. L'aéroport de Dakar dispose d'une deuxième piste pour l'aviation privée et légère.

5 Adresses utiles

L'aéroclub de Dakar (président Ernest Discacciati), dispose d'un grand hangar avec quelques places pour les avions de passage.

Jean Luc Klysz tél (00 221) 634 38 77 gère la base ULM de Sali.

Création renseignements reçus par E mail: un village avion (surtout pour les ULM !!!!): LE DOMAINE DE KALAHARI.

Brigitte au (00221) 648 24 37 et Michel au (00221) 219 99 77. Retrouvez nous sur notre site www.saly-kalahari.com/index2.php <<http://www.saly-kalahari.com/index2.php>>.

6 Diverses informations pratiques

Se procurer le manuel d'informations aéronautiques de l'ASECNA qui donne toutes les informations utiles concernant tous les pays d'Afrique de l'ouest et centrale gérés par l'ASECNA

Asecna SIA 75 rue la Boétie 75008 Paris 01 44 95 07 07. Fax 01 42 25 73 11 conquetsol@asecna.fr

Cartes libres sur le site www.aif-asecna.org

Le manuel « en route » de l'armée française, mis à jour 3 fois par an donne tous les terrains d'Afrique du Moyen orient et de la Méditerranée (18 euros) disponible au SIA, Mérignac, 05 57 92 56 68

Voler en ULM en Tunisie

1 réglementation

Autorisations à demander pour les ulm : contact Saloua Mkaddem (prononcer Mouradem) fax +216 71 893 649 tél +216 71 755 000, poste 34356 ou 34351 Elle est chef du service des programmes de vol et du trafic.. Nous avons été exempté de taxes en 2006 . Christophe qui y a été en pendulaire en 2005 a du relancer plusieurs fois sa demande qui a été finalement accordée. En octobre 2009, lors d'un nouveau raid (défi Myopathie), la situation s'est considérablement durcie en Tunisie. Un militaire est chargé de vous accompagner durant tout votre raid. Il est entièrement à votre charge et rend compte quotidiennement à son administration des déplacements du raid. Le programme initial demandé longtemps en avance doit être fixé très précisément jusqu'à des cheminements très précis. Une coordination aviation civile et militaires le valide et ensuite il n'est pas modifiable ni dans ses dates, ni dans le cheminement. Nous n'avons pas eu les autorisations de vols en Lybie (qui ne répondait ni oui, ni non mais demandait sans cesse de nouveaux papiers !) nous avons voulu remplacer par un programme supplémentaire en Tunisie. Chaque jour on nous demandait de rappeler le lendemain , et l'autorisation n'a jamais été accordée. Nous sommes restés cloués au sol à attendre 10 jours puis avons repris le programme initial prévu au retour de Lybie si nous y avons été. Aucune modification d'itinéraire, de terrains, de date, de cheminement possible quelqu'en soit les raisons. Ce n'était pas ainsi lors de mon premier passage mais en 2009 parmi 50 pays survolés, je dois avouer que la Tunisie a été le comble de l'absurdité administrative.

2 l'entrée en Tunisie

Par les quelques terrains douaniers : Tabarka, Tunisie, Monastir, Djerba, Tozeur ...

3 La navigation en Tunisie ne posait pas de problèmes. Nous avons modifié le programme prévu sans soucis. En 2009 ce fut le contraire. Aucun changement possible dans la programme initial prévu. Des erreurs dans la demande initiale nous faisait passer un peu près de la finale de Monastir et puis dans un zone militaire active ; Nous avons du déposer ainsi le plan de vol mais ensuite en vol, les contrôleurs nous ont demandé de passer à l'écart.

4 Les terrains autorisés

Ils sont peu nombreux, mais on peut demander à poser hors piste dans son programme initial, pour peu qu'on connaisse bien le pays pour savoir où

5 Adresses utiles

-Chef de services des programmes etr de contrôle du trafic Saloua Mkadem (femme) poste 24356 ou 34351 (info 2006) fax 216 71 89 36 49

-DGAC Tunisie: 00216 1 79 42 27 fax 00216 1 34 74 17 (info antérieure) Rens Alain Mathon 00216 71 754 000 ou fax 00216 71 794 227

Voler en ULM en Algérie

L'activité ULM se met en place actuellement et les premiers instructeurs ULM algériens ont été formés par la FFPLUM. Pour l'instant blocage administratif. voir Christophe Gruault qui a eu des autorisations de vol là bas et a pu sillonner le pays avec son pendulaire

1 réglementation

Très semblable à la française

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

-Fédération des sports aériens d'Algérie: Aéroclub national d'Algérie: 00 213 2 73 88 07, fax 00 213 2 73 88 07

- Bouzid BOUMEZOUED (pacco) Club aéronautique de la Plaine (CAP)

Président de la commission ULM à la fédération algérienne des sports aériens (Fasa Alger) +231 34237540 Contrôleur à l'aérodrome de Béjaia +213 71392323

-instructeurULM Mohammed Mataoui, mataoui_99@yahoo.fr +213 27606422

- instructeurULM Hicham (Bekkasmi Lachem) aérodrome de béjaia Soummam tél +213 34221129 dom 213 34201321 hicham06000@yahoo.fr

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM en Lybie

1 réglementation

Christophe Gruault a pu traverser ce pays avec une autorisation de transit. Pour un programme de vol, c'est très compliqué. Il faut obtenir quantité de papiers et pour avoir une chance de réussite, s'y prendre longtemps en avance

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM en Egypte

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

Aéroclub d'Egypte: (0020 2) 393 58 73 fax(0020 2) 355 36 06

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM dans les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale gérés par l'Asecna

1 réglementation

L'Asecna (75 av de La Boétie , métro Saint Philippe du Roule, Paris O1 44 95 07 07) gère le contrôle et la navigation aérienne dans 15 pays d'Afrique francophone (Mauritanie, Sénégal, Mali, Burkina Faso, Bénin, Togo, Guinée équatoriale, Gabon, Congo, Tchad, Centrafrique, Cameroun, Niger, Cote d'Ivoire, Madagascar).

Doivent seulement être respectées les dispositions relatives au survol des régions inhospitalières.

2 l'entrée dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et centrale

Une demande administrative de survol et d'atterrissage est à demander par fax ou message RFSTA à la Direction de l'aviation civile avec copie aux commandants d'aérodrome où les escales sont prévues, au plus tard 48 h avant le début du vol. « Si l'exploitant ne reçoit aucune réponse à ce préavis, il peut donc considérer le survol comme autorisé » dans la plupart de pays. le préavis doit comporter les renseignements suivants : Nom de l'exploitant, type de l'aéronef, immatriculation, indicatif d'appel, n° de vol, description de la route et aérodrome de destination finale, objet du vol et date.

3 La navigation dans les pays d'Afrique de l'Ouest et centrale gérés par l'Asecna

les vols se font en général sous plan de vol mais certains pays sont très permissifs. Les règles VFR de l'aviation légère sont applicables.

4 Les terrains autorisés

Ce sont les aérodrome et aéroports (on se pose sans problèmes particuliers sur les aéroports internationaux des capitales. Il existe de pistes ULM dans certains pays qui ont une activité ULM comme le Gabon, le Congo ...

5 Adresses utiles

Se procurer le manuel d'informations aéronautiques restreint de l'ASECNA qui donne toutes les informations utiles concernant tous les pays d'Afrique de l'ouest et centrale gérés par l'ASECNA

Asecna Service de l'Information Aéronautique 75 rue la Boétie 75008 Paris 01 44 95 07 07. Fax 01 42 25 73 11 conquetsol@asecna.fr sur le site de l'Asecna on peut imprimer librement toutes les cartes www.aif-asecna.org

Le manuel « en route » de l'armée française, mis à jour 3 fois par an donne tous les terrains d'Afrique du Moyen orient et de la Méditerranée (18 euros) disponible au SIA , Mérignac, 05 57 92 56 68

Burkina Faso : François Bary (baryouaga@fasonet.bf, tél : + 226 50 30 15 08)

Voler à Madagascar

1 réglementation

Elle est très semblable à la française, un peu plus restrictive pour les ULM, licence à renouveler tous les ans et visite Véritas pour les machines. La circulation aérienne est gérée par l'Asecna. Les plans de vols sont à déposer lors d'un départ d'aérodrome contrôlé. Mis à part le survol de Tananarive et celui du palais présidentiel, la plupart des zones interdites sont constituées des zones inhospitalières (vaste régions inhabitées et inaccessibles où tout secours serait impossible)

2 l'entrée à Madagascar

On entre à Madagascar librement en vol après envoi d'une tour de contrôle par message RFSTA d'une demande d'autorisation de survol 48 heures avant et d'un plan de vol le jour du vol.

Pour valider sa licence française à Madagascar, il faut produire aux services de l'aviation civile malgache sa licence française valide avec la visite médicale tamponnée et satisfaire à un test de vol avec un instructeur (voir aéroclubs) . Et apprendre les particularités de la réglementation malgache comme les zones inhospitalières...

3 La navigation à Madagascar

Grand comme la France, la Belgique et les Pays Bas, l'Ile Rouge ne compte que quelques milliers de kilomètres de routes bitumées et la plus grande partie du pays demeure inaccessible, vierge et déserte. Une vaste terre d'aventure, extrêmement variée en climats et paysages disposant de multiples pistes d'atterrissage officielles et privées permettant de desservir des régions isolées. C'est un véritable paradis pour les pilotes qui se régaleront des paysages aussi grandioses que variés. Hormis la saison des pluies et aussi des cyclones, de début janvier à fin mars, qui présentent des risques de longues périodes de mauvaise météo générale sur l'île, on peut voler toute l'année à Madagascar. Si la météo n'est pas bonne dans une région, elle sera bonne dans une autre. La radio se fait en français. Les pilotes français obtiendront en 24 h leur validation malgache. On peut aussi importer temporairement sans taxe son ULM pour faire le tour de l'île.

Madagascar peut se diviser en 5 régions :

Les Hauts Plateaux : région du centre de l'île oscillant entre 1000 et 2000 m d'altitude où alternent de vastes plaines rizicoles, des collines rouges et érodées, de vieilles montagnes rocailleuses, des lacs entourés de volcans. De Tananarive où vous commencerez vos vols, vous pourrez gagner (et y atterrir) le lac Mantasoa pareil à une pieuvre qui envoie ses tentacules d'eau dans toutes les directions ou celui d'Itasy serti de vieux volcans, atterrir à Antsirabe, célèbre pour ses sources thermales et ses lacs de cratères, poursuivre sur Fianarantsoa et ses plantations de thé et ses vignobles.

La Côte Est : bénéficiant d'un climat tropical humide, la Côte Est offre des paysages d'un vert luxuriant. Vous descendrez de Tana par l'itinéraire VFR obligatoire pour rejoindre la côte et le canal des Pangalanes à hauteur de la station estivale d'Ambile. de là vous pourrez longer les flots de l'océan au sud atterrissant à Vatomandry, Manahoro, Manajary ou Manakara ou bien, si cela vous tente, remonter à l'intérieur pour vous poser le matin quand le vent n'est pas trop fort à Marolambo sur une piste montante où l'on décolle dans le sens contraire de la descente. (demander les détails à Emile pilote de la Maaf qui s'y rend chaque semaine) Au nord, rendez-vous à grand port de Tamatave puis filer sur l'île paradisiaque de Sainte Marie et ses lagons transparents. Plus au nord encore le cap Masoala et ses immenses forêts primaires, Antalaha et Sambava, capitale de la vanille. Attention sur la côte est, il peut pleuvoir toute l'année et les vents de l'océan sont parfois très puissants.

La Côte Ouest : bénéficiant d'un climat semi désertique, on peut y voler presque toute l'année sous le Soleil et avec des conditions météo garanties. Toutefois de puissants orages peuvent se développer ainsi que des dépressions tropicales et des cyclones passer de décembre à avril. Les contrastes sont saisissants entre les immensités érodées, rouges et désertiques du Moyen Ouest, les forêts sèches d'où émergent les silhouettes torturées des baobabs, les massifs montagneux du Makay et ses successions de pics et canyons de plusieurs centaines de mètres de profondeur, et surtout les Tsingy, immense formation d'aiguilles de pierre verticales. Si vous voyagez en ULM ou avec un avion Stall, vous pouvez atterrir à Bekopaka et descendre à pieds vous promener dans cet hallucinant labyrinthe de pierre où les plantes ont développé d'étonnantes facultés d'adaptation . La côte révèle d'autres trésors : lagunes et estuaires de fleuves envahies de forêts de mangroves d'un vert lumineux, immenses lagons aux fonds coralliens comme celui de Tuléar, plages de sable fin, fleuves aux eaux rouges comme la Betsiboka se jetant dans la mer à Majunga. Partout des pistes d'atterrissage desservant parfois des hôtels au nord de Majunga et à Belo sur mer, ses salines et ses chantiers de construction de boutres.

Le Grand Sud : Il offre des paysages désolés et secs : savanes à palmiers et plateau de l'Horombe au nord, forêts d'épineux interminables. En survolant la côte de Tuléar à Fort Dauphin, vous découvrirez des fonds marins aux eaux colorées de 1000 teintes puis ce sera les falaises du cap Sainte Marie qui fait face à l'océan s'étendant jusqu'à l'Antarctique. En poursuivant, la région redevient peuplée, vous pouvez atterrir sur la piste privée de Berenty, fameuse réserve de lémuriens au beau milieu d'immenses plantations de sisal. Fort Dauphin apparaît ensuite entouré de grandes baies et de montagnes recouvertes de

forêts. Les vents y sont forts mais souvent dans l'axe de la piste. J'ai atterri avec mon Sky ranger avec un vent de 28 kt et des rafales à 40 kt ! De Fort Dauphin vous pouvez remonter par la verdoyante côte est. Si cela vous tente, vous pouvez essayer les nombreuses petites piste de brousse où un pilote français atterrit régulièrement pour collecter en avion les langoustes. **Le Nord** : si vous remonter par l'ouest, la côte est très découpées et de nombreuses îles pigmentent l'océan. Sur certaines sont établis des hôtels. La plus grande est celle de Nosy Be, très touristique, avec ses plages, ses champs de canne à sucre et ses lac intérieurs. Au nord les massifs montagneux du Tsaratanana, et la montagne des Français qui surplombe la baie de Diego qui comme celle de Rio a son pain de sucre ! Les couleurs y sont magiques offrant si vous remontez jusqu'au cap d'ambre, pointe extrême de Madagascar, une alternance de bleus turquoise comme ceux de la mer d'émeraude, de bleus profonds, de verts de mangroves et d'ocres de volcans érodés dont les pentes viennent mourir sur l'océan ayant parfois rongé la roche pour laisser apparaître une dentelle de lave noire. A Diego les vent sont aussi réputés violents vous obligeant parfois à vous replier sur une piste abritée comme celle d'Ambanja

4 Les terrains autorisés

Madagascar dispose d'environ 150 pistes

Quelques pistes de lieux touristiques:

- Antsirabe : le Vichy malgache avec ses thermes, ses lacs de cratères...
- Sainte Marie : L'île paradisiaque de la côte Est de Madagascar, ses lagons, ses palmiers penchés sur l'eau
- Fort Dauphin : Berenty (piste privée) réserve de lémuriens.
- Morondava : ses forêts de baobabs et ses mangroves, les Tsingy proches.
- Tuléar Ifaty (piste privée) le plus grand lagon du pays
- Nosy bé : première île touristique de Madagascar

5 Adresses utiles

✓ Ambassade de la République Malgache 4 Avenue Raphaël 75016 Paris

☎ 01.45.04.62.11

6 Diverses informations pratiques

Visa : on peut l'obtenir à l'arrivée à Tananarive + ou - 30 Euros.

Santé : Tous les médicaments sont disponibles dans les pharmacies mais à des prix plus élevés que la France. Prévoir une trousse de médicaments de base que votre médecin vous conseillera.

Paludisme : certaines formes de palu sévères tuent en 24 heures

Prévoir des antipaludéens si vous envisagez de vous rendre sur la côte.

Climat et Saisons : Pour voler, éviter l'été austral « Saison dite des pluies » en janvier et février

Taxes d'atterrissage : deux ou trois Euros pour les terrains contrôlés

Les clubs et possibilités de louer un avion :

Voler à Tananarive : Pierre Leca fait école, assemble et vend des J 300

90 euros de l'heure en école. 60 en raid + Per diem 45 euros

Sauper Aviation Services lot 006 A Ambohibao Tana tél 032 07 4448 74 ou 020 20 586 70

La conversion de la licence ULM française en malgache est possible

Voler à Morondava : Air Création GTE 582 XP 15 , 85 E de l'heure

Sensation'Aile Jean-Louis SIBOULET

Ankisirasira Sud BP 240 Morondava 619

Tél : 032 04 703 88 00 261 32 04 703 88 E-Mail : sensation_aile@hotmail.com

Un Sky Ranger est basé à Tamatave et à Nosy Be , des projets vont voir le jour.

Voler en ULM dans les autres pays d'Afrique

1 réglementation

Variable selon les pays. Les pays favorables aux ULM où je suis passé sont la Namibie, le Botswana, le Kenya. Les pays plus contrôlés sont la Zambie (autorisation de militaires impérative) La Tanzanie (très chère et contrôlée), l'Angola

2 l'entrée

Terrains douaniers et autorisation préalable délivrée

3 La navigation

Règles VFR

4 Les terrains autorisés

Pistes avion

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Me contacter 0674652067

Voler en ULM en Turquie

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

Association aérienne turque: (0090 312) 310 48 40 fax (00 90 312) 310 04 13

www.birdyaviation.com site turque dédié à l'ULM. birdyaviation@hotmail.com

+90 532 303 4959 +90 505 669 9271

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM en Syrie, Jordanie

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

Association aérienne turque: (0090 312) 310 48 40 fax (00 90 312) 310 04 13 disihiskiler@thk.org.te
Aéroclub d'Egypte: (0020 2) 393 58 73 fax(0020 2) 355 36 06

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM dans les autres pays d'Asie

Volez en Thaïlande

Ci-joint pour obtenir des infos l'E mail d'un contrôleur aérien de Phuket qu'un ami pilote ULM français a rencontré : M Siwares siwaresc@hotmail.com

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM au USA et au Canada

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Olivier Aubert a une bonne connaissance du vol en ULM en Amérique acquise lors de son raid en pendulaire
Cap to Cap : Ushaiïa Groenland Europe Afrique du Sud

Voler en ULM en Amérique centrale

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Olivier Aubert a une bonne connaissance du vol en ULM en Amérique acquise lors de son raid en pendulaire
Cap to Cap : Ushaïa Groenland Europe Afrique du Sud

Voler en ULM en Amérique du sud

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

1 réglementation

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Olivier Aubert a une bonne connaissance du vol en ULM en Amérique acquise lors de son raid en pendulaire
Cap to Cap : Ushaïa Groenland Europe Afrique du Sud

Voler en ULM en Australie

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Voler en ULM dans les autres pays d'Océanie

1 réglementation

Infos attendues de la part de pilotes ayant volé là-bas

2 l'entrée en

3 La navigation en

4 Les terrains autorisés

5 Adresses utiles

6 Diverses informations pratiques

Foreword

In almost all cases neither your Permit to Fly nor your Microlight pilot licence will be valid outside your own country. So in order to cross borders flying in a MLA you will need permission to enter and fly in a foreign country that requires such. This document of the European Microlight Federation (EMF) will guide you in quite a lot of European countries to where to get the essential permission papers. However addresses and phone numbers can change, so please help us to keep it up-dated. This is the state of affairs at this moment in October 2005.

Be sure to send the most up-to-date copies of the following documents:

Pilot's Licence

Certificate of Registration

Certificate of Airworthiness (some countries prefer an English version)

Medical Certificate

Some countries require more documents like:

Insurance Certificate

Radio Certificate

Pilot's RT licence

Transponder

It is true that MLA pilots successfully come and go in many countries without the proper permissions. However, there is always a chance that, in the event of an incident/accident, the local law enforcement authority or/and your own insurance company may see things quite differently. So it is a false sense of security to think you can fly abroad without the proper Permission to Fly.

The information in this document is provided for guidance only and no liability is accepted for errors or omissions.

It is the mark of a good pilot to check the current regulations in force in the country of your destination.

So make sure your papers are all right.

You can help us by keeping this information update by mailing your information to rieteke@vluijt.nl Thank you very much.

Have a wonderful time flying in Europe and many happy landings!

European Microlight Federation. www.emf.aero

Rieteke van Luijt

January 2006

Austria

Permission required yes

Contact address Federal Ministry of Science and Transport

Department of Transport

Radetzkystraße 2
A-1031 Wien
Austria
Contact person
Telephone +43 1 711 62 - 9802
Fax +43 1 713 03 26
E-mail post@bmlv.gv.at
Website www.bmlv.gv.at
MLA association

Address
Telephone

Fax
E-mail

Website

National Aeroclub ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Address Prinz Eugen-Straße 1

A-1040 WIEN

Austria

Telephone +43 (1) 505 10 28 or 505 10 29

Fax +43 505 79 23

Email office@aeroclub.at

Web <http://www.aeroclub.at>

Comments:

Minimum of € 2.900.000 third party insurance is required, passenger liability insurance 218.000

€, and an accident insurance 40.000 €

For Microlight Pilots it is only allowed to fly in with a permission of Austrian Control.

For German Microlight Pilots there is an exemption valid till 31-12-05. Please have a look on

<http://www.dulv.de/dulv/auslandfliegen/Oesterreicheinflug.htm>

MLA aircrafts need to have a transponder, a rescue system and an ELT device.

Belgium

Permission required yes

Contact address Bestuur van de Luchtvaart

1. Permission for one year:

Dienst Luchtwaardigheid

Raketstraat 90

1130 Brussel

Belgium

2. Permission for 30 days:

Dienst voor commerciële uitbating en navigatie

CCN-2e verdieping

80 Vooruitgangstraat, bus 5

1030 Brussel

Belgium

Contact person (1). Mrs. Ann Reynaert (2). Ir. H. Spruyt

Telephone (1). +32 2 724 02 89 (2). +32 2 206 32 11

Fax (1). Fax +32 2 724 02 88 (2). +32 2 206 32 22

E-mail Ann.reynaert@mobiliteit.fgov.be

Website <http://www.vici.fgov.be>

MLA association Belgian ULM Federation FBAM/BMLF

Rue jean Volders 164

1420 Braine l'Alleud

Belgium

Address Rue jean Volders 164

1420 Braine l'Alleud

Belgium

Telephone +32 2 734 80 17

Fax

E-mail president@fed-ulm.be

Website www.fed-ulm.be

National Aeroclub ROYAL BELGIAN AERO CLUB

Address rue Montoyer, 1/23

B-1000 BRUXELLES

Belgium

Telephone +32 (2) 511 79 47

Fax +32 (2) 512 77 35

Email info@belgianaeroclub.be

Web <http://www.belgianaeroclub.be>

Comments:

In order to acquire a permission for one year the aircraft needs to meet the requirements

defined in the KB article 21 of 25/05/1999 and the AIRW-12 edition 3 of 02 /2000.

The 30-days-permit is valid one year, afterwards you tell the authorities when and where you

have been and costs € 80,-

Bosnia and Herzegovina

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub SAVEZ AEROKLUBOVA BOSNE I HERCEGOVINE

Address Cemalusa br.1

71000 SARAJEVO

Bosnia and Herzegovina

Telephone +387 33 220 843

Fax +387 33 220 843

Email sak@bosnia.ba

Web

Comments:

Bulgaria

Permission required yes

Contact address Ministry of Transportation and Communication CAA

Dyakon Ignatii Str. 9

1000 Sofia, Bulgaria

Contact person Kalin Barzov, Director General

Telephone +359 (2) 987 8019 ; +359 2 937 1040

Fax +359 (2) 980 5337

E-mail

Website

MLA association Bulgaria Microlight Association

"19 Fevruari" 47A

6100 Kazanlak

Bulgarien

Address "19 Fevruari" 47A

6100 Kazanlak

Bulgarien

Telephone +359 (4314) 7060

Fax +359 (43) 122079

E-mail a_delta@kz.orbitel.bg

Website

National Aeroclub NATIONAL AERO CLUB OF BULGARIA

Address Po Box 86

1619 SOFIA

Bulgaria

Telephone +359 2 857 6013

Fax +359 2 857 6013

Email national_aeroclub@mail.bg

Web

Comments:

Aircraft must have VHF radio and, in some areas, NDB or VOR equipment.

VFR flights: from 300 m (1500 ft) above highest obstacle up to 6100 m (FL 200), clear of

clouds and in sight of surface.

Pilots shall carry pilot's license, aircraft registration certificate, aircraft airworthiness certificate

and third party liability insurance policy.

Pilots and crew must be in possession of valid passports and visas. Citizens of EU, USA, Canada, Switzerland, Romania, Turkey, Israel and the countries of former Yugoslavia

do not need a visa for a stay of less than two months.

Croatia

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub HRVATSKI ZRAKOPLOVNI SAVEZ

Croatian Aeronautical Federation

Address Dalmatinska 12/2

10000 ZAGREB

Croatia

Telephone +385 1 4848 754 or +385 1 4848 761

Fax +385 1 4848 761

Email info@caf.hr

Web <http://www.caf.hr>

Comments:

Cyprus

Permission required yes

Contact address Department of Civil Aviation

16 Grivas Dhigenis Avenue

1429 Nicosia

Cyprus

Contact person

Telephone +35 72 304 935

Fax +35 72 766 547

E-mail acc@cytanet.com.cy

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub KYPRIAKI AERATHLITIKI OMOSPONDIA

Address P.O.BOX 28940

2084 NICOSIA

Cyprus

Telephone +357 22 339 771

Fax +357 22 339 772

Email secret@caf.org.cy

Web <http://www.caf.org.cy>

Comments:

The aircraft must have two-way radio communication, VOR or ADF equipment and must carry

emergency equipment (life jacket, raft etc).

Czech Republic

Permission required yes

Contact address CAA

Airport Ruzyne

160 08 Praha 6
Czech Republic
Contact person
Telephone +420 220 562 639 or +420 220 112 083
Fax +420 220 561 823
E-mail caa@caa.cz or podatelna@caa.cz
Website www.caa.cz
MLA association LAA - Letecká Amatérská Asociace Cr
LETECKÁ AMATÉRSKÁ ASOCIACE CR
Ke Kablu 289
102 00 Praha 10
Czech Republic
Address LETECKÁ AMATÉRSKÁ ASOCIACE CR
Ke Kablu 289
102 00 Praha 10
Czech Republic
Telephone +420 271085 270
Fax +420 271085 596
E-mail brskovsky@laacr.cz
Website <http://www.laacr.cz>
National Aeroclub AEROKLUB CESKÉ REPUBLIKY
Address U Mlýna 3
141 00 PRAGUE 4 - SPORILOV
Czech Republic
Telephone +420 2727 61 833 or +420 2727 62 457
Fax +420 2727 65 792
Email secret@aeroklub.cz
Web www.aeroklub.cz

Comments:

The aircraft must be equipped with radio. After entry you need to fly to an airfield with customs

Denmark

Permission required yes
Contact address Statens Luftfartsvesen
Luftfartshuset
Ellerbjergvej 50, Box 744
DK 2450 Copenhagen SV
Denmark
Contact person Mr. H. Sandum, Chief Inspector Flight Operations
Telephone +45 3 618 6274
Fax +45 3 618 6001
E-mail dcaa@slv.dk
Website www.slv.dk
MLA association Danish Ultralight Flying Association
Gl. Kirkevej 1, Tiset
6510 Gram
Denmark
Address Gl. Kirkevej 1, Tiset
6510 Gram

Denmark
Telephone +45 7482 2021
Fax +45 7482 2400
E-mail dagmar@dulfu.dk
Website <http://www.dulfu.dk>
National Aeroclub KONGELIG DANSK AEROKLUB
Address Lufthavnsvej 28
DK-4000 ROSKILDE
Denmark
Telephone +45 46 14 15 00
Fax +45 46 19 13 16
Email kda@kda.dk
Web <http://www.kda.dk>

Comments:

All visiting aircraft must carry minimum third party insurance of €9.203.254,00.
Minimum altitude is 500 ft GND, maximum 3500 ft. MSL
See also the "Danish Operational Regulations for Ultralight Aeroplanes".

Estonia

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association
Address
Telephone + 372 5019372
Fax
E-mail lennuklubi@lennuklubi.ee
Website
National Aeroclub EESTI LENNUSPORDI FODERATSIOON
Address Narva MNT. 150/30
13619 TALLINN
EESTI VABARIIK
Estonia
Telephone +372 623 95 10
Fax
Email viiu@email.ee
Web

Comments:

Finland

Permission required yes
Contact address CAA, AIS
PO Box 50
01531 Vantaa
Finland
Contact person Mr. A. Vahtera(<
Telephone +358 982 771

Fax +358 982 77 2099

E-mail ari.vahtera@fltsafety.fcaa.fi or ais@fcaa.fi

Website www.ilmailulaitos.com

MLA association EUT - Experimental and Ultrakevyet Toimikunta

Address

Telephone 040-5933203

Fax

E-mail jyrki.viitasaari@mail.wwnet.fi

Website <http://www.ilmailuliitto.fi/ultrakevyt/index.htm>

National Aeroclub SUOMEN ILMAILULIITTO RY

Address Helsinki-Malmin Lentoasema

FIN-00700 HELSINKI

Finland

Telephone +358 9 35 09 340

Fax +358 9 35 09 34 40

Email sil@ilmailuliitto.fi

Web <http://www.ilmailuliitto.fi>

Comments:

Transponder is required in Helsinki TMA and Vantaa sector of Helsinki CTR.

Former Yougoslav Rep. of Macedonia

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub BOZAYXOMAOBEH COJYZ HA MAKCAOHUYA

Address Miroslav Krleza" n 1

1000 SKOPJE

Former Yougoslav Rep. of Macedonia

Telephone +389 2 12 90 90

Fax +389 2 12 90 90

Email sasa@eltostm.com.mk

Web

Comments:

France

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association FFPLUM - Federation Francaise de Planeur Ultraleger Motorise
96 bis Rue Marc Sangnier
F-94700 Maisons Alfort
France

Address 96 bis Rue Marc Sangnier
F-94700 Maisons Alfort
France

Telephone +33 14981 7443

Fax +33 14981 7451

E-mail ffplum@ffplum.com

Website <http://www.ffplum.com>

National Aeroclub AERO CLUB DE FRANCE

Address 6, Rue Galilée

75015 PARIS

France

Telephone +33 1 47 23 72 72

Fax +33 1 47 23 50 90

Email aeroclub@aeroclub.com

Web <http://www.aeroclub.com>

Comments:

Microlights from a "Schengen country", complying with the definition of Article 2 of the Order of

23rd September 1998, relating to Microlights, are allowed to fly in France. You just have to

follow the General Aviation VFR rules.

For MLA registered in Shengen Area, you have to fill in a flight plan to cross the border.

Coming from out Shengen Area like the UK, you have to add a custom clearance to enter and

before leaving. Some airfields are not open to MLA. You have to check while preparing your

journey. You can find informations on most of the French aviation fields on the website

www.nav2000.com and in the Bottlang Airfield Manual. Many airfields are private, with the

permission of the owner you are allowed to land. Transponder required in class D airspace.

Beware of many restricted areas (like the Power plants) and military traffic.

General Microlight frequency: 123.50

Germany I

Permission required no

Contact address Luftfahrt Bundesamt (LBA)

Hermann-Blenk Straße 28

38108 Braunschweig

Germany

Contact person

Telephone +49 531 2355 0

Fax +49 531 2355 710

E-mail

Website www.lba.de
MLA association DAeC - Ultraleichtflug-Kommission
Hermann-Blenk Straße 28
38108 BRAUNSCHWEIG
Germany
Address Hermann-Blenk Straße 28
38108 BRAUNSCHWEIG
Germany
Telephone +49 179 1070567 or +49 531 2354 060
Fax +49 2431 81992 or +49 531 2354 066
E-mail ulrich.rudiger@genion.de or r.huels@daec.de

Website
National Aeroclub DEUTSCHER AERO CLUB e.V.
Address Hermann-Blenk Straße 28
38108 BRAUNSCHWEIG
Germany
Telephone +49 (531) 2 35 40 0
Fax +49 (531) 2 35 40 11
Email info@daec.de
Web <http://www.daec.de>

Comments:

Minimum of € 1.000.000 third party insurance is obligatory.
Transponder must be used in the TMZ (Transponder Mandatory Zones). Under 5000 ft. code 0021 must be used, above 5000ft use code 0022.
According to Article. 5 ICAO foreign MLA's are allowed to fly into Germany without a special permission since January 9th 2004.

Germany II

Permission required no
Contact address Luftfahrt Bundesamt (LBA)
Hermann-Blenk Straße 28
38108 Braunschweig
Germany
Contact person
Telephone +49 531-2355-0,
Fax + 49 531-2355-710
E-mail
Website www.lba.de
MLA association DULV - Deutscher Ultraleichtflugverband
Dilleniusstr. 13
71522 Backnang
Germany
Address Dilleniusstr. 13
71522 Backnang
Germany
Telephone +49 7191 3263 0
Fax +49 7191 3263 23
E-mail jkonrad@dulv.de
Website <http://www.dulv.de>

National Aeroclub no membership in a National Aeroclub

Address

Telephone

Fax

Email

Web

Comments:

Minimum of € 1.000.000 third party insurance is obligatory.

Transponder must be used in the TMZ (Transponder Mandatory Zones). Under 5000 ft. code

0021 must be used, above 5000ft use code 0022.

According to Article. 5 ICAO foreign MLA's are allowed to fly into Germany without a special permission since January 9th 2004

Greece

Permission required yes

Contact address Fligh Standards Division of the CAA

PO Box 73751

16604 Hellinikon

Athens

Greece

Contact person Mr. Antonis Koutsoudakis, Director

Telephone + 30 210 9973 562

Fax + 30 210 9973 060

E-mail

Website www.hcaa.gr

MLA association Hellenic Aeronautical and Airsports Federation

Microlight Division,

contact person Mr. Sotiris SKIADAREISIS

Address PO BOX 70262,

GR – 16610 Glyfada

Greece

Telephone +30-210-9649 788

Fax +30-210-9649 547

E-mail eale@hol.gr

Website www.elao.gr

National Aeroclub HELLENIC AERONAUTICAL AND AIRSPORTS FEDERATION

Address P.O. Box 70262

GR-166 10, GLYFADA

Greece

Telephone +30 210 9649 788 or +30 210 9649 876

Fax +30 210 9649 547

Email eale@hol.gr

Web <http://www.elao.gr>

Comments:

Our organization is divided in similar way to FAI. Each Airsport has a specific division.

Microlight division is responsible for all microlight cases. In Greece there are 23 clubs practicing Microlights

Hungary

Permission required yes
Contact address CAA
1400 Budapest Pf 87
Hungary
Contact person Mr. Endre Martinecz
Telephone
Fax +36 1 296 8808
E-mail martinec@starkingnet.hu
Website

MLA association Hungarian Aeronautical Association
Address
Telephone
Fax
E-mail ulszakag@aeroclub.hu
Website

National Aeroclub HUNGARIAN AERONAUTICAL ASSOCIATION
Address PF. 59
H-1550 BUDAPEST
Hungary
Telephone +36 1 239 4456 or +36 1 239 4102
Fax +36 1 239 4458
Email info@aeroclub.hu
Web <http://www.aeroclub.hu>

Comments:

Iceland

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association Fisfélagið sléttan
Heiðarbrún 12
230 Keflavík
Iceland
Address Heiðarbrún 12
230 Keflavík
Iceland
Telephone
Fax
E-mail bjarnisveinsson@isl.is
Website <http://that.is/slettan/>
National Aeroclub
Address
Telephone
Fax
Email
Web

Comments:

Ireland

Permission required yes

Contact address Irish Aviation Authority

Aviation House

Hawkins Street

Dublin 2

Ireland

Contact person

Telephone +353 1 671 8655

Fax +353 1 679 3349

E-mail info@iaa.ie

Website www.iaa.ie

MLA association National Microlight Association of Ireland

Elverstown

Ballymore Eustace

Co. Kildare

Ireland

Address Elverstown

Ballymore Eustace

Co. Kildare

Ireland

Telephone +353 45 867 311

Fax

E-mail

Website <http://www.nmai.ie>

National Aeroclub CUMANN EITLEOIREACHT NA HEIREANN

Address 57 Auburn Road

Dún Laoghaire Co. Dublin

Ireland

Telephone +353 1 28 54 810 (home) +353 87 237 81 86 (mob.)

Fax

Email jjm@iol.ie

Web <http://johnmolloy@bge.ie>

Comments:

Italy

Permission required no

Contact address FIVU - Federazione Italiana Volo Ultraleggero

Loc. Rigotino Nord 107

52040 Arezzo

Contact person Luciano Giannini

Telephone +39 333 40 19083

Fax

E-mail info@fivu.it

Website www.fivu.it

MLA association FIVU

Loc. Rigotino Nord 107

52040 Arezzo

Address Loc. Rigotino Nord 107

52040 Arezzo

Telephone +39 333 40 19083
Fax
E-mail info@fivu.it
Website www.fivu.it
National Aeroclub AERO CLUB D'ITALIA
Address Via Cesare Beccaria 35/A
00196 ROME
Italy
Telephone +39 06 36 08 461
Fax +39 06 32 60 92 26
Email idalessandro@aeci.it
Web <http://www.aeci.it>

Comments:

Maximum altitude is 500 ft during the week. On Sundays and Holidays it is 1000 ft.
For further regulations see www.ulm.it (English version available).

Latvia

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association
Address
Telephone
Fax
E-mail
Website
National Aeroclub LATVIJAS AEROKLUBAS
Address Lienes Iela 1-17
LV-1009 RIGA
Latvia
Telephone +371 7 27111
Fax +371 7 295 961
Email carl@lines.lv
Web

Comments:

Liechtenstein

Permission required See comments
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association
Address
Telephone

Fax
E-mail
Website
National Aeroclub MODELLFLUGGRUPPE LIECHTENSTEIN
Address Gapetschstrasse 89
9494 SCHAAN
Liechtenstein
Telephone +423 232 55 31
Fax +423 232 55 34
Email guenther.matt@gmx.li
Web <http://www.mfgl.li/>

Comments:

See under Switzerland

Lithuania

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association Lithuanian Ultralight aircraft pilots federation
Address
Telephone
Fax
E-mail
Website
National Aeroclub LIETUVOS AEROKLUBAS
Address Kastonu 4-7
2001 VILNIUS
Lithuania
Telephone +370 5 212 29 74
Fax + 370 5 212 29 72
Email info@aeroclub.lt
Web <http://www.aeroclub.lt>

Comments:

Luxemburg

Permission required yes
Contact address Ministre des Transport
Direction de l'Aviation Civile
PO Box 590
L-2938 Luxembourg
Contact person Mr. J. Porcher
Telephone +352 478 4923
Fax +352 467 790
E-mail jean.porcher@tr.smtp.etat.lu
Website
MLA association Centre National de l'Aviation Ultra-Legere
Address PO Box 1456

L-1014 Luxembourg
Luxembourg
Telephone +352 87 94 66
Fax
E-mail mike@pt.lu
Website <http://aeroplum.free.fr>
National Aeroclub Centre National de l'Aviation Ultra-Legere
Address PO Box 1456
L-1014 Luxembourg
Luxembourg
Telephone +352 87 94 66
Fax
Email mike@pt.lu
Web <http://aeroplum.free.fr>

Comments:

Malta

Permission required yes
Contact address Department of CAA,
Luqa
Malta
Contact person
Telephone 00356 21249175
Fax
E-mail
Website www.dca.gov.mt
MLA association Island Microlight Club
291, Ferdinand Gregh Street, Pembroke STJ 14,
Malta
Address 291, Ferdinand Gregh Street, Pembroke STJ 14,
Malta
Telephone 00356 9945 7493
Fax
E-mail mark-anthony.said@gov.mt
Website www.islandmicrolightclub.com
National Aeroclub BMAA UK
Address
Telephone
Fax
Email
Web

Comments:

Monaco

Permission required no
Contact address Aviation Civile
Heliport de Monaco
MC 98000
Monaco
Contact person
Telephone +377 931 587 11

Fax +377 931 587 08

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub

Address

Telephone

Fax

Email

Web

Comments:

Airspace above 3000 ft is delegated to French ATS (Fir Marseille), therefore aircraft must

comply to French regulations.

Monaco requires no special permission, but you have to contact Monaco Twr.

(123,025) before

entering.

the Netherlands

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone +31 23 566 30 00

Fax +31 23 566 30 01

E-mail divisieluchtvaart@ivw.nl

Website www.ivw.nl

MLA association KNVvL - Dep. Gemotoriseerd vliegen

Address

Telephone +31 591 610441

Fax +31 591 625386

E-mail voorzitter@microlight.nl

Website <http://www.microlight.nl>

National Aeroclub KNVvL KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING VOOR
LUCHTVAART

Address Jozef Israelsplein 8

2596 AS Den Haag

Netherlands

Telephone +31 70 314 36 00

Fax +31 70 324 39 00

Email knvvas@xs4all.nl

Web <http://www.knvvl.nl>

Comments:

Mandatory transponder Mode A/C rule above 1200 ft. Exception below 1200 ft in G class

airspace. It is not allowed to cross the TMA Schiphol.

Norway

Permission required yes

Contact address Luftfartstilsynet

CAA Norway

PO Box 8050 Dep.

NO-0031 Oslo

Norway

Contact person

Telephone +47 23 31 78 00

Fax +47 23 31 79 95

E-mail postmottak@caa.dep.no

Website www.luftfartstilsynet.no

MLA association Microligth Section / NLF

Address

Telephone +47 906 94 752

Fax +47 907 04 752

E-mail roger@nanco.no

Website <http://www.nak.no/mikro>

National Aeroclub NORGES LUFTSPORTSFORBUND (Norsk Aero Klubb)

Address PO Box 383 Sentrum

N-0102 OSLO

Norway

Telephone +47 23 01 04 50

Fax +47 23 01 04 51

Email nak@nak.no

Web <http://www.nak.no/mikro>

Comments:

Permission is valid during 3 months.

Poland

Permission required yes

Contact address Civil Aviation Department

ul. T. Chalubinskiego 4

00-928 Warszawa

Poland

Contact person

Telephone +48 22 520 7391

Fax +48 22 520 7300

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub AEROKLUB POLSKI

Address Krakowskie Przedmiescie 55

00-071 WARSZAWA

Poland

Telephone +48 22 826 76 70 or +48 22 826 02 43

Fax +48 22 826 02 43

Email biuro@aeroklubpolski.pl

Web <http://www.aeroklubpolski.pl>

Comments:

Portugal

Permission required yes

Contact address Instituto Nacional de Aviação Civil

Rua B, Edifícios 4,5 e 6 Aeroporto da Portela

1749-034 Lisboa

Portugal

Contact person

Telephone +351 21 842 3500

Fax +351 21 847 3585

E-mail inacgeral@mail.telepac.pt

Website www.inac.pt

MLA association APAU - Associação Portuguesa De Aviação Ultraleve

Rua Frei Tomé de Jesus,8

1700-215 Lisboa

Address Rua Frei Tomé de Jesus,8

1749-057 Lisboa

Telephone 351 93 728 56 52

Fax 351 217 936 815

E-mail paulolemos.vl@sapo.pt

Website www.apau.org

National Aeroclub AERO CLUB DE PORTUGAL

Address Rua General Pimenta de Castro, 4C

1700-218 LISBOA

Portugal

Telephone +351 21 840 53 17 or +351 21 840 53 67

Fax +351 21 840 55 72

Email eduardoborges@aecp.pt or aecp@aecp.pt

Web www.aecp.pt

Comments:

Transponder is required for flight in controlled airspace

Romania

Permission required yes

Contact address RCAA AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

Sos. Bucuresti - Ploiesti km 16.5

BUCURESTI - OTOPENI

Rumänien

Contact person Gabriel Tubac

Telephone +40 (1) 2032700

Fax +40 (1) 2032783

E-mail gabit@mail.com

Website

MLA association

Address

Telephone
Fax
E-mail
Website
National Aeroclub Aeroclubul Romaniei
Address Lascar Catargiu nr. 54 Sector 1
70139 BUCAREST
Romania
Telephone +40 312 36 19
Fax +40 312.36.19
Email far@airclub.rdsnet.ro
Web <http://www.airclub.rdsnet.ro>

Comments:

San Marino

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association
Address
Telephone
Fax
E-mail
Website
National Aeroclub FEDERAZIONE AERONAUTICA SAMMARINESE
Address c/o Comitato Olimpico Nazionale Sammarinese
Via Rancaglia 30
I-47899 SERRAVALLE
San Marino
Telephone +378 900 302 or +378 885 600
Fax +378 901 431
Email terenzigf@omniway.sm
Web

Comments:

Serbia and Montenegro

Permission required no
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association
Address
Telephone
Fax

E-mail

Website

National Aeroclub VAZDUHOPLOVNI SAVEZ SRBIJE I CRNE GORE

Address Uzun Mirkova n 4/1

11000 BEOGRAD

Serbia and Montenegro

Telephone +381- 11 626 235 or 626 341 or 3285 107

Fax +381-11 625 371 or 3285 092

Email office@vsj.org.yu

Web <http://www.vsj.org.yu>

Comments:

Slovak Republic

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub SLOVENSKY NARODNY AEROCLUB GENERALA M.R.
STEFANIKA

Address Airfield Vajnory

831 07 BRATISLAVA 36

Slovak Republic

Telephone +421-(0) 2 43 71 25 11

Fax +421-(0) 2 43 71 16 11

Email rlcsna@nexta.sk

Web <http://www.sna.sk>

Comments:

Slovenia

Permission required no

Contact address

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub LETALSKA ZVEZA SLOVENIJA
Address Trzaska 2
1000 LJUBLJANA
Slovenia
Telephone +386 1 422 3333
Fax +386 1 422 3330
Email info@lzs-zveza.si
Web <http://www.lzs-zveza.si>

Comments:

Spain

Permission required yes
Contact address Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
Spain
Contact person
Telephone +34 91 597 87 02
Fax
E-mail
Website www.mfom.es
MLA association AEPUL - Association Espagnole des Pilotes ULM
Address Ctra.Chinchon km-3'8
28931 Valdelaguna, Madrid
Spain
Telephone +34 637 542050
Fax
E-mail informacion@aepul.org
Website www.aepul.aero
National Aeroclub REAL FEDERACION AERONAUTICA ESPANOLA
Address Carretera de la Fortuna s/n
28044 MADRID
Spain
Telephone + 34 91 508 29 50 / +34 91 508 54 80
Fax + 34 91 511 03 10
Email fae@rfae.org
Web <http://www.rfae.org>

Comments:

Max. altitude is 300m AGL. You are not allowed to fly in controlled or restricted airspace.

General Microlight frequency: 130.125

Sweden

Permission required yes
Contact address Luftfartsstyrelsen
Norrköping
Sweden
Contact person Mr. Nils von Koch
Telephone +46 11 415 2232
Fax +46 11 415 2250

E-mail nilsvonkoch@luftfartsstyrelsen.se
Website www.luftfartsstyrelsen.se
MLA association KSAK - Motorflygförbundet
Address PO Box 20081
161 02 Bromma
Sweden
Telephone +46 8 764 60 96
Fax +46 8 764 76 35
E-mail mksak@swipnet.se
Website <http://www.ksak.se/M-KSAK/UL>
National Aeroclub KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN
Address Box 200 81
S-161 02 STOCKHOLM-BROMMA
Sweden
Telephone +46 8 764 60 90
Fax +46 8 764 56 49
Email aeroclub@ksak.se
Web <http://www.ksak.se>

Comments:

Microlights have the same responsibilities as all other aircrafts, however there are generally no landing fees for microlights. Radio required in all CTA and CTZ, transponder may be required in CTA and CTZ.

Switzerland

Permission required See comments
Contact address
Contact person
Telephone
Fax
E-mail
Website
MLA association Swiss Microlight Flyers
Eugen Hostettler
8854 Siebnen
Switzerland
Address Eugen Hostettler
8854 Siebnen
Switzerland
Telephone +41 (55) 6456640
Fax +41 (55) 6456649
E-mail Anton.landolt@gl.ch
Website <http://www.ecolight.ch>
National Aeroclub AERO CLUB DER SCHWEIZ (AeCS)
Address Lidostraße 5
CH-6006 LUZERN
Switzerland
Telephone +41 (41) 375 01 01
Fax +41 (41) 375 01 02
Email info@aeroclub.ch

Web <http://www.aeroclub.ch> (Microlight)

Comments:

Microlight flying will be allowed in Switzerland (including Liechtenstein) from April 1, 2006.

For more details see www.ecolight.ch.

Turkey

Permission required yes

Contact address Directorate General of Civil Aviation

Ulastirma Bakanligi

90 Sokak no. 5 (06338) Emek

Ankara

Turkey

Contact person

Telephone

Fax

E-mail

Website

MLA association

Address

Telephone

Fax

E-mail

Website

National Aeroclub TÜRK HAVA KURUMU

Address Atatürk Bulvarı n 3306

100 OPERA - ANKARA

Turkey

Telephone +90 312 310 46 90 or +90 312 310 48 40

Fax +90 312 310 04 13 or + 90 312 309 44 73

Email disiliskiler@thk.org.tr

Web <http://www.thk.org.tr>

Comments:

United Kingdom

Permission required yes

Contact address CAA A&C Section

Floor 1E Aviation House

Gatwick Airport South

West Sussex

United Kingdom

Contact person Mrs. J. Sippitts, Technical Officer Applications and Certifications Section

Telephone +44 1293 573 397

Fax +44 1293 573 860

E-mail Jan.Sippitts@srg.caa.co.uk

Website <http://www.caa.co.uk>

MLA association BMAA - British Microlight Aircraft Association

The Bullring

Deddington, Banbury Oxfordshire

OX15 0TT

United Kingdom
Address The Bullring
Deddington, Banbury Oxfordshire
OX15 0TT

United Kingdom

Telephone +44 01869 338888

Fax +44 01869 337116

E-mail general@bmaa.org

Website <http://www.avnet.co.uk/bmaa>

National Aeroclub ROYAL AERO CLUB OF THE UNITED KINGDOM

Address Kimberley House

Vaughan Way

LEICESTER LE1 4SG

United Kingdom

Telephone +44 116 25 31 051

Fax +44 116 25 15 939

Email barry@gliding.co.uk

Web <http://www.royalaeroclub.org>

Comments:

A home built aircraft's information need not be provided immediately but can be supplied by the

owner to the CAA up to 30 days after the trip has been completed. Furthermore, permission

need not be sought in advance.

However, for a factory built microlight permission must be sought in advance and an exemption

for 30 days must be obtained.