



Bienvenue à l'A.C.N. - Aéroclub de Neuilly Club avion et ULM



Aérodrome des Mureaux – zone civile

78130 – Les Mureaux

01 34 74 21 42



Envolez-vous de l'aérodrome des Mureaux et entrez dans la légende. A moins de 40 km à l'ouest de Paris, au creux d'une boucle de la Seine, sur les terres des communes de Verneuil-sur-Seine et Les Mureaux, l'aérodrome est doté d'une piste en herbe de 2.000 mètres, une des plus grandes surfaces gazonnées d'Europe, et offre une vue saisissante sur Paris et les tours de la Défense dans le tour de piste. En bout de piste, le bâtiment d'assemblage de la fusée Ariane et les installations de Airbus Aerospace ! Toutes proches, les boucles de la Seine invitent à la balade aérienne...

Pour nous contacter

1. Téléphonnez ou prenez contact avec un membre du bureau :

Michael Jung, secrétaire
06 08 36 37 64
michael.jung@lexmark.fr

Denis Falque-Pierrotin, président
06 07 82 29 17
d.falque.pierrotin@gmail.com

Cyrille Kaldor, trésorier
06 07 08 75 45
cyrille.kaldor@gmail.com

Jean-Jacques Picart, vice-président
06 17 45 25 62
jjpicart@bbox.fr

Germain Chambost, chef pilote
06 07 31 65 27
germain.chambost@libertysurf.fr

2.

Vous pouvez laisser un message sur le 01 34 74 21 42
nous vous rappelons.

Vous pouvez nous envoyer un mail à : **aeroclub.de.neuilly@gmail.com**

Nos instructeurs

Vous les contacterez une fois votre inscription au club concrétisée.

- Patrick Marraffa – instructeur avion FI
patrick.marraffa@wanadoo.fr
06 70 26 16 16
- Loïc Hannotel – instructeur avion FI
06 13 66 41 98
loicconta.hannotel@laposte.net
- Pierre-Jean Ottonelli – instructeur ULM
06 81 33 39 26
pierre-jean.ottonelli@orange.fr
- Jean Pierre Lecocq – instructeur avion FI/FE (de octobre à avril)
06 07 58 13 96
jean-pierre@blancmarine.fr

Voler en avion

Nos avions

L'aéroclub possède deux avions pour l'instruction et le voyage.

Socata TB-9 Tampico

C'est un avion 4 places ailes basses, apprécié autant pour l'entraînement que pour le voyage.



Cessna 150

Un avion ailes hautes qui équipe des milliers d'aéroclubs dans le monde.



Les tarifs avion 2018

Cessna 150

heure de vol solo : 100 €

Socata TB-9 Tampico

heure de vol solo : 141 €

(tarif dégressif pour le voyage dès la 2^{ème} heure de vol)

A ajouter pour l'instruction, quel que soit l'avion :

25 € par heure de vol

Ce prix comprend un briefing et debriefing de 30 min chacun.

Adhésion au club pour 2018 :

Tarif normal : 240 €

Tarif jeune pour les – 25 ans : 120 €

Licence Assurance FFA obligatoire : 72 € (74 € option FFA+)

Abonnement à Info-Pilote (facultatif) : 38 €

Un rêve... apprendre à piloter !

Comment faire ?

Créé il y a plus de 40 ans, L'AéroClub de Neuilly vous accueille, avec ou sans avion, pour piloter, apprendre à piloter dans une ambiance conviviale sur un terrain qui a vu naître des milliers d'avions et la fusée Ariane !

Le but essentiel de notre aéroclub est de former des pilotes, de partager une passion commune via des voyages, des expériences.

- **La démarche**

L'aéroclub assure la formation pour deux types de brevets : le PPL (Private Pilot Licence) et le BB (Brevet de Base). Pour ces deux brevets la démarche est sensiblement la même.

La démarche type se caractérise par les étapes suivantes : première visite au club avec éventuellement un baptême ou un vol d'initiation, l'inscription au club, les premières leçons en vol, les cours théoriques et les examens.

- **Le premier pas**

Le premier pas pour piloter est de passer à l'aéroclub situé aux Mureaux, au cours de cette visite un membre vous présentera le déroulement de la formation. Suite à cette présentation vous pouvez prendre rendez-vous pour un baptême de l'air ou même un premier vol avec un instructeur (vol d'initiation).

Pour organiser cette rencontre, nous vous invitons à venir à l'aérodrome les week-ends ou nous contacter (voir nos coordonnées en page 2).

Maintenant il ne vous reste plus qu'à remplir les formalités administratives. Tout d'abord l'adhésion à l'aéroclub ainsi qu'à la Fédération Française aéronautique. Ensuite il faudra acheter le carnet de vol, un livret de progression et enfin le manuel du pilote privé qui contient les informations théoriques nécessaires à l'obtention du PPL.

Dernière étape, il faudra prendre rendez-vous auprès d'un médecin agréé aéronautique afin de passer une visite médicale. Le certificat est valable :

- **60 mois pour les pilotes âgés de moins de 40 ans**

- **24 mois pour les pilotes âgés de 40 ans et plus**

- **Les leçons en vol**

Il est maintenant temps de prendre les premières leçons en vols. Les leçons débutent par un briefing ou l'instructeur explique les points qui seront abordés pendant le vol. Les premiers vols ont pour but de prendre en main l'avion, on apprend donc comment monter, descendre, tourner puis progressivement la difficulté augmente il faut apprendre à atterrir. Une fois que ces leçons sont maîtrisés vient le moment le plus marquant de la formation : le lâché. C'est un vol où l'instructeur descend de l'avion et laisse l'élève pilote réaliser seul un tour de piste (un décollage suivi d'un circuit pour se poser). Ensuite viennent les vols de navigation, puis les navigations seul à bord. Et enfin vous êtes prêt pour passer le test final.

- **Les cours théoriques**

La pratique c'est essentiel, mais la théorie ... aussi. Les cours théoriques sont organisés avec votre instructeur et nécessitent un travail personnel. Chaque leçon aborde un thème qu'il est important de connaître que ce soit sur la réglementation, la météo, les principes de vol...

Une grosse partie de la théorie est aussi dispensée lors de briefing long, avec votre instructeur, avant ou après une leçon en vol.

- **Les examens**

Il y a deux types d'examens : le théorique et le pratique. L'examen théorique est un QCM d'un certain nombre de questions qu'il faut passer avant l'examen pratique. Une fois le théorique en poche, il faut passer l'examen pratique en vol avec un examinateur. Il s'agit d'un vol pendant lequel vous devrez démontrer tout ce que vous savez faire en toute sécurité.

- **La suite...**

Une fois déclaré apte, vous pourrez voler dans le cadre de la licence ou du brevet. Cela suffit à certaines personnes, d'autres veulent aller plus loin : qualifications sur d'autres machines, vol de nuit, rallye aérien, voltige, vol aux instruments...

LE BREVET DE BASE

Le Brevet de base est le premier niveau de formation du pilote, accessible aux jeunes dès 15 ans. Il vous permet de voler seul à bord de l'avion sur lequel vous avez été formé, dans un rayon de 30 km autour de l'aérodrome, hors des espaces contrôlés ou réglementés.

Des autorisations additionnelles telles que celle d'emport de passagers, d'évolution en zone contrôlée, atterrissage sur un aérodrome extérieur peuvent être délivrées par l'instructeur lorsqu'un niveau d'expérience seul à bord est atteint.

Les conditions d'obtention sont :

- Totaliser au moins 6 heures de vol en double commande et 4 heures de vol seul à bord ainsi que 20 atterrissages seul à bord.
- Avoir 15 ans révolus le jour de l'examen en vue de l'obtention du brevet.
- Subir avec succès les examens théoriques, pratiques et radio prévus par arrêtés.
- Avoir passé la visite médicale auprès d'un médecin agréé aéronautique.

Programme de formation :

Pendant cette formation, votre instructeur sera chargé de votre progression et vous accompagnera pendant toute la durée de votre apprentissage. Les séances seront programmées en fonction de vos disponibilités, de celles de l'instructeur et de celles du matériel.

Vous alternerez :

- Des séances de cours théoriques.
- Les leçons de vol en double commande.
- Le premier lâché en solo pour des tours de pistes.
- Les vols en solo et en double commande.

LE PPL (Licence de Pilote Privé) :

Après votre brevet de base, à partir de 17 ans, vous pouvez obtenir la licence de pilote privé (PPL) qui permet de voyager et d'emmener sans rémunération des passagers, sans limitation de distance.

Les conditions d'obtention sont :

- Totaliser au minimum 45 heures de vol, dont au moins : 25 heures de double commande, 10 heures de vol en solo supervisé avec 5 heures en navigation et un vol de plus de 150Nm (~270 km) avec deux atterrissages sur deux aérodromes différents.
- Avoir 17 ans révolus le jour de l'examen en vue de l'obtention de la licence.
- Subir avec succès les examens théorique et pratique prévus par arrêtés.
- Avoir passé la visite médicale auprès d'un médecin agréé aéronautique.

Programme de formation :

Pendant cette formation, votre instructeur sera chargé de votre progression et vous accompagnera pendant toute la durée de votre apprentissage. Les séances seront programmées en fonction de vos disponibilités, de celles de l'instructeur et de celles du matériel.

Vous alternerez :

- Des séances de cours théoriques.
- Les leçons de vol en double commande.
- Le premier lâché en solo pour des tours de pistes.
- Les vols de navigation en double commande.
- Les premières navigations en solo vers les terrains voisins.

La qualification est valable 2 ans, elle se renouvelle en justifiant d'un minimum d'expérience (12h dans les 12 derniers mois) et un vol d'une heure avec un instructeur.

Et après ?

Une fois le PPL en poche plusieurs possibilités s'offrent à vous pour vous perfectionner. Tout d'abord au sein de l'aéroclub grâce à des sorties organisées entre pilotes ou tout simplement en profitant du plaisir de voler en liberté au sein de notre aéroclub sur l'un de nos avions.

A bientôt à l'Aéroclub de Neuilly.



Voler en ULM

Notre ULM école & loisir : le Breezer



Plusieurs d'entre vous ont exprimé le souhait de pouvoir voler en ULM au-delà de la période d'instruction.

Nous avons retenu à ce jour le Breezer, dont le fabricant allemand propose une bonne solution dans ce cadre. Le Breezer est un bon appareil ailes basses, tout en métal, fabriqué dans la région de Hambourg en Allemagne. C'est un appareil sûr dans son large domaine de vol, performant pour la navigation, confortable.

Notre appareil est équipé d'un parachute de secours, radio, transpondeur, variomètre, palonniers réglables côté pilote, chauffage cabine etc..



Les tarifs ULM 2018

Ecole

Heure de vol avec l'instructeur : 125 €
Ce prix comprend briefing et débriefing avant et après vol

vols de découverte et d'initiation
avec l'instructeur : 75 € pour 20 minutes.

Location ULM

Location ULM Breezer à 105 € / h

Contactez Denis Falque-Pierrotin ou Pierre-Jean Ottonelli pour location
ULM à l'Aéroclub de Neuilly.

Adhésion au club pour 2018 :

Tarif normal : 240 €

Tarif jeune pour les – 25 ans : 120 €

Licence Assurance FFPLUM obligatoire pour voler sur l'ULM du club.



Qu'est-ce qu'un ULM ?

Le terme d'ULM s'emploie pour désigner un "Planeur Ultra Léger Motorisé". Un ULM est un "aéronef", c'est-à-dire un appareil qui vole, ayant des caractéristiques particulières que l'on peut résumer ainsi :

- C'est au maximum un appareil biplace, il ne peut emporter qu'un seul passager en plus du pilote.
- Il doit avoir une masse maximale au décollage, tout compris (machine, passagers, carburant, bagages, etc...) de 300 Kg pour un monoplace ou 450 Kg pour un biplace. Un dépassement de 5 % à 10% est autorisé pour l'emport de certains équipements bien précisés par la réglementation.
- Son moteur doit développer une puissance maximale continue de 45 KW (61 CV) pour un monoplace, et 60 KW (82 CV) pour un biplace, sauf exception dans certaines classes.
- Il doit être capable d'atterrir avec une vitesse minimum de 65 Km/h.

Les obligations du constructeur ULM

Le constructeur doit respecter certaines règles de conception, vérifier que son appareil est conforme en effectuant un programme d'essais réglementairement défini, et déposer auprès du Ministère des Transports un dossier technique décrivant l'ensemble des opérations et essais réalisés. En cas de besoin, l'administration ira se référer au dossier technique déclaratif pour vérifier si l'ULM a bien été conçu, réalisé et vérifié selon les prescriptions réglementaires.

Il existe 6 classes d'ULM, qui se différencient par leurs principes de vol (la classe 5, 'Aérostats', est pratiquement inexistante).

Les ULM sont construits en faisant appel à différents types de technologies :

- Les plus simples sont construits à partir d'une structure en tubes d'aluminium à haute résistance, et recouverts d'une 'peau' en toile souvent renforcée de fibres de verre.
- Les plus sophistiqués utilisent des matériaux plus modernes (composites, carbone...) qui leurs assurent de meilleures performances, mais sont d'un coût plus important.
- Les moteurs utilisés sont soit des moteurs 2 temps de 250 cm³ à 600 cm³, soit des moteurs 4 temps de 1200 à 1600 cm³.

La vitesse et l'autonomie...

- La vitesse d'un ULM varie entre 30 Km/h pour un paramoteur, à près de 300 Km/h pour les multiaxes les plus rapides !
- La plupart des pendulaires volent entre 90 et 120 Km/h, les multiaxes volent entre 100 et 200 Km/h.
- En moyenne, les ULM ont une autonomie de 3 à 5 heures de vol... ce qui permet de faire de très belles promenades !

Faut-il un brevet pour piloter un ULM ?

Oui, il faut être détenteur d'un brevet de pilote ULM, spécifique à chaque classe d'ULM, délivré par le Ministère des Transports à l'issue d'un examen qui comporte :

- une partie théorique portant sur différents domaines de connaissances tels que la sécurité, la réglementation, la navigation, la météorologie et l'aérodynamique, la mécanique de vol...
- une partie pratique démontrant les capacités du candidat à pouvoir manoeuvrer un ULM de la classe considérée.
- une expérience supplémentaire, contrôlée par un test en vol, est nécessaire pour obtenir une "autorisation d'emport de passager".
- l'âge minimum requis est de 15 ans pour piloter, 18 ans pour être instructeur.
- Le brevet de pilote peut être obtenu selon une procédure simplifiée pour les personnes déjà titulaires de certains titres aéronautiques (brevet de pilote avion, planeur, hélicoptère ou autres...)

Quelle est la durée de la formation jusqu'à l'obtention du brevet ?

Cette durée est variable selon la classe d'ULM... et la facilité d'apprentissage de l'élève pilote.

A titre d'exemple, le programme de formation établi par la FFPLUM est de :

- 30 leçons, soit environ 15 heures de formation en vol pour un brevet « pendulaire »,
- 40 leçons, soit environ 20 heures de formation en vol pour un brevet « paramoteur »,
- 50 leçons, soit environ 25 heures de formation en vol pour un brevet « multiaxe » ou « autogire ».

Un pilote ULM peut-il voler où il veut ?

Comme tous les engins volants, un ULM est soumis aux 'Règles de Circulation Aérienne'.

Il est de plus limité au mode dit de "Vol à Vue". Cela signifie qu'il ne peut voler que de jour (de 30' avant le lever du soleil, à 30' après le coucher du soleil), en dehors des nuages, avec une visibilité minimale définie par les règlements. Le pilote doit toujours avoir la vue du sol.

- Il peut évoluer librement dans tout l'espace aérien appelé 'espace non contrôlé', pour lequel il n'existe pas de contraintes spécifiques établies par les Services de la Navigation Aérienne.
- D'autres espaces dits 'espaces contrôlés' sont soumis à autorisation pour y pénétrer. C'est le cas par exemple des espaces situés autour ou à proximité des aérodromes, dans les couloirs aériens d'avions de ligne, dans certaines zones militaires...
- Enfin, il existe des espaces dont la pénétration est interdite, à titre temporaire ou permanent (certaines zones militaires, ou les centrales nucléaires par exemple).

Toutes ces informations sont reportées sur les cartes aéronautiques que les pilotes doivent avoir à bord de leur appareil lorsqu'ils s'éloignent de leur base d'attache.

Un ULM peut-il décoller et atterrir n'importe où ?

Contrairement aux avions, un ULM peut décoller et atterrir en dehors des aérodromes. C'est là l'un de ses principaux attraits.

- Un ULM peut décoller et atterrir occasionnellement sur un terrain ayant les caractéristiques suffisantes (terrain dégagé, de 200 à 300m de long et 20 de large) à condition d'avoir l'autorisation de son propriétaire ou ayant droit, et d'avertir le maire de la commune. Un tel terrain est appelé 'plate-forme occasionnelle'.
- Si le terrain est utilisé régulièrement, il est considéré comme 'plate-forme permanente' et doit faire l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'utilisation.
- Les ULM peuvent, sauf cas particulier, décoller et atterrir librement sur les aérodromes 'non contrôlés' (cas de nombreux aérodromes à faible trafic) mais doivent demander une autorisation sur les aérodromes 'contrôlés'.
- En cas d'atterrissage d'urgence, la priorité du pilote est d'assurer la sécurité de son vol, atterrissage compris, il choisit alors le terrain qui lui semble le mieux adapté à cette manœuvre.

A quelle altitude un ULM peut-il voler ?

En dehors des procédures de décollage et atterrissage, la réglementation impose une hauteur minimum au dessus du sol, hors de tout obstacle artificiel ou rassemblement de personnes, de 500 pieds (env. 150 m). La nature des 'obstacles' survolés (usine, agglomération, rassemblement de personnes...) entraîne des hauteurs de survol minimum spécifiques.

L'altitude maximum réglementaire est de 19 500 pieds (env. 5 950 m).

Dans la pratique, le plafond dépend des qualités de la machine : plus on monte, moins l'air est dense, donc capable de 'porter' l'aéronef qui doit alors développer plus de puissance pour continuer à monter. Compte tenu de ses caractéristiques de puissance et de surface portante, il existe ainsi pour chaque appareil un 'plafond théorique', qui se situe souvent entre 4000 m et 5000 m, à partir duquel il ne monte plus. Cette limite est amplement suffisante pour notre forme d'aviation.

La plupart des ULM évoluent entre 300 et 1500 mètres au-dessus du sol, hauteur permettant de profiter au mieux du paysage.

Que se passe-t-il si le moteur s'arrête ?

De par sa conception, l'ULM est un aéronef capable de planer. Par conséquent, si le moteur s'arrête, le pilote peut manœuvrer son ULM pour le faire atterrir sur un terrain d'atterrissage improvisé (procédure appelée "posé en campagne" selon le langage officiel, ou "aller aux vaches" dans le langage des pilotes !). La panne moteur n'est nullement une cause d'accident en ULM.

Cet aléa fait partie des incidents pouvant survenir à tout instant du vol. C'est la raison pour laquelle tout pilote, au cours de sa formation, apprend à poser son appareil moteur coupé. Par mesure de sécurité, un pilote doit conduire son vol de manière à être toujours à proximité d'un terrain permettant un atterrissage d'urgence, ce qui suppose en outre de voler à une hauteur de vol suffisante (300 à 500 m/sol minimum) pour pouvoir conduire cette manœuvre avec le maximum de sécurité.

L'ULM est-il moins sûr que les autres avions de tourisme ?

Toute forme de vol comporte une part de risque, quel que soit l'aéronef sur lequel on vole. Le vol est une activité qui doit être pratiquée avec beaucoup de rigueur, en respectant scrupuleusement les règles en vigueur et en étant extrêmement attentif aux conditions météorologiques.

Les statistiques montrent aujourd'hui que l'ULM n'est pas plus dangereux que les autres activités aéronautiques. Mais l'ULM souffre encore d'une image négative héritée des balbutiements et des approximations qui avaient cours au début des années 1980, alors que l'activité est maintenant parfaitement mature.

Environ 90% du parc d'ULM est produit par des constructeurs professionnels qui maîtrisent parfaitement les règles de l'art. Un appareil moderne, qu'il soit de technologie "tubes et toile" ou "composite", s'il est correctement entretenu et utilisé selon les prescriptions de son constructeur, apporte un niveau de sécurité comparable à celui d'un avion léger.

La faculté de pouvoir poser facilement un ULM (voir §7) en fait un élément de sécurité supplémentaire.

De même, la faible masse volante de l'ULM (450 Kg maximum) permet de l'équiper d'un parachute de secours qui, en cas de grosse difficulté rendant l'appareil ingouvernable, pourra ramener au sol l'ensemble machine et équipage.

L'analyse des causes d'accident les plus fréquentes montre que malheureusement, comme en matière de circulation routière, c'est souvent le comportement du pilote qui est en cause. Vols rasants, acrobaties, conditions météorologiques insuffisantes, fatigue... sont souvent à l'origine d'accidents qui pourraient être évités.





Aérodrome des Mureaux – zone civile

78130 – Les Mureaux

01 34 74 21 42

Aeroclub.de.neuilly@gmail.com

Demande d'adhésion à l'aéroclub de Neuilly

Je soussigné déclare avoir pris connaissance des statuts et du règlement intérieur de l'aéroclub de Neuilly. Je déclare en accepter les termes sans réserve.

Par la présente, je reconnais que mon inscription sera définitive dès lors que mon compte pilote est à jour (non débiteur), que ma cotisation annuelle est payée intégralement, et que mes licences et assurances sont à jour. Le bureau et le chef pilote peuvent refuser une adhésion sur la base de ces éléments, d'un comportement dangereux ou non respectueux des valeurs du club.

Tout pilote qui souhaite réserver un vol sur un avion du club doit avoir accès à Openflyers pour renseigner son créneau de vol. Cet accès sera donné après réception (et vérification) des pièces suivantes ¹ :

- photocopie des licences et assurances
- photocopie du certificat médical (avion ou ULM) ou de non contre-indication (ULM)
- photocopie de la carte FFA ou carte FFPULM (ou attestation assurance)
- autorisation parentale pour les mineurs
- justificatif d'un nombre de vols minimum et notamment les 3 derniers mois (pour les pilotes avion) comme précisé dans le règlement intérieur.

Les pilotes doivent se conformer aux règles de la navigation aérienne et respecter les consignes de vol ; ils sont notamment responsables des documents de bord qu'ils doivent emporter en vol. Ils doivent en avoir vérifié la validité (cartes VAC et aéronautiques à jour, papiers avions...) et les avoir renseignés suivant les consignes en vigueur.

Le temps de vol est pris en compte « block à block » (du début du roulage à la fin du roulage) et les valeurs de l'horamètre devront être renseignées à la fin du vol.

Nom du membre de l'Aéro-Club de Neuilly ayant effectué l'inscription (pour les nouvelles inscriptions) :

.....

Date : *Signature précédée de la mention "lu et approuvé"*

¹ Ces documents devront être transmis au secrétaire



AUTORISATION PARENTALE

Je soussigné(e) (M. ou Mme, Nom, Prénom)..... demeurant
.....
..... et
agissant en qualité de père / mère ou Tuteur légal (rayer les mentions inutiles)

Autorise mon fils / ma fille (précisez nom et prénom): à participer aux vols de formation en double commande et en solo au Brevet de Base avion, au LAPL ou au PPL (A) prévus au programme et à effectuer des vols solo à l'issue de l'obtention de sa licence de pilote Brevet de Base avion ou LAPL ou PPL (A) sur les avions appartenant à l'Aéro Club de Neuilly.

Pour les enfants mineurs, la signature d'un des deux parents est obligatoire, pour les personnes placées sous tutelle, la signature du tuteur est obligatoire.

Signataire

Nom

Prénom

Lien de parenté

Fait à

Le :

Signature précédée de la mention "lu et approuvé"