

# ULM

info



Les moyens modernes de communication, et Internet en particulier, ont révolutionné de mille manières la communication entre les Hommes du monde entier. C'est une évidence. Des milliers de livres ne suffiraient pas à faire le tour du sujet, ni tous les sociologues et les philosophes de la Terre, tant il est vaste, complexe, et présentant de multiples facettes. Cependant, il n'est pas interdit de se pencher, à notre niveau, sur les conséquences que peuvent avoir sur nos réflexions l'avalanche des informations que nous recevons, en des laps de temps très ramassés.

De fait, l'époque n'est plus suffisamment propice au débat réfléchi, à la prise de conscience apaisée, à l'examen minutieux. Le recul nécessaire à l'analyse est trop souvent gommé au profit du besoin impératif de réponses ou de jugements immédiats. Alors que, écrit un journaliste « il faudrait savoir compter en années et en décennies, quand l'instantanéité de l'information nous incite à réclamer l'impossible : l'instantanéité de l'Histoire ». On exigerait d'elle qu'elle adopte notre rythme !

Mais on ne résout rien dans la précipitation et on ne travaille pas efficacement sous la pression de « l'instantanéité » qui exige de donner à tout prix des réponses *dans l'instant* pour satisfaire les politiques et le grand public.

Chacun à notre niveau, en tant que pilotes, isolés ou membres d'Associations et d'organes fédéraux, nous devons faire tout notre possible pour éviter de succomber à l'émotionnel, pour échapper à cette fièvre néfaste; et au contraire prendre du recul face aux évènements, montrer calme et mesure, résister aux diverses pressions médiatiques et administratives. Et ce, afin d'engager, durant le temps indispensable et nécessaire, des réflexions partagées et pertinentes ainsi que de procéder à des analyses scrupuleuses.

C'est dans un climat le plus « apaisé » possible, et tenant compte du facteur « temps » que l'équipe fédérale continuera, en collaboration étroite avec la DGAC et

# INFORMATIONS ET...

## REFLEXION !

Cette citation, qui s'applique à l'Histoire avec un H majuscule, concerne tout autant notre microcosme de l'Aviation Ultra-Légère, et affecte plus particulièrement le domaine sensible des accidents. On voudrait nous faire avancer à marches forcées. En effet, dans les minutes qui suivent de tels évènements, les médias locaux, régionaux ou nationaux s'en font l'écho par Internet, sans malheureusement parfois avoir eu le temps nécessaire de vérifier les informations, de connaître les éléments et les véritables circonstances. Puis, également dans les minutes qui suivent, les internautes livrent sur blogs et forums des opinions parfois déjà bien tranchées et définitives; appelant aux sanctions, détruisant des réputations, donnant des solutions réputées incontestables... alors même que les enquêtes administratives et judiciaires commencent à peine. Les politiques et les pouvoirs publics emboîtent eux aussi immédiatement le pas, voulant savoir les raisons, connaître les coupables, exigeant des solutions instantanées qui empêcheraient que « cela se reproduise »... Et donc pression également de la part de nos administrations de tutelle qui subissent elles-mêmes... les pressions des cabinets ministériels.

l'IASA,\*\* de mener jusqu'à la fin de son présent mandat, sa politique de Sécurité des vols, déclinée lors de la dernière Assemblée Générale\* de mars 2011.

L'une de nos actions, et dont nous escomptons des résultats probants, vient de voir concrètement le jour : il s'agit de l'outil informatique REX.\*\*\*. Vraiment, son succès, son utilité et son efficacité ne dépendront que de vous !

Analysez, puis faites partager !

Nous sommes alors certains que bien des vies et des blessures seront épargnées !



**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

- \* ULM INFO N° 76
- \*\* Institut pour l'amélioration de la sécurité aérienne
- \*\*\* Retour d'Expérience



# Décalé et investi

C'est avec un certain décalage que vous recevez cet ULM-Info.

J'en suis le principal responsable. Les excuses ont peu d'intérêt. Il est vrai cependant qu'il faut être également un peu décalé pour mener un engagement bénévole si intense avec les autres contraintes de nos vies. La rentrée a largement pesé sur le tempo habituel. Décalé aussi dans un monde où tout se monnaie. Décalé dans un monde sans prise de risque. Décalé pour défendre une réglementation si particulière.

Vos élus sont décalés, à l'image des ulmistes très certainement.

Décalés mais investis.

De manière très concrète vous voyez que cet investissement contribue à la préservation absolue de notre pratique, mais sur un plan plus matériel vous constaterez que nous encourageons des aides pour faciliter notre essor. De ce côté deux nouveautés, une fausse et une vraie : la nouvelle mouture de la subvention parachute et le Kit Sécurité des Terrains ULM que vous allez découvrir.

Bonne nouvelle ! Le numéro de décembre ne pourra pas être plus en retard !

Bon automne. En sécurité !

Sébastien Perrot  
Vice-Président  
de la FFPLUM



**Addendum  
à l'Assemblée  
Générale du 19  
mars 2011**

**6**



Ulm Info est la revue  
des adhérents  
de la Fédération  
Française d'ULM  
**FFPLUM**

96 bis, rue Marc Sangnier  
94704 Maisons-Alfort cedex  
Tél. **01 49 81 74 43**  
Fax. **01 49 81 74 51**  
courriel [ffplum@ffplum.com](mailto:ffplum@ffplum.com)  
site [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

Directeur de la Publication :  
**Dominique Méreuze**  
Rédacteur en Chef :  
**Sébastien Perrot**

Crédit Photos : DTA, Philippe Tisserant,  
FFPLUM & Mageral - Crédit photo de couverture :  
Dimitri Delemarie / Vol Moteur

Design & print : **Mageral & Associés**  
Tél. 01 47 25 35 25 [www.mageral.fr](http://www.mageral.fr)  
Imprimé en France. 10 800 ex.  
Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2011

**Anciens  
numéros**

Si vous souhaitez  
recevoir les numéros  
du début de l'année,  
demandez-les à la  
FFPLUM. S'ils sont  
toujours disponibles,  
nous vous les enverrons.



**Kit Sécurité  
Terrain ULM**

*Sébastien Perrot*



**Subvention  
parachute  
nouvelle formule**

*Dominique Méreuze*



**Sécurité des vols**

*Thierry Couderc*



**Le REX  
en ligne**



**Classe 6,  
très courte finale**

*Dominique Méreuze*



**Les femmes  
pilotes**

*Monique Bouvier*



**Aflid**



**Les vieux  
Déb'S**

*Guy Wardavoir*



**Juridique**

*Serge Conti*



**Boutique  
fédérale**



**26**



**Championnats  
de France  
paramoteur**

*Marc Coffinet  
& David Rotureau*



**Championnats  
de France  
Classic-classes**

*Jean-Jacques Montel*



**Slalomania**

*José Ortega*



**Hommage à  
Guy et Yves**

*Dominique Méreuze*



**Tour ULM  
2011 en  
images**



**Lu  
pour vous**

*Jacques Callies*



**29  
Nouvelles  
structures et  
subventions  
fédérales**

**22** **BASULM**



## La Fédération, avec l'aide de la DGAC, propose un Kit de Sécurité Terrain, destiné aux plates-formes ULM.

La réglementation offre la possibilité de créer des plates-formes ULM. Elles sont environ 800, réparties sur tout le territoire et viennent compléter le maillage des quatre cents terrains OACI. La plupart de ces petits terrains champêtres regroupent un faible nombre de machines au sein de structures affiliées à la FFPLUM. Elles donnent un visage accessible et chaleureux de la pratique de l'aviation de loisir. Au moment où les terrains d'aviation classique sont menacés, ces installations bien intégrées sur l'ensemble du territoire national et outremer offrent des perspectives nouvelles, souples et respectueuses de l'environnement.

Depuis l'origine la FFPLUM soutient ces terrains qui font partie de son histoire. Dans le cadre du programme de sa mandature, le Comité Directeur souhaite cependant, avec l'aide de la DGAC, marquer son attachement à leur existence par une action exceptionnelle de « Kit Sécurité de Plate-forme ULM ».

*L'arrêté ministériel du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles un ULM peut décoller ou atterrir ailleurs que sur un aérodrome stipule que sur une plate-forme ULM : « Les limites de l'aire d'atterrissage et de décollage peuvent être matérialisées à l'aide de balises frangibles dont la couleur fait contraste avec l'environnement. Un moyen permettant de déterminer la direction et la force du vent doit être installé sur le site. »*

Il n'y a donc pas d'obligation réglementaire sur la nature du matériel. Chacun peut faire comme il l'entend. Cette aide ne doit pas être comprise comme une obligation d'équipement spécifique.

L'objectif est triple. Il s'agit tout d'abord de renforcer la sécurité des usagers avec du matériel professionnel éprouvé dont le coût à l'achat est important (un cône coûte environ 30 euros à l'unité). Il s'agit par ailleurs d'une action de sûreté pour mieux signifier la présence des bases ULM au grand public tout en respectant le caractère associatif ou privé de leur statut. Il s'agit enfin d'une action de promotion de ce type de terrain au moment où la Fédération a engagé un gros travail de recensement et de mise à jour avec la création du site de référence .

Ce kit comprend vingt balises tronconiques blanches, une manche à air grand format (4 mètres de long, sans le mât ni l'articulation). Le port est compris. La valeur de ce kit est d'environ 700 euros. **L'aide de la DGAC et la mutualisation de la commande nous permettent de vous proposer d'équiper votre terrain dans des conditions particulièrement avantageuses sur 2011 et 2012 dans la limite des subventions allouées** (Numéro d'ordre attribué à la réception des demandes. Nombre de Kits limité).

Sébastien Perrot - Vice-Président de la FFPLUM

- > La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- > Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- > Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
- > Le paiement se fait par chèque (150 euros) en l'envoyant au siège de la Fédération, en joignant le coupon ci-dessous.

### Conditions d'obtention du kit

**150€**

- 20 Balises Normalisées Aviation, fabriquées en PEHD de couleur blanche. 4 trous de diamètre 6 mm permettent une fixation légère au sol. Matière composite imputrescible, poids unitaire 1,55 kg.

- Une manche à air qualité aviation de 4 mètres par un mètre (sans le mât, sans l'articulation)
- Un ensemble signalétique
- Une notice

### Détail du kit

Le tout pèse environ 36 kg, livré en deux colis par la Poste.



### Bon de commande

Nom de la Structure : .....

Code BASULM du terrain : .....

Nom Prénom du Président de la Structure : .....

Courriel : .....

Adresse de livraison : .....

Numéro de portable (à joindre pour la livraison) : .....



Coupon à nous retourner, accompagné de votre règlement à la commande, par chèque à :  
**FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier  
 94704 - Maisons-Alfort Cedex**

Cadre réservé à la FFPLUM

Numéro d'ordre :



# Subvention parachute nouvelle formule

Depuis 2007, la subvention parachute de secours a permis d'équiper 155 machines club. Le succès de la subvention nous a cependant obligé à la limiter provisoirement l'année passée.

La formule est dorénavant reconduite dans sa mouture précédente, à la seule différence qu'il faut faire en amont de toute la démarche une demande de subvention par simple courriel de telle sorte qu'un numéro modérateur soit attribué. Ce qui permettra de dire, avant que l'investissement ne soit entrepris, si le budget prévu pour l'année n'est pas dépassé. En cas d'arbitrage, la priorité est donnée aux structures qui n'en ont pas encore bénéficié.

Les principes sont donc les suivants :

- Le montant des aides est de 1 200 € pour les multiaxes, pendulaires, autogires et 300 € pour les paramoteurs (1 200 € pour les chariots)
- L'ULM doit être propriété de la structure.
- La structure s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).

Modalités pratiques :

Faire une demande par courriel d'ouverture d'une subvention avant la réalisation des travaux en mentionnant une date approximative de leur fin (*ffplum@ffplum.com* objet : *subvention parachute, mentionner le nom de la structure, le type de machine*).

A l'issue des travaux :

- Pour les ULM neufs, joindre une copie de la facture d'achat.
- Pour ceux qui font équiper leur aéronef, joindre une copie de la facture d'installation.
- Pour ceux qui exécutent le montage, joindre la copie de la facture d'achat du parachute de secours.

Dans tous les cas joindre copie de la carte et fiche d'identification avec la mention de l'équipement parachute de secours (sauf dans le cas de la classe 1).

Si la mention "parachute de secours" ne figure pas sur ces documents le demandeur doit nous faire parvenir une copie des manuels d'utilisation et d'entretien de l'ULM.

À réception du dossier, le siège fédéral instruit la demande, valide les dossiers et procède au versement de l'aide.



**Dans la limite des subventions disponibles, le nombre des aides est limité à une par an et par structure.**

Publicité

## Tout pour votre plaisir

Quik-R

Concessionnaire  
AirBorne - Magni  
SkyRanger - SkyLane  
Pegasus

XT-912-SST  
(multiaxes)

Centre de  
Formation ULM :  
Pendulaire - 3 axes et Autogire

Préparateur/Constructeur : Titres et Reconnaissance instructeur  
Toutes ULM - Reconnaissance professionnelle  
(Transport, etc...)

Accessoires  
Lynx  
Vêtements chauffants  
Ozee - Skydat - Icom  
Hélices Duc

EGOLE ULM  
FFPLUM  
Fédération Française  
Label FEDERAL

Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 - 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland

Réalisation Agence Maggiral & Associés - 2011

# La sécurité des vols

Comme chaque année, le rassemblement de Blois aura été l'occasion de nombreux échanges avec les pratiquants. Concernant la sécurité des vols, vous êtes nombreux à vous étonner de ne plus voir la FFPLUM publier les bilans mensuels commentés des accidents.

L'explication en a déjà été donnée. La réduction drastique des interventions du Bureau Enquêtes Analyses sur l'étude des événements ULM nous prive de données factuelles et d'une analyse extérieure qui, à défaut d'être toujours perçues comme pertinentes, étaient suffisamment légitimes pour mettre notre fédération à l'abri des polémiques et des accusations de partialité. Aujourd'hui, nos sources d'informations sont les déclarations aux assurances, les articles de presse et quelquefois les rapports initiaux de la gendarmerie. Les données ainsi recueillies sont donc trop diverses et manquent parfois d'objectivité. La Commission Sécurité fédérale en assure la compilation dans le RASU mais, ne pouvant garantir l'exactitude de la totalité des éléments recueillis, elle ne peut se permettre de la publier. La base de données n'en reste pas moins très précieuse pour guider nos actions. En outre, le simple dénombrement des événements est quant à lui toujours publié et constitue un indicateur de performance incontournable.

A l'analyse, cette situation pour regrettable qu'elle soit, n'a finalement pas un impact absolument significatif sur l'amélioration de notre sécurité. Les classements et dénombrements des données conduisent bien souvent à faire des constatations qui ne font que confirmer ce que chacun sait, ou apportent des conclusions sans intérêts. Pour illustrer ce fait d'une manière certes un peu caricaturale, les statistiques font constater qu'il y a plus d'accidents l'été et les jours de beau temps que l'hiver et les jours de tempête. D'une part, il n'est pas vraiment besoin d'un outil informatique pour détecter ce fait. D'autre part, cela ne peut bien évidemment pas conduire à conseiller les vols hivernaux ou par météo exécrable.

Quant aux circonstances exactes des événements, il est extrêmement rare que le bilan accidentologique fasse ressortir un facteur initial vraiment atypique qui supposerait la diffusion d'une alerte urgente à tous les pilotes. L'immense majorité des cas ne fait hélas que confirmer parmi d'autres exemples, qu'un moteur cesse de fonctionner quand il n'a plus d'essence, qu'un pilote VFR perd le contrôle de sa machine s'il va voler dans les nuages, que le rase-mottes a plus de chances de mal se terminer qu'un vol prudent à hauteur réglementaire, que la majorité des ULM supporte mal les surcharges et les mauvais centrages, qu'un pilote qui se sait en mauvaise forme devrait rester au sol etc, etc...



## Focus

Quel que soit le domaine où l'on doit gérer l'amélioration de la sécurité, cela se fait à tous les niveaux (administration, structures, individus) suivant 3 démarches. Le plus souvent menée par chacun de manière inconsciente, il nous appartient de la structurer pour la rendre efficace et visible :

- **L'analyse réactive** : elle consiste à étudier après coup les accidents et incidents pour en tirer les enseignements nécessaires à éviter la reproduction de leurs circonstances. Pour la FFPLUM, c'est l'objet du RASU, il est indispensable mais on en perçoit les limites si l'on se contente de l'exposé technique des faits.
- **L'étude prédictive** : il s'agit de lister à l'avance ce qui pourrait se produire au cours du vol, et de prévoir l'attitude à adopter si jamais l'un de ces déboires se produit. Bien préparer son vol en étudiant précisément à l'avance les déroutements fait partie de cette démarche. Une conscience aigüe de la liste des « événements redoutés » et une connaissance précise de leur traitement doit faire partie de l'éducation de chaque élève pilote.
- **L'analyse proactive** : c'est que l'on appelle le retour d'expérience. Il consiste à prendre le temps après chaque vol, quelles que soient les péripéties qui l'auront émaillé, d'en analyser le déroulement pour cerner les instants de moindre sécurité,

Pour améliorer la sécurité, il faudrait donc s'intéresser non pas seulement aux circonstances d'un événement, mais aussi à l'enchaînement des événements qui ont pu conduire un pilote raisonnablement compétent à négliger des paramètres dont il connaît à l'évidence l'importance. Les comportements tels qu'oublier de faire les pleins, reprendre sans précaution les vols après plusieurs années d'interruption, entreprendre une navigation avec un moteur qu'il sait douteux ou sortir d'une pratique sûre pour commettre l'imprudence de descendre à 50 pieds ne relève pas d'un manque de connaissance. Il s'agit bien plus de problèmes comportementaux et /ou sociaux.

Nous ne parviendrons pas à analyser correctement ces situations et à essayer de les corriger, si chaque pilote ne fait pas l'effort de rendre compte de manière vraiment précise des circonstances d'un accident qu'il déclare. Cela suppose qu'il ait reçu une formation efficace à la prise de décision et à l'analyse de son comportement. C'est un vrai défi pour les instructeurs, et ce sera, n'en doutons pas, l'une des données les plus difficiles à intégrer dans le travail en cours pour redéfinir leur formation.



Thierry Couderc  
Commission Sécurité



étudier les épisodes imprévus et la manière dont ils ont été gérés, valider les procédures qui ont bien fonctionné. Il doit être possible de porter à la connaissance des autres pilotes l'ensemble des éléments ressortant de cette analyse et intéressants pour l'amélioration de leur sécurité. La démarche est complète quand chaque pilote a aussi le réflexe de consulter les données publiées par les autres pour s'en approprier les conclusions.



L'outil REX mis en place de manière interfédérale au sein des structures membres du CNFAS est créé pour animer l'analyse proactive de notre sécurité.

Thierry Couderc - Commission Sécurité

## ALP VALENCE, une école haut de gamme au pied du Vercors



- ◆ Ecole labellisée FFPLUM
- ◆ Formation de pilotes et instructeurs ULM en terrain contrôlé, sur un appareil haut de gamme très performant : le Pioneer 200
- ◆ Intégration facile sur tout terrain (contrôlé ou non) par une maîtrise parfaite de la radio.
- ◆ Formation théorique poussée
- ◆ Réactualisation instructeur et validation immédiate par les services de la DGAC de Chabeuil
- ◆ Conversion PPL
- ◆ Stages de perfectionnement

### Importateur France

#### PIONEER 200

ULM idéal en école  
Facile et très agréable à piloter  
Excellente maniabilité  
Croisière 190 km/h  
En Kit ou prêt à voler



#### PIONEER 300

L'appareil de voyage !  
Excellente tenue de vol  
Train rentrant  
Croisière 250 km/h  
Kit ou prêt à voler



#### FIREFOX 2000

Appareil biplace tandem  
Visibilité extraordinaire  
Croisière 140 Km/h  
Moteur Rotax 582  
Kit ou prêt à voler



**Excellents rapport qualité/prix**

**Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU) de Valence/Chabeuil (26120)**

**TÉL : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25**  
**Pioneer@alp-valence.com**  
**www.alp-valence.com**



Le REX est en activité  
sur le site fédéral  
[www.fflum.com](http://www.fflum.com)

### Visualisation du REX

[Retour Liste](#) | [Retour](#)

Retour d'Expérience - ULM (id=5282)

Date Vol :	09/06/2011	Nature du vol :	en plane
Fonction :	Pilote	Nature vol autre:	
Météo :	Favorable	Phase du vol :	au cours de la préparation du vol
Appareil:	Multiaxes	Phase vol autre:	
Equipements :	Parachute Radio Balise de détresse Extincteur GPS	Catégorie:	Procédures

**Description :** Pour préparer une navigation comportant deux étapes, j'ai utilisé l'un des logiciels mis à la disposition des pilotes. Pour des raisons d'organisation, j'ai préparé les deux parties du voyage sur deux ordinateurs différents. Ce n'est qu'en vol, que je me suis aperçu, à l'occasion d'un changement de carte en cours de navigation, que les calculs de consommation de la seconde étape avaient été calculés avec des distances et des vitesses exprimées non pas en Km et Km/h mais en milles et en milles nautiques. Les unités programmées par défaut sur le second ordinateur n'étaient pas les mêmes que sur le premier, me conduisant à sous estimer la distance à parcourir et le temps de vol de la deuxième partie du voyage. Pour ne pas avoir prêté attention à ce détail dans ma préparation, j'ai dû procéder à une seconde étape de ravitaillement non préparée.

**Commentaires :** Je prête une attention bien plus grande aux unités avec lesquelles sont faits mes calculs de préparation de vol et je les confronte de manière plus attentive avec le tracé sur les cartes. Sur ces dernières, une vigilance encore plus grande est nécessaire lorsque le tracé du voyage doit se faire sur plusieurs cartes successives. La vue d'ensemble de la préparation ne permet alors pas toujours de se rendre compte de l'erreur, surtout quand il y a un changement d'échelle entre les deux (passage de la carte VFR NE au 1:500 000 à la carte région parisienne au 1:250 000 en l'occurrence).

**Enseignement :** Une confiance trop grande dans l'aide informatique à la préparation du vol, et dans mes habitudes de travail, qui m'a conduit à négliger de corréler les unités de mesure avec lesquelles l'ordinateur utilisé était programmé.

Impression : Positive 

## Addendum



## Assemblée Générale du 19 mars 2011

### Résultats des votes.

Inscrits 718 clubs ou OBL soit 1 771 voix.  
142 structures ont voté soit 417 voix.



#### Rapport Moral



417 suffrages exprimés

OUI	411
NON	3
Abstention	3

#### Rapport Financier



417 suffrages exprimés

OUI	390
NON	14
Abstention	13

#### Augmentation de la cotisation fédérale à 61,18 €



417 suffrages exprimés

OUI	362
NON	47
Abstention	8

## Dernière minute



Lors de l'Assemblée Générale de l'EMF (*European Microlight Federation*) d'octobre 2011 qui s'est tenue à Ostende, Dominique Méreuze a été réélu Président à l'unanimité des pays membres présents.





# Classe 6 ULM Hélico, très courte finale !

Nous voici (enfin) en courte finale ! Ce qui, je l'espère, réjouira tous les passionnés de la voilure tournante et de l'hélicoptère en particulier. Ils auront très bientôt eux aussi la chance de pouvoir voler sous réglementation « Ultra Légère » ; ce qui n'est pas une mince avancée pour le mouvement hélicoptère dans son ensemble. Nous menons avec la DGAC les dernières concertations,

Déjà plusieurs constructeurs se manifestent. Déjà quelques écoles soumettent leurs dossiers de formation de pilotes ULM Classe 6. Déjà de nombreux candidats au brevet de pilote ULM Classe 6... s'impatientent. Déjà nous envisageons des actions communes avec l'UFH\* et la FFG.\*\*

\* UFH : Union Française de l'Hélicoptère

\*\* FFG : Fédération Française de Giraviation

Déjà nous sommes tournés vers l'avenir et le développement de la Classe 6.

Concrètement, la signature des textes devrait pouvoir être annoncée... comme un beau cadeau de fêtes de fin d'année 2011 !

Volontairement je n'entrerai pas ici dans les détails techniques de la réglementation ULM Classe 6 et les modalités de sa mise en place; tout cela fera l'objet de l'annonce officielle de sa naissance sur le site FFPLUM et par courrier électronique fédéral.

Sachez seulement que dans leur principe les règles appliquées à l'ULM Hélico ne seront pas différentes de celles des autres classes.

A très bientôt donc pour le faire-part de naissance.

Dominique Méreuze

## Publicité



**Pioneer 200 - Pioneer 300 - Groppo TRIAL**

## Les plus beaux ULM sont chez Silvair !

ULM Trial Nando Groppo, ULM Pioneer 200 & 230, ULM Pioneer 300 ou avion 4 places Pioneer 400... De la Jeep à la Ferrari des airs, la gamme Silvair couvre tous les besoins, du kit au prêt à voler.

Vente, location, parc permanent, entretien, école



Venez les essayer et volez autrement !

[www.ulmpioneer.fr](http://www.ulmpioneer.fr)

# 995€ Pilotage hélico!

Stage de pilotage PPL-H - 5 vols de 30 minutes et 2h 30 de formation théorique. Ecole agréée

## Ecole Silvair ULM & Hélico

N'attendez pas l'arrivée de la classe 6 pour devenir pilote hélico ! Silvair Flight Center prépare, dès aujourd'hui, au pilotage des hélicos légers ou de toute autre machine sous licence PPL-H. Découvrez notre stage initial, ouvert à tous, même à ceux qui n'ont jamais piloté.

A Châtelleraut-LFCA, à deux pas du Futuroscope et 1h 10 de Paris en TGV, Silvair Flight Center forme les pilotes ULM, avion et hélicoptère, depuis l'école de début jusqu'à la licence européenne PPL/H.

Formation ab-initio, conversion de licence avion, remise à niveau, renouvellement de QT par instructeurs agréés. Possibilité de stage bloqué pour formation accélérée.



**SILVAIR SERVICES**

Aérodrome - 86100 Châtelleraut - LFCA  
Tel.: 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33

Silvair distribue  
Pioneer / Alpi Aviation,  
Groppo et TECNAM

# Aviation et Pilote



# ABONNEZ-VOUS!

Offre réservée aux lecteurs d'ULM Info, valable dans le cadre d'un abonnement d'un ou deux ans

## -15%

Coupon à retourner accompagné du règlement à : S.E.E.S., Aviation & Pilote, aérodrome de Lognes-Émerainville, 77185 Lognes, France

Votre contact : Hélène Montmayer - [hmontmayer@aviation-pilote.com](mailto:hmontmayer@aviation-pilote.com) - Tel +33(0)1 64 62 05 06 - Fax +33(0)1 64 62 11 09

## VOS COORDONNEES :

NOM .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

.....

Code postal .....

Ville .....

Pays ..... Tel .....

Email .....

Je m'abonne     Je me réabonne : N° Abt .....

	FRANCE	CEE	Etranger /DOM/TOM
Découverte (3 mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	<input type="checkbox"/> 23 €
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
1 AN à -15 %	<input type="checkbox"/> 51 € <del>60 €</del>	<input type="checkbox"/> 58,65 € <del>69 €</del>	<input type="checkbox"/> 67,15 € <del>79 €</del>
2 ANS à -15 %	<input type="checkbox"/> 96,90 € <del>114 €</del>	<input type="checkbox"/> 110,50 € <del>130 €</del>	<input type="checkbox"/> 123,25 € <del>145 €</del>

RELIURE France métropolitaine (12 N°)  14 € (Etranger nous consulter)

Je règle la somme de ..... € par :

chèque à l'ordre de "SEES"

carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypte

Expire on

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Signature

Encore plus rapide,  
abonnez-vous sur

[www.aviation-pilote.com](http://www.aviation-pilote.com)

délai d'installation  
3 semaines.



## Les femmes pilotes à Niort

La FFPLUM a participé activement au premier rassemblement des Femmes Pilotes. Organisée par l'AFFP (Association Française des Femmes Pilotes), cette manifestation a présenté, sous un angle féminin, l'ensemble des fédérations aéronautiques, mais aussi de nombreux métiers relatifs à l'activité aérienne professionnelle et de loisirs.

Pour la FFPLUM, l'opération a été coordonnée par la Commission « voler au féminin », avec le Comité Régional ULM Poitou-Charentes, la Présidente nationale Michèle Magnien et Anne Schmitt, la Présidente régionale et membre active de l'Aéroclub des Deux -Sèvres.

Les femmes pilotes ULM ont marqué leur participation, au travers du stand régional, animé par Bernard Brunet et Valérie Cartais, respectivement, Président et Secrétaire.

De nombreuses conférences ont jalonné le week-end, dont une animée par Florence Leaute, sur le thème du voyage en Europe. Sans oublier l'arrivée en vol de certaines pilotes comme Florence, depuis la région nantaise et Monique depuis le Beaujolais.

En conclusion, une première réussie à Niort, les 16, 17 et 18 septembre derniers.

**Monique Bouvier**  
Commission fédérale « voler au féminin »

### Communiqué Afld



En application des dispositions du 3<sup>e</sup> alinéa de l'article R. 232-97 du code du sport, l'Agence française de lutte contre le dopage a décidé de faire publier, **sans mention patronymique**, dans « ULM Info », publication de la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé, le résumé suivant de sa décision :

#### Résumé de la décision relative à M. ... :

« M. ..., titulaire d'une licence délivrée par la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé, a été soumis à un contrôle antidopage, organisé le 13 mai 2010 au Breuil (Loir-et-Cher), à l'issue des championnats de France de planeur ultra-léger motorisé. Selon un rapport établi le 30 juin 2010 par le Département des analyses de l'Agence française de lutte contre le dopage, les analyses effectuées ont fait ressortir la présence d'indapamide.

Les instances disciplinaires compétentes en matière de dopage de la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé n'ayant pas statué dans les délais qui leur étaient impartis par les dispositions de l'article L. 232-21 du code du sport, l'Agence française de lutte contre le dopage a été saisie d'office sur le fondement des dispositions du 2<sup>e</sup> de l'article L. 232-22 du code du sport.

Par une décision du 26 mai 2011, l'Agence française de lutte contre le dopage a décidé de relaxer M. ... pour des raisons médicales. La décision prend effet à compter de la date de sa notification à l'intéressé. »

N.B. : la décision a été notifiée par lettre recommandée au sportif le 6 juin 2011, ce dernier en ayant accusé réception le **7 juin 2011**.

# Les vieux DÉB'S



Partant du principe qu'un Vieux Déb's qui ne bouge pas c'est prendre le risque qu'il ne puisse se remettre en route, nous bougeons donc !

Petit flashback sur les quelques derniers mois passés : Mise en ligne sur notre site Internet d'un dossier le plus complet possible sur " l'aventure Aviasud " avec le maximum d'infos trouvées sur l'entreprise : films, manuels, documentations, publicités, témoignages...

<http://www.lesvieuxdebs.fr/fr/information/34184/l-aventure-aviasud>

Belle réussite du fly'in Aviasud les 30 avril et 1<sup>er</sup> mai, sur notre terrain à l'initiative de Marcus Lambert (voir son blog) pour les passionnés de la gamme Aviasud, <http://mistral-uhl.over-blog.com/>



La présence de Mme d'Otreppe et de ses enfants ainsi que celle de Dominique Méreuze et son épouse ont largement contribué à la réussite de cette manifestation.



mise en route d'un moteur Sachs



Mise en ligne sur notre site Internet du dossier sur Jean-Luc -Raphaël Prignol, notre Vieux déb's " étalon " :  
<http://www.lesvieuxdebs.fr/fr/information/34378/jlrp-vieux-deb-s>

Récupération d'un Chickinox et de 2 Vector 600.

Début août, sortie annuelle des Vieux Déb's, pour les dépoussiérer, à la rencontre du Tour ULM 2011 aux Ecottays et ensuite à la rencontre de nos irréductibles et si sympathiques amis bretons.

Participation réussie au Festival international de l'aviation ultra légère de Blois qui nous a permis de faire connaître notre projet de sauvegarde des ULM anciens et enregistrer aussi des nouveaux adhérents.

**Projets à court terme :**

Préparation et mise en ligne de dossiers sur le Quicksilver GT 400, le Quicksilver Sprint, le Weedhopper AX 3 ten years...

Suite à l'implication de la Fédération (email aux adhérents et message du Président dans les revues ULM sur le Patrimoine) retour de nombreuses propositions d'aide...

Commande de caisses de stockage, démontage et répertoire des appareils donnés à l'association... en attendant des jours meilleurs...

Préparation de notre vol commémoratif pour célébrer les 30 ans du 1<sup>er</sup> Londres-Paris en 2012.

Recherche d'un local sur un aérodrome ou d'un financement pour la création d'un Musée ULM.



Merci à tous pour votre aide et vos idées qui sont les bienvenues, les vieux Déb's.

Guy Wardavoir



[www.lesvieuxdebs.fr](http://www.lesvieuxdebs.fr)



Les Vieux DéB'S  
 Aérodrome du Petit Bois Landry  
 28240 Champrond en Gatine

Guy Wardavoir - mob. 06 14 591 491  
 Susan Holt - mob. 06 03 12 25 87  
 email : [wardavoir.guy@orange.fr](mailto:wardavoir.guy@orange.fr)  
 email : [susan@holtfrance.com](mailto:susan@holtfrance.com)

**Le vol ultra Léger**

850 g Batterie pour Rotax 912

265 kg Xair Hanuman

115 kg Alatus

55 kg D.Motor 4 temps 80 CV

RAND-KAR  
 Canal de la Martinière 44320 FROSSAY - France  
 Tél. : +33(0)240 64 21 66 - Fax : +33(0)240 64 15 22  
 Email : [contact@randkar.fr](mailto:contact@randkar.fr) [www.randkar.fr](http://www.randkar.fr)

Publicité



# Les bons réflexes contractuels en matière d'achat ou de vente d'un ULM d'occasion.

## 1<sup>er</sup> volet de la réflexion : de la garantie des vices cachés entre particuliers

Il n'est pas inopportun d'aborder aujourd'hui une matière qui ne devrait pourtant pas avoir vocation à devenir contentieuse, à savoir l'achat ou la vente d'un ULM d'occasion entre particuliers...

Pourtant, elle l'est !

Que ce billet soit donc l'occasion de mettre à jour les premiers (bons) réflexes du droit des contrats qui doivent prévaloir dans toute négociation et précisément éviter ou... limiter les effets des futurs contentieux.

A titre liminaire, précisons que ce billet n'a pas vocation :

- à donner conseil vis-à-vis de toutes démarches techniques qui doivent - d'évidence ! - présider à l'acquisition d'un ULM d'occasion (*examen de la machine par l'homme de l'art, analyse du carnet d'entretien et des preuves rapportées du respect des prescriptions du constructeur, historique des incidents et accidents, lecture et remise des factures d'entretien et de remplacement des pièces, etc., déclarations d'intention du vendeur sur le bon état de sa machine, l'absence d'accident ou d'incident majeur*),
- à rappeler les documents exigés par la loi à l'occasion de toute vente d'ULM,
- à préciser les formalités administratives associées à la vente d'un ULM.

- **Que l'avocat s'autorise à titre liminaire à livrer quelques réflexions philosophiques sur la nature profonde de l'acte de vente et d'achat...**

Le contrat de vente d'un ULM procède de ressorts complexes qui, tous, vont influencer sur la nature de la convention qui sera négociée.

Ne nous voilons pas la face ; je ne dirai pas que l'acte de

vente ou d'achat est un acte de guerre mais il demeure cependant l'expression d'un rapport de force, tempéré, aggravé ou influencé par l'incompétence ou la négligence des protagonistes à l'acte de vente et d'achat, leur impatience, leur pulsion, leur empressement ou encore leur aveuglement à conclure la transaction.

Ces rapports complexes sont encore affectés par le déséquilibre fondamental né entre l'état de vendeur et celui d'acheteur alors qu'une fois la transaction négociée et exécutée :

- le vendeur se trouve dégagé - pour ne pas dire libéré - de la machine cédée et détenteur de sa contrepartie financière, position très confortable,
- l'acheteur étant, lui, investi de la propriété de la machine mais « allégé » de son prix de vente et alors susceptible de devoir affronter ce qu'il a acheté au regard de ce qu'il espérait acheter.

C'est alors la convention des parties qui va faire leur loi, gérer leur éventuel contentieux et qui doit permettre de compenser et d'apporter solution à ce « déséquilibre fondamental ».

- **L'appréhension par l'acheteur, a priori de la vente, du risque de vice caché.**

Il s'agit bien là de la crainte essentielle qui doit animer tout acheteur de s'interroger et de tenter de se prémunir des vices



et désordres judiciairement sanctionnables que peut receler, insidieusement... par définition, la machine acquise et qui ne vont se révéler qu'à terme plus ou moins long... avec des conséquences, notamment financières, plus ou moins importantes et... désespérantes !

Car bien sûr, le moteur ne va pas s'affaisser sur le tarmac, ni les jambes de train se retourner au premier roulage les roues face au ciel lors du premier d'essai avant acquisition !

Les incidents et désordres sont souvent plus insidieux et conséquence plus ou moins tardive d'une usure prématurée liée à des usages intensifs ou dysfonctionnements non forcément révélés, de criques non décelables, de moteur fatigué, d'ailes de pendulaires affaiblies par les rayons UV, enfin de tout ce que le Code civil qualifie de vice caché, c'est-à-dire dans la définition qu'en donne ce texte sous l'article 1641 : « *des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus* ».

Est donc posée la question pour l'acheteur non seulement de prendre conscience de ces risques potentiels mais de savoir comment avant achat se prémunir contractuellement et du mieux possible à l'égard d'éventuels vices cachés.

### ● L'appréhension du risque de vice caché par le vendeur

La situation du vendeur est radicalement en opposition !

La principale préoccupation du vendeur, dans l'ensemble, est ne plus entendre parler de la machine vendue et de jouir paisiblement du prix reçu sans crainte de devoir affronter les conséquences, notamment judiciaires, de la mise à jour par son acheteur d'un vice caché.

Les préoccupations sont donc radicalement opposées et constituent un cas d'école d'épreuve de force à résoudre a priori ou a posteriori de la vente.

### ● Les solutions de la confrontation contractuelle

1) Le plus important et l'essence du présent billet résident dans la nécessité qu'acheteur et vendeur aient conscience de l'étendue de leurs droits et de leurs prérogatives contractuelles respectives. Rien n'est plus désespérant que des négociations conduites sans connaissance des droits des uns et des autres mais surtout des possibilités que la loi accorde aux uns et aux autres et que les conventions d'achat et de vente soient conduites à vau-l'eau au gré du hasard.

Pour ce qui concerne la question juridique des vices cachés, l'alternative est simple et doit être absolument connue et... gérée par tout contractant dès l'origine des pourparlers.

2) De son côté, l'acheteur a nettement intérêt à pouvoir bénéficier de la « garantie des vices cachés » que confère l'article 1641 du Code civil. Si un tel vice caché survient, le vendeur en devra la garantie.

Cela signifie que le vendeur devra soit verser une indemnisation à son acheteur compensant le désordre et les conséquences financières du désordre, soit restituer le prix de vente et récupérer sa machine si le vice caché est suffisamment grave pour emporter résolution de la vente litigieuse, ce que les parties ou... le Tribunal décidera !

**Cette garantie des vices cachés est acquise de plein droit sans qu'il soit nécessaire de la mentionner dans la convention de vente.**

Le Code civil protège donc l'acheteur, naturellement plus vulnérable.

3) La question est plus subtile côté vendeur. Ce dernier a évidemment tout intérêt à ce que soit exclue cette garantie. Pour ne pas y être soumis, le vendeur doit donc expressément s'en exonérer et mentionner dans l'acte de vente :

*« La machine est vendue dans l'état dans lequel elle se trouve au jour de la vente, sans aucune garantie du vendeur, notamment sans garantie des vices cachés telle que visée par l'article 1641 du Code civil. »*

En cas de survenance d'un vice caché postérieur à la vente, quelle qu'en soit l'importance, les conséquences financières en seront supportées par le seul acheteur.

**Une exception légale a été prévue par la jurisprudence.**

La clause contractuelle d'exclusion des vices cachés mentionnée dans une convention de vente entre deux particuliers ne peut être opposée par un vendeur qui connaissait le vice et s'est abstenu de le porter à la connaissance de son acheteur, « *nul ne pouvant se prévaloir de sa propre turpitude* ».

4) Chacun a compris l'antinomie des positions entre vendeur et acheteur de plus fort à l'occasion de la vente des ULM d'occasion.

Comment la résoudre ? La solution n'est évidemment pas juridique mais économique.

L'emportera celui qui réussira à imposer la clause qu'il souhaite !



**ULM ESPACE AÉRIEN****FORMATION**

ULM PENDULAIRE, MULTI-AXES,  
AUTOGIRE ET PARAMOTEUR



Centre de formation instructeur ULM  
Centre de réactualisation IULM  
Centre de contrôle IULM

[www.espace-aerien.com](http://www.espace-aerien.com)

**ESPACE AÉRIEN DIFFUSION**

IMPORTATION  
VENTE  
MONTAGE

**ICP - SAVANNAH - BINGO**

ULM PRÊTS À VOLER OU EN KITS

ATELIER - MAINTENANCE ET RÉPARATION

[www.ulm-microlight.com](http://www.ulm-microlight.com)

ULM ESPACE AÉRIEN-ESPACE AÉRIEN DIFFUSION  
Pierre-Emmanuel Leclère, aérodrome 26200 Montélimar  
Tél : +33 (0)4 75 53 76 73, Port : +33 (0)6 07 76 67 12

Publicité

Soit le vendeur cédera au refus de son acheteur d'accepter une « vente en l'état » et acceptera une vente avec garantie légale des vices cachés,

soit le vendeur imposera l'exclusion expresse de la garantie des vices cachés et une vente en l'état.

L'issue de la négociation ne sera donc réglée que par le rapport de force né entre les deux parties et la capacité de l'un à faire céder l'autre... !

Un prochain billet traitera de la mise en œuvre de la garantie des vices cachés non sans avoir d'ores et déjà précisé que toute clause d'exclusion de la garantie des vices cachés contenue dans un acte de vente d'un ULM cédé par un vendeur professionnel à un particulier est inopposable à ce dernier qui pourra toujours lui opposer la garantie légale prévue par l'article 1641 du Code civil.

Seront notamment évoqués le concept de vice caché par opposition au concept de vice apparent qui n'est jamais garanti, les subtilités de la procédure si elle doit être engagée et les comportements prudents à adopter en présence de la naissance d'un vice de la machine acquise.

En tout état de cause, il convient de tourner sept fois son stylo dans sa main avant d'apposer sa signature sur un acte de vente d'un ULM.



Serge Conti  
Avocat à la Cour de Paris  
TH-TT-UL-BL...



# j20

L'autogire MADE BY DTA



Aérodrome de Montélimar Ancône 26200 MONTELIMAR  
Tél. 04 75 01 20 83 • [jro-dta.com](http://jro-dta.com)





# Championnats de France d'ULM 2011

# Paramoteur

Soixante-quinze pilotes paramoteurs se sont donné rendez-vous à Couhé-Vérac (à quelques kilomètres au sud de Poitiers) fin mai pour élire les meilleurs de la saison. Au rendez-vous également une délégation anglaise et une italienne, un club organisateur très sympathique, des Commissaires motivés, des nouveaux Directeurs de course... et un invité encombrant dont nous nous serions bien passés : le vent !



Leitmotiv de ce championnat, une météo capricieuse que les organisateurs ont dû surveiller sans répit, comme le lait sur le feu, afin d'optimiser les possibilités d'épreuves. En permanence « à la marge » les conditions météo ont laissé peu de place aux épreuves de maniabilité ainsi qu'à la manifestation aérienne qui devait se dérouler au milieu de ce championnat. A l'image de la plateforme de Couhé où cohabitent sereinement plusieurs activités aéronautiques, l'idée était d'offrir au public et aux médias la possibilité de découvrir toutes sortes d'aéronefs et de profiter d'un spectacle de maniabilité orchestré par les meilleurs pilotes du moment, dans le cadre de la compétition. Malgré la fin de non-recevoir de la météo locale sur le jour férié susceptible de drainer le grand public, cette initiative mérite d'être soulignée en souhaitant que l'idée soit à nouveau retenue pour les éditions prochaines.

Mais revenons à la compétition...

Sentant « le vent tourner » (c'est le cas de le dire) les Directeurs de course, après le briefing général, ont décidé d'anticiper le démarrage du Championnat en lançant dès le dimanche soir un slalom « trèfle » suivi d'une précision d'at-

terrissage. Bien les en a pris puisque jusqu'à la fin de la compétition il sera impossible de renouveler l'expérience. A ce jeu ce sont Pascal Vallée, David Muzellec et Alex Matéos en monoplace à pied qui affichent les meilleurs temps. Le spectacle était aussi sur le slalom des chariots, la moitié d'entre eux ne pourront valider un temps après des touchés de roues durant l'épreuve. Seul un compétiteur cassera une hélice.

Le lendemain s'oriente naturellement vers des épreuves de navigation. Le matin « navigation balises avec contraintes » où il faut enchaîner jusqu'à 5 balises nommées par une lettre suivies obligatoirement par une balise nommée par un chiffre.

Chacun construit donc son propre parcours... L'après-midi est dédiée à une navigation indice. Il faut suivre un tracé partiel sur lequel une photo à trouver sert de point de départ d'une droite qui mène à un nouveau tracé sur la carte... On se souviendra des hésitations au décollage dues au vent soutenu... levées par l'équipage biplace composé de Claude Ponceau et Christine Créon... L'instinct grégaire du paramotoriste a fait le reste et tout le monde s'est mis en l'air avec un vent fort mais laminaire en altitude.



Mardi les conditions fortes ont fait hésiter les directeurs de course qui ont finalement lancé une économie/photos en espérant une accalmie... Accalmie tardive puisque l'heure de retour a été repoussée pour permettre le déroulement de l'épreuve. Afin de rendre jouable cette manche alors que les conditions restaient difficiles, 3 balises étaient identifiables directement sur la carte (en cherchant un peu...). Il était donc possible de décoller et de se reposer rapidement en ayant trois balises... afin de valider l'épreuve sans s'exposer si les conditions étaient jugées trop fortes, une fois en l'air, par le pilote. Curieusement cette option n'a été retenue par aucun compétiteur... On retiendra la tension, vécue par tous, liée à des conditions fortes qui portent, légitimement, tout pilote à une introspection prolongée... Les nerfs de tous ont été mis à rude épreuve.

Mercredi, après l'annonce du CUT, épreuve de navigation avec des photos à repositionner sur des « secteurs ». Si le vol était initialement conçu pour offrir une vision « touristique » au-dessus de la Charente, en deux étapes, les conditions forcissantes ont amené un nombre important de pilotes à se poser à l'atterrissage intermédiaire où la seconde partie de l'épreuve était transmise... Jeudi fut jour de pause pour tous en raison de la météorologie capricieuse.

Vendredi matin une manche de navigation à dominante vitesse, plutôt tactique, a été lancée... puis en anticipant le démarrage de la convection, les Directeurs de course ont décidé de lancer une manche d'économie pure... à seulement une heure de l'heure de clôture officielle. Cette manche, uniquement destinée à la poule Elite couvrira le ciel poitevin de tâches multicolores pendant plus d'une heure trente... tel le final d'un feu d'artifice. Véritable temps fort de cette compétition, et pieds de nez à la météo difficile connue pendant la semaine écoulée, cette manche fut clôturée lorsque David Muzellec et Pascal Vallée, une fois posés, se félicitèrent mutuellement... démontrant par là, la convivialité et le Fair-play qui peuvent caractériser notre activité.

Alors que tous les participants pouvaient enfin se détendre et commençaient à ranger leurs affaires, un concurrent porta réclamation expliquant qu'il avait été seul à respecter la NO-FLY ZONE au-dessus du camping et d'une partie des installations de l'aérodrome. Zone définie dès le début de cette compétition. Après examen et confirmation des éléments par analyse des traces GPS, les Co-Directeurs de course proposèrent à l'intéressé de prendre la première place de cette épreuve sans changer les

positions des autres concurrents dans l'idée de conserver un certain équilibre dans la notation des performances réelles réalisées pendant l'épreuve. Cette solution n'ayant pas suffisamment séduit le compétiteur, le jury du recours se rassembla en urgence pour examiner cette question.

A l'issue des discussions le jury a tranché en pénalisant les concurrents n'ayant pas respecté une règle peut-être mal ou pas assez définie lors des briefings, de l'aveu même des Directeurs de course.

Quoi qu'il en soit, cet évènement a jeté un froid évident sur la cérémonie de la remise des prix, ce qui fut bien dommage lorsque l'on repense aux efforts consentis par tous pour faire de cette manifestation une réussite malgré une météo extrêmement difficile. Le classement a donc été fortement chamboulé à la dernière minute... portant certains à s'interroger sur sa représentativité sportive.

Suite à deux réclamations qui ont été faites auprès du Comité Directeur de la Fédération, celui-ci a rappelé que dans le règlement général, la décision du jury était le dernier recours et était incontestable. De ce fait le classement officiel est celui qui avait été annoncé lors de la cérémonie de clôture.

Une réflexion sur de nouvelles règles et sur l'intégration de moyens techniques accrues est en cours. Les prochains Championnats de France devront être pour les compétiteurs un moment fort dans la saison sportive européenne !!!



**Vous pouvez retrouver les détails du classement et des épreuves sur Internet, ainsi que des films et de nombreuses photos, puisque, autre nouveauté de ce championnat, l'intégralité de la manifestation a été suivie par des professionnels de l'image :**  
[www.ffplum.fr](http://www.ffplum.fr)



**Marc Coffinet  
et David Rotureau**

Crédit photos : nico@mofostudio.fr  
Tél. 06 87 85 14 76



# Championnat de France d'ULM 2011

## Classic-classes

Du lundi 30 mai au vendredi 03 juin 2011, se déroulait sur l'aérodrome de Couhé-Vérac, le Championnat de France d'ULM. Dans la catégorie « Classic-Classes », 18 ULM sont venus en découdre pour accéder à une place, la plus haute possible sur le podium. Cette année 4 multiaxes biplace, 5 pendulaires biplace et 9 pendulaires monoplace se sont inscrits. À déplorer qu'aucun multiaxes monoplace et pas plus d'autogires n'avaient fait le déplacement. Et, pour la 1ère fois, la Commission sportive de la FFPLUM me confiait la direction de la course.

Dès le **lundi matin**, après un briefing à 07 h 00 les concurrents s'élancent pour une épreuve de « Précision de Navigation ». Il s'agit de survoler le plus précisément possible une route sinueuse tracée sur la carte, longue de 100 kms sur laquelle 31 balises de contrôles ont été placées, mais bien sûr, sans que les participants ne sachent où elles se trouvent. Seule la correction sur l'enregistreur de vol permettra de dire si le pilote a bien survolé cette route. Et déjà les « favoris » se placent : en multiaxes biplace, l'équipage José Vande Veken - Nicolai Omelcenco réalise la meilleure perf. En pendulaire biplace les équipages Bruno Bouron - Stéphane Lelong et Eric Groby - Laurent Rapiteau réalisent la même performance mais l'équipage Bruno Bouron - Stéphane Lelong prend la tête au bénéfice du meilleur chrono, alors que l'équipage Guillaume Richard - Georges Monier pointe son nez en 3<sup>e</sup> position. En pendulaire monoplace, Pascal Guyon réalisant le meilleur chrono, relègue Jean-Michel Serre à la deuxième place.

L'**après-midi**, épreuve « d'Economie-Distance » : réaliser un maximum de kilomètres avec une quantité d'essence limitée ! C'est l'équipage Jean-Claude Sylvestre - Pascal Roche en multiaxes biplace qui réalise le max de kms : 222 kms avec 11 kg de carburant. Dans les autres classes, nous retrouvons l'équipage Bruno Bouron - Stéphane Lelong en pendulaire biplace et Pascal Guyon en pendulaire monoplace.

**Mardi 31/05**, épreuve de « Balises Max » : survoler un maximum de balises dans l'ordre de son choix mais en un temps maxi de 01 h 30. En multiaxes biplace, l'équipage José Vande Veken - Nicolai Omelcenco reprend les devants suivi de près

par l'équipage Georges Truchet - Bruno Lejuteur alors qu'en 3<sup>e</sup> position on voit pointer un équipage 100 % féminin : Florence Doizelet - Anne-Catherine Fargher ! En pendulaire biplace, c'est l'équipage Guillaume Richard - Georges Monier qui remporte l'épreuve alors que Pascal Guyon consolide sa 1<sup>ère</sup> place suivi de Patricia Roumier et Nicolas Boche, histoire de rappeler aux jeunes qui ne faut pas l'enterrer trop vite !

L'après-midi, une épreuve combinant précision de navigation, recherche de marques au sol et slalom. Attention à 150 m sol mini et autour de « piquets » qui sont en fait des intersections de routes avec suffisamment de distance entre elles ! Et là, il faut éviter de survoler ces balises, le diamètre de celles-ci étant de 200 m. En multiaxes biplace, c'est encore José Vande Veken - Nicolai Omelcenco qui conforte sa 1<sup>ère</sup> place suivi de Georges Truchet - Bruno Lejuteur alors qu'en pendulaire biplace, c'est l'équipage Guillaume Richard - Georges Monier qui prend la tête et en pendulaire monoplace, on retrouve dans l'ordre : Pascal Guyon, Patricia Roumier et Alban Roche.

**Mercredi 01/06**, l'épreuve du matin est une « Nav-Contrat ». Il s'agit de déclarer le nombre, l'ordre de survol des balises choisies, et le temps estimé entre la 1<sup>ère</sup> et la dernière balise survolée. On assiste à un départ type « 24 h du Mans » mais à l'ancienne ! Les ULM sont alignés d'un côté du « taxiway » et les pilotes de l'autre côté, les feuilles d'épreuves sont déposées sur les ULM, et au coup de sifflet du Directeur de Course, qui déclenche en même temps le chrono « début d'épreuve », on sprinte vers son ULM, on prépare sa Nav



sous l'aile, on n'oublie pas de donner sa feuille de déclaration aux Commissaires et on ne perd pas de temps à décoller, car le chrono tourne et il faut aller survoler ses balises déclarées dans le temps imparti !

### Classement de l'épreuve

#### Multiaxes biplace :

1ers : José Vande Veken - Nicolai Omelcenco  
2èmes : Jean-Claude Sylvestre - Pascal Roche  
3èmes : Florence Doizelet - Anne-Catherine Fargher.

#### Pendulaire biplace :

1ers : Eric Groby - Laurent Rapiteau  
2èmes : Guillaume Richard - Georges Monier  
3èmes : Bruno Bouron - Stéphane Lelong.

#### Pendulaire monoplace :

1er : Pascal Guyon  
2ème : Patricia Roumier  
3ème : Alban Roche.

**Le Mardi après-midi**, le vent est trop fort et ne permet pas de faire d'épreuves. Le classement général à l'issue de la 2ème journée s'établit comme suit :

**Multiaxes biplace :** 1ers José Vande Veken - Nicolai Omelcenco. 2èmes : Jean-Claude Sylvestre - Pascal Roche.

3èmes : Georges Truchet - Bruno Lejzeur

**Pendulaire biplace :** 1ers : Bruno Bouron - Stéphane Lelong. 2èmes : Guillaume Richard - Georges Monier.

3èmes : Eric Groby - Laurent Rapiteau.

**Pendulaire monoplace :** 1er : Pascal Guyon

2ème : Patricia Roumier / 3ème : Alban Roche.

**Jedi 02 juin**, briefing 07 h 30, mais les conditions météo ne sont pas favorables, le déco est retardé et c'est vers 09 h 00 que l'épreuve « Recherche de Photos » démarre. Sauf pour les pendulaires monoplace car le vent forçait de plus en plus et les pilotes ne sont pas mécontents de la décision du Directeur de course d'être restés au sol ! Le retour d'épreuve se fait alors que le vent rafaleux rend la précision d'atterrissage de plus en plus difficile, et malheureusement Valérie Cartais en fait les frais avec un atterrissage en pleine rafale : machine cassée et cheville abîmée, mais avec la volonté qu'elle a, elle va vite être « sur pied » !

En pendulaire biplace, l'équipage Eric Groby - Laurent Rapiteau fait une énorme boulette, et s'aperçoit à mi-parcours que les autres concurrents qu'il commence à croiser vont dans le bon sens ! Ce qui donne le classement suivant :

1ers Bruno Bouron - Stéphane Lelong

2èmes : Guillaume Richard - Georges Monier

3èmes : Cyril Bourgaux - Gaëtan Magnan.

L'après-midi, Eole se met en colère et bloque toutes les machines au sol ! **Vendredi 03/06**, 07 h 30, briefing pour l'épreuve de « Short-Short », « Lancer de patate sur cible », et « Précision d'Atterrissage ». Et encore une fois, le vent compromet le déroulement de l'épreuve qui se limitera au « Short-Short » : décoller le + court possible, faire un tour de piste et se poser le plus court possible.

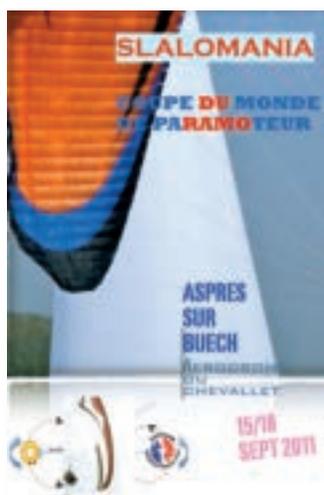
La compétition se termine, l'ambiance a été excellente. Bravo à Laurent Lafont, qui a consommé le moins d'essence sur la compétition mais, l'épreuve « éco » ne durait pas toute la semaine ! En tout cas, il a su mettre une bonne ambiance et a souvent fait rire tout le monde, on espère bien te revoir l'année prochaine, pour gagner peut-être ? Les compétiteurs en ont un peu bavé vu les conditions de vent, fort par moments, toute la semaine, mais les meilleurs ont gagné et la victoire est d'autant plus belle quand on va la chercher. Un sportif, et a fortiori un champion, c'est celui qui se bat pour gagner et qui gagne, mais aussi, surtout et d'abord, celui qui accepte la défaite quand elle est là, à méditer...



A l'année prochaine ! **Jean-Jacques Montel**

Crédit photos :  
nico@mofostudio.fr  
Tél. 06 87 85 14 76

CLASSEMENT	Equipage
<b>Pendulaire Monoplace</b>	
1	Pascal GUYON
2	Alban ROCHE
3	Patricia ROUMIER
<b>Pendulaire Biplace</b>	
1	Bruno BOURON / Stéphane LELONG
2	Eric GROBY / Laurent RAPITEAU
3	Guillaume RICHARD / Georges MONIER
<b>Multi-axes Biplace</b>	
1	José VANDE VEKEN / Nicolai OMELCENCO
2	Georges TRUCHET / Bruno LEJZEUR
3	Jean-Claude SYLVESTRE / Pascal ROCHE
<b>Paramoteur Décollage à pied Homme monoplace Eole</b>	
1	Pascal VALLEE
2	David MUZZELLEC
3	Nicolas SALMAS
<b>Paramoteur Décollage à pied Homme monoplace Espoir</b>	
1	Dominique LAPERRIE
2	Daniel MONTAUDON
3	Richard DRESKY
<b>Paramoteur Décollage à pied Femme monoplace</b>	
1	Sandrine MUZZELLEC
2	Coralie MATEOS
3	Kathia WESSENBACHER
<b>Paramoteur Décollage à pied Biplace</b>	
1	Christophe CHARON / Aurore BOURN
2	Cyril BERTAIN / Céline DOMINGUEZ
3	Vincent BUTTER / Anthony MARTIN
<b>Paramoteur Chariot Monoplace</b>	
1	Pierre BOURGUE
2	Philippe SARHADIN
3	Pascal BUREL
<b>Paramoteur Chariot Biplace</b>	
1	Bruno LIONDRE / Béatrice LIONDRE
2	Alain MANGUET / Claudine MANGUET
3	Bruno BERKANE / Riggs LESNAK



# Slalomania

## Une nouvelle ère pour la compétition paramoteur

Tomber des chronos en slalomant autour de pylônes gonflables de 12 m de haut est ce que souhaitent les pilotes du circuit international. La FFPLUM a réussi à organiser la 1ère Coupe du Monde de Slalom, estampillée catégorie 2 FAI\*, du 14 au 17 septembre sur l'aérodrome de Aspres-Sur-Buëch.

### Lassés des navigations

Depuis plusieurs années, la plupart des pilotes expriment leur désintérêt pour la compétition traditionnelle. Passer des heures à préparer les épreuves, voler 2 h en navigation, reconnaître des photos, survoler des balises, rester 5 h en l'air à enrouler des thermiques... Tout cela n'amuse plus personne.

Ce qu'ils veulent, c'est de la mania et de la précision, des épreuves courtes, rapides et faciles, plus intenses voire spectaculaires, et qui s'assimilent finalement plus à un spectacle. La nouvelle génération de pilotes incarne évidemment cette nouvelle pratique du vol en paramoteur.

### Du moto-cross aux X Games

2009, 2010 et 2011 : 3 ans sans compétition internationale, c'est long, inédit et frustrant pour la plupart des pilotes qui ont besoin de ces rencontres.

Ce manque allié à cette idée de concourir suivant une nouvelle formule qui germe dans la tête de nombre d'entre eux ont finalement abouti à deux événements ; PARABATIX et SLALOMANIA.

PARABATIX, lancée il y a un peu plus d'un an, s'apparente plus à un show qu'à une compétition. Il s'agit de slalomer autour de pylônes mais le jeu consiste surtout à attraper avec les pieds des anneaux en mousse ou sortir des ballons disposés au centre du circuit. Les responsables choisissent la dizaine de pilotes qui vont participer au spectacle. SLALOMANIA est une compétition, ouverte à tous les

pilotes, où seul le temps de parcours de contournement des pylônes est pris en compte.

Ces deux événements ne sont donc pas concurrents mais plutôt complémentaires. D'un côté, des pilotes sélectionnés avant tout pour assurer un show, de l'autre une compétition internationale officielle. Ils veulent tous les deux promouvoir le paramoteur. Avec cette dimension spectaculaire, on peut facilement imaginer qu'ils puissent à terme amener un public, pas forcément averti, à venir voir évoluer des paramoteurs aussi vite, aussi près du sol et dans des manœuvres aussi radicales.

### Huit, triangle et « Y »

Nous voici, mi-septembre, sur le plateau d'Aspres, qui accueille sur plus de 100 hectares, l'aérodrome du Chevalet. Le décor est magnifique. Sur 360°, de nombreux reliefs à plus de 1.500 m. 32 pilotes sont inscrits ; 3 Anglais, 2 Belges, 3 Espagnols, 1 Grec, 4 Polonais, 5 Tchèques et 14 Français.

Patrice Girardin, CTN\*, est l'organisateur général. Joël Amiable, DTN\*, est le Directeur de Course. Ils sont épaulés par une vingtaine de bénévoles super efficaces pour faire décoller et atterrir mais surtout pour monter et démonter les pylônes entre les manches.

Un système de chronométrage professionnel composé de cellules photos permet de relever les temps de parcours, au 100è de seconde près. Ce temps est dévoilé instantanément sur un écran visible de tous.



Crédit photos :  
nico@mofostudio.fr  
Tél. 06 87 85 14 76

Jeudi 15, 7 h 30 du matin, les hostilités sont lancées. Dès la 1ère épreuve du « Huit » (tourner autour de 2 pylônes), Alexandre Mateos et Mathieu Rouanet donnent le ton en finissant 1er et 2ème. Dans les 10 premiers, il y a 6 pilotes français. Leur nombre leur donne l'avantage mais ce n'est pas la principale raison car la majorité des pilotes étrangers présents sont des habitués des compétitions internationales et ont un excellent niveau de pilotage.

On gonfle un 3ème pylône pour l'épreuve du « Triangle ». Alexandre finit à nouveau 1er devant Pascal Vallée et le Polonais Grzegorz Krzyzanowski déjà 3ème sur la manche du Huit.

Un 4ème pylône est rajouté pour l'épreuve du « Y ». Alex toujours vainqueur devant Aurélien Ganaye et l'Espagnol Paco Guerra.

Trois épreuves, sans temps mort, ont été courues ce matin. La brise de l'après-midi ne permet pas d'effectuer d'autres vols.

Le vendredi, dès l'aube, trois autres épreuves, « Slalom, Y et Triangle » vont pouvoir être disputées. Alexandre survole une nouvelle fois le Slalom et le Y et se permet à chaque fois de prendre plus d'une seconde sur ses concurrents, ce qui, sur un parcours d'une trentaine de secondes, et vu le niveau global, révèle une suprématie. En fin de parcours sur le « Y », une erreur de manipulation avec son barreau d'accélérateur lui fait faire une ressource et le projette à 2 m au-dessus de la porte de sortie. Son temps n'est pas pris en compte, il se retrouve dernier de cette manche. Le Polonais Grzegorz en profite pour finir 1er. Pascal et Mathieu sont presque à chaque fois classés dans les 3 premiers. La brise thermique est toujours présente, même en fin d'après-midi et n'autorise pas d'autres épreuves.

Les phases finales démarrent samedi matin. Seuls les 16 premiers du classement provisoire vont s'affronter. Ils font chacun leur parcours et à l'issue, les 8 derniers seront éliminés. Puis une 2ème manche où seuls les 4 premiers restent en lice. Les 4 finalistes sont Alexandre, Grzegorz, Mathieu et Aurélien. Ces deux derniers vont effectuer 2 passages qui détermineront celui qui montera sur la 3ème marche du podium. Puis enfin c'est le duel entre Alex et Grzegorz pour la victoire.

### Courses par équipe

En parallèle à la compète individuelle, des épreuves et un classement spécifiques sont proposés par équipe de 3 pilotes (de la même nation). Les parcours sont identiques qu'en individuel. Le temps des 3 coéquipiers est cumulé et se base sur le principe du relais ; lorsque le 1er finit son parcours, il franchit la

porte de sortie et c'est le 2ème qui doit passer la porte d'entrée avec l'écart de temps le plus faible possible car le chrono court toujours. Idem pour le 2ème relais.

D'une manière générale et pour toutes les équipes, c'est sur le temps « perdu » entre les relais qu'il sera possible de gagner des places à l'avenir.

Deux épreuves le vendredi et une le samedi ont été organisées. Le titre est remporté par l'équipe France 1 composée de Mateos, Ganaye et Vallée devant France 2 (Rouanet, Mallard et Ragolski) et l'équipe polonaise (Mankowski, Malkusz et Krzyzanowski).

### Les pilotes forts

Michel Toutitou, le vétéran, réussit à faire partie du cut des 16 meilleurs pilotes, chapeau ! L'Anglais Dean Eldridge, équipé comme un super cross man (ce qui pourrait être un exemple à suivre) finit 10ème. Il fait partie, et on le savait déjà, des tout meilleurs pilotes mondiaux de cette discipline. L'Espagnol et show man par excellence, Paco Guerra, échoue à la 9ème place, juste au bord de la 2ème sélection des phases finales. Frédéric Mallard, 7ème, a énormément progressé. Plus régulier et plus performant, il s'octroie même sur une des manches la 4ème place. François Ragolski, 6ème, nouveau compétiteur paramoteur mais qui fait partie du top ten en voltige parapente, confirme ses ambitions dans cette activité motorisée. Pascal Vallée finit 5ème. C'est sans conteste l'homme fort du moment. Il loupe la demi-finale pour seulement 3/10ème. Enfin, à la 4ème place, et c'est sûrement la bonne surprise de cette compète, Aurélien Ganaye. Ce garçon a fait un énorme bond en avant. Plus fin et plus régulier, il s'est systématiquement placé dans les 4/5 premiers, finissant même 2ème sur l'épreuve du « Y » le jeudi. Aimant tourner des piquets avec ses potes depuis longtemps déjà, il était toujours en retrait par manque de régularité et de précision. Là, c'est clair, il sait parfaitement se placer et ses trajectoires sont à chaque fois optimisées. Ses compères peuvent le craindre d'autant plus qu'Aurélien a couru toutes les épreuves sans barreau d'accélérateur ! C'est dire s'il reste encore des secondes à gratter.

Un hommage est rendu aux deux compétitrices engagées; Coralie Mateos, qui manque sûrement d'agressivité pour se hisser plus haut mais qui est là avant tout pour partager ces moments intenses avec sa famille et les autres compétiteurs. Emilia Plak termine 11ème, c'est une belle performance mais elle a déjà prouvé par le passé qu'elle pouvait faire armes égales avec les hommes quand ce n'est pas leur passer devant.



### Le podium

3ème sur le podium ; Mathieu Rouanet. Ce diable de Mathieu, souvent nonchalant et parfois désabusé, est toujours présent quand il le faut. C'est sûr qu'il en a encore sous le barreau et c'est tant mieux car ce garçon a du panache.

2ème, le Polonais Grzegorz Krzyzanowski. Classé dès la 1ère épreuve, sa plus « mauvaise » place est 4ème sur le « Y » du jeudi. Son style est imparable ; les trajectoires sont tendues, les virages se font à inclinaison et hauteur constantes à chaque pylône. Cela paraît simple et facile tellement c'est fluide et précis (comme à chaque fois qu'en réalité la technique est complexe). C'est d'ailleurs, sur l'ensemble de la compétition, le pilote le plus constant et régulier.

Vainqueur de cette 1ère Coupe du Monde de Slalom ; Alexandre Mateos. Alex est un surdoué. Il manie en simultané les freins, les commandes TST et le barreau comme aucun autre. Il se permet même de finir 1er à chacune des 4 phases finales. Quand on le voit évoluer et qu'on observe l'écart de temps qu'il arrive à mettre à ses concurrents, on se demande bien qui est capable de le battre. C'est d'autant plus impressionnant qu'il est toujours en phase de progression !...

### SLALOMANIA, bis ?

A l'issue de ces trois jours, tous les pilotes sont unanimes ; c'est ça qu'ils veulent comme compétitions futures. Des épreuves courtes, qui s'enchaînent, faciles voire ludiques. Il n'y aura pas eu ni une seule plainte ni une seule réclamation. C'est un fait unique et inédit en rencontre internationale. Le type de parcours peut être très diversifié. Sur la base de 3, 4, 5 ou 6 pylônes, une multitude de slaloms peuvent être imaginés. Le système de comptage des points nécessite peut-être lui aussi une réflexion et un peaufinage. Ce qui est sûr c'est que la FFPLUM a établi une base. Ses délégués vont pouvoir présenter à la FAI le bilan de cette compétition et proposer ce qui pourrait devenir le standard des compétitions internationales en paramoteur. Il y a donc de fortes chances que l'on revive SLALOMANIA, ici ou ailleurs...

José Ortega

FAI : Fédération Aéronautique Internationale

CTN : Cadre Technique National

DTN : Directeur Technique National

### Tous les résultats :

<http://www.ffplum.com/competition/les-competitions.html>



[basulm.ffplum.com](http://basulm.ffplum.com)

## 6 mois et déjà 31 507 connexions !

La création par la Fédération de cette base interactive répondait au besoin de disposer en France d'un outil de référencement des bases ULM ouvert à tous et qui puisse s'appuyer sur une structure représentative et pérenne.

Comme tout nouveau projet, Basulm a fait couler beaucoup d'encre et a trouvé ses partisans et ses détracteurs mais globalement l'accueil et les nombreux témoignages de satisfaction nous ont confortés dans notre décision. Certes nous avons connu quelques "bug" inhérents à tout nouveau programme et avons dû apporter et apporterons encore des corrections.

Aujourd'hui les chiffres nous donnent raison et nous incitent à continuer et à améliorer en permanence cet outil. Forts des observations et des demandes qui nous ont été faites, nous préparons activement une version 3.0 pour la fin de l'année. Cette version intégrera entre autres un fichier des bases au format "pdf" permettant un affichage direct sur diverses applications, quel que soit le navigateur. La qualité des contributions est en très nette progression mais n'en doutons pas, il faudra encore quelque temps avant de pouvoir disposer d'une base parfaite-



ment à jour. Nous sommes tous concernés et BASULM ne peut évoluer qu'au travers des apports de chacun d'entre nous.

C'est en partageant nos expériences que nous faisons avancer la sécurité, chaque information est précieuse, aussi n'hésitez pas à les mettre à la disposition de l'ensemble des pratiquants, BASULM est là pour ça !

### Quels sont les chiffres à six mois :

Nombre de bases ou aérodromes enregistré(e)s :	1 482
Utilisateurs inscrits :	3 970
Nombre de connexions :	31 507
Total contributions* :	917

\* Total contributions, dont :  
Modifications de fond ou créations : 370  
Modifications mineures (tel ou adresse) : 547

Ces chiffres sont éloquentes, ils continuent à évoluer favorablement, faisons en sorte que cet outil essentiel pour une bonne préparation des vols vive et ne cesse de grandir...

**Pierre-Henri Lopez**  
Administrateur BASULM  
Secrétaire Général FFPLUM



“ La perfection est atteinte non pas lorsqu'il n'y a plus rien à ajouter, mais lorsqu'il n'y a plus rien à retirer ”

Antoine de Saint-Exupéry

INNOVANTES

PRECISES • FLUIDES • RAPIDES ET LENTES

**TANARG**  
**BioniX**

**Skypper**  
**NuviX**

### Tanarg BioniX & Skypper NuviX : Les Virtuoses

A bord, élégance, performances, grand confort et sécurité s'accordent harmonieusement.

Lignes tendues, perfection des profils, optimisation des systèmes œuvrent en chœur pour vous permettre de conjuguer stabilité et vitesses élevées en toutes circonstances.

Bien protégé derrière le large pare-brise, vous profitez pleinement de la navigation en lui donnant son tempo du bout des doigts, grâce à la commande du **Corset\***.

En configuration lente, vous accédez avec maestria aux terrains les plus courts, même à pleine charge.

Robustesse des structures, matériaux rigoureusement sélectionnés, systèmes de stabilité éprouvés jouent à l'unisson pour vous faire apprécier un ULM talentueux, d'une totale fiabilité, quelles que soient les conditions de vol.

\* Commande de configuration / Brevet Air Creation

**PIANISSIMO • FORTISSIMO**  
**ORCHESTREZ**  
**VOS VOLS**



**air création**

*Toujours un ULM d'avance*

AERODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE TEL. 33(0)4 75 93 66 66 • FAX 33(0)4 75 35 04 03  
E-mail : [info@aircreation.fr](mailto:info@aircreation.fr) - [www.aircreation.fr](http://www.aircreation.fr)

# Guy et Yves nous ont quittés



*Guy Trier et Yves Viallon nous ont quittés pour rejoindre les cieux à tout jamais.*

*J'ai connu Guy il y a 30 ans, alors qu'il prodiguait de précieux conseils au jeune pilote de delta que j'étais devenu depuis peu. Compétent, patient et modeste, sa véritable vocation était avant tout de se mettre au «service des autres». Directeur du centre UCPA du Lachens (Parapente), ses stagiaires sont aujourd'hui unanimes à louer sa gentillesse, sa droiture et son dévouement, à se souvenir de son sourire tranquille; ce ne sont pas des propos de circonstances... Proche de la retraite professionnelle, Guy avait pris la décision de rejoindre l'équipe fédérale pour s'occuper de formation. Ma peine est grande d'avoir perdu mon ami.*

*Yves était le Président du Comité Régional d'Auvergne et au Comité Directeur fédéral nous sommes plusieurs à avoir travaillé étroitement avec lui dans ce cadre. Calme, intelligent, proche de ses pilotes, il a beaucoup œuvré pour la défense et le développement de la communauté ULM au sein de sa région.*

*Nos deux amis nous ont donc quittés, victimes chacun d'un accident fatal.*

*Comme souvent, ceux qui n'ont rien vu et qui parfois volent très peu, ont immédiatement donné des leçons ou trouvé des explications sur les causes, les circonstances et l'environnement de ces accidents, alors que les amis des victimes, parfois même proches témoins, s'abstiennent encore aujourd'hui de porter des jugements à l'emporte pièce dont certains, sur des blogs ou forums, ont profondément meurtri des familles déjà bien éprouvées.*

*Il est en effet encore beaucoup trop tôt pour connaître toutes les raisons techniques, matérielles, physiques et psychologiques qui ont conduit à ces drames, trop nombreux encore cet été.*

*Sans promettre de miracle, parce que nous n'avons pas de «baguette magique» fédérale, nous travaillons sans relâche à nous donner les moyens de mieux comprendre pour améliorer la sécurité des vols, en collaboration avec la DGAC et l'IASA.*

*C'est dans ce cadre que les membres du CD en charge de la sécurité travaillent, avec maintenant un certain recul, à analyser statistiquement les éléments emmagasinés dans l'outil informatique RASU ((Recueil Accidentologie Sécurité ULM); c'est également dans ce cadre que chacun de vous, de nous, se doit d'analyser ses erreurs ainsi que de faire partager ses expériences et ses réflexions par l'intermédiaire de l'outil informatique REX (Retour d'EXpérience).*

*Cet effort commun de réflexion (Fédération, Pilotes, Administrations, Institut de la Sécurité) n'aura de succès qu'à une seule condition: que chacun de nous se sente véritablement concerné et ait le courage de ne pas fermer les yeux.*

*Volons en toute sérénité... mais ceci ne peut se réaliser que si nous faisons preuve d'honnêteté intellectuelle, de bon sens, d'esprit de responsabilité et de réflexion.*

*Guy, Yves, nous continuerons de travailler en pensant à vous.*

**Dominique Méreuz**  
Président de la FFPLUM



Les structures désireuses de recevoir une étape du Tour ULM 2012 peuvent dès à présent poser leur candidature auprès du Secrétariat Fédéral.



Publicité

**Partenaire Officiel  
du Tour ULM  
2011**

**TOTAL**





## Parka 3 en 1

70 €

100 % polyester,  
coloris rouge/noir.  
Tailles : S, M, L,  
XL et XXL.



**Nouveau**  
**Sweet**  
Shirt  
homme

Couleur gris bruyère,  
80 % coton - 20 %  
polyester, intérieur  
gratté. col, poignets  
et bas en côte 1x1  
avec élasthanne,  
coupe moderne et  
tubulaire.

25 €

Tailles : S, M,  
L, XL et XXL.



10 €

## Casquette

6 pans

Couleur beige, marine, rouge  
ou gris. Taille unique.



## Polo Spring

manches  
courtes

Couleur marine,  
maille piquée,  
100 % coton,  
210 g/m<sup>2</sup>,  
col côtes,  
3 boutons,  
tailles : S, M,  
L, XL, XXL.

20 €



30 €

**Nouveau**

## Coupe Vent

### Karibbean

100 % polyester respirant, fermeture zippée,  
passepoil réfléchissant sur zip milieu devant  
et empiecement dos, découpes devant et dos  
contrastées. 2 poches zippées sur le devant,  
bas de manche élastiqué.

Tailles : S, M, L, XL, XXL.



6 €

**Porte clé**  
fédéral  
Acier nickelé

**Bob**  
toile microfibre  
Broderie latérale,  
couleur : Mastic.  
Taille unique.

10 €



**Nouveau**  
**Gilet**

### Mélodie

Couleur naturel, micropolaire  
100 % polyester, fermeture  
zippée. Coupe cintrée. 2 poches  
zippées. Biais de finition col,  
poignets et zip.

Tailles : S, M, L, XL.

30 €



### T-shirt femme

Col en V. Couleur : Blanc  
95 % coton peigné, 5 % élasto-  
mère. Tailles : S, M, L, XL.



### T-shirt homme

Col V

Couleurs : Bleu  
ou Blanc 100 %  
coton peigné,  
certifié 165gr.  
Tailles : M, L,  
XL, XXL.



12 €  
le tee  
shirt

75 €

**Nouveau**



## Blouson pilote

### Workguard

Couleur rouge/marine, Nylon enduit PVC,  
Intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure  
Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, manches  
amovibles, col polaire. Tailles : M, L, XL, XXL.

30 €

## Polaire Ben Kariban

Couleur rouge/marine, poches intérieures et  
extérieures, manches raglan, cordon de serrage,  
tailles : S, M, L, XL, XXL.



Polo femme  
Kariban

20 €

Chemisette  
Popeline

Coloris : blanc.  
Mélange 65 % polyester,  
35 % coton. Manches  
courtes. Tailles : S, M,  
L, XL, XXL.

22 €

Nouveau

Couleur gris, 50 % cool plus / 50 %  
polyester, respirant séchage rapide,  
patte sans bouton, 145 gr/m<sup>2</sup>  
Tailles : S, M, L, XL.

Gilet matelassé

100 % nylon enduit, Doublure ouate  
polyester. 2 poches devant, 1 poche  
côté droit serrée par un cordon  
élastique,  
2 poches  
intérieures  
(1 zippée  
et 1 télé-  
phone).  
Couleur  
noir/gris,  
Tailles : S/M/  
L/XL/2XL.

35 €

Kit  
hiver

16 €



Combinaison  
pilote

40 €

Dans la grande tradition  
du "flight coverall".  
A enfiler par dessus  
les vêtements avant  
de s'installer aux  
commandes.

Fermetures "Eclair", réglages  
de ceinture, poignets et  
chevilles par velcro.

5 poches extérieures dont une  
sur la manche gauche. Coton  
et synthétique mélangé.  
4 emplacements velcros  
pour badges.

5 Tailles : 38, 40/42, 44,  
46/48, 50 et 52.

Couleur : noire



Écussons

5 €

Taille : 7,5 cm x 8,5 cm.  
Dos thermocollant  
écussons NU, écussons PILOTE  
ou écussons INSTRUCTEUR (sur justificatif)

Drapeau fédéral

Traité scotchguard  
Taille 1 mètre  
Livré prêt à  
poser.

20 €



Pin's  
inox  
Diam.: 22mm.

3 €

Pantalon  
Safari

40 €

coloris beige,  
100 % coton  
lavé CANVAS,  
2 poches sur  
côtés. 3 poches  
basses. Taille  
élastique avec  
ceinture réglable  
fournie. Cordon  
de serrage sur  
le bas du pan-  
talon. 2 poches  
Ar. (1 zippée et  
1 à rabat).  
Tailles : S, M, L,  
XL, XXL.



Bon de commande

merci de livrer cette commande

M.  Mme.  Mlle.  Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Écussons)

\* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

• Écussons : 1,00 €

• Autres articles : Forfait 8,00 €

FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger  
nous consulter

MONTANT TOTAL des articles

PORT \*

TOTAL en euros



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

SEPT 2011 - ULM INFO 77



27

N°452 - septembre 2011

# Aviation et Pilote



## La vérité nous ferait-elle peur ?

Jacques Callies



Un proverbe dit que les vérités qu'on aime le moins apprendre sont celles que l'on a le plus intérêt à savoir. C'est encore une fois ce que nous n'avons pas pu nous empêcher de penser fin juillet en apprenant, peu après la prestation télévisuelle de Jean-Paul Troadec, directeur du BEA, à propos du crash de l'AF447, que le fameux Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) avait suspendu sa collaboration avec le BEA sur l'enquête, sous un prétexte qui est apparu fallacieux après examen.

Cette réaction nous a vraiment affligés. Pendant des mois, tout le monde, et les pilotes n'étaient pas en reste, s'était forgé sa propre opinion à partir des maigres éléments délivrés par les enquêteurs du BEA, fustigeant au passage l'Autorité incapable de retrouver les boîtes noires malgré des difficultés immenses, craignant que la vérité ne reste enfouie à jamais au fin fond de l'Atlantique sud. Et puis les enregistreurs ont été retrouvés et ils ont livré des informations à la fois surprenantes et désolantes. Je sais qu'aucun pilote, professionnel ou simple privé, n'a aimé entendre les révélations et explications délivrées ce jour-là. Elles étaient d'autant plus terribles que personne ne saurait mettre en cause l'honnêteté intellectuelle du directeur du BEA, honorablement connu de la profession de par ses anciennes fonctions à la DGAC (certification, formation, contrôle aérien...), sans oublier le fait que c'est un pilote confirmé.

Évidemment nous avons désapprouvé la manière dont les quotidiens et les hebdomadaires se sont emparés du sujet, et ont épilugué dans la semaine qui a suivi. Mais comment ne pas reconnaître que nous avons lu dans ces articles grand public des vérités inavouées, dont nous n'osions parler qu'à voix basse.

La vérité serait-elle si difficile à admettre par les pilotes, sous prétexte qu'ils auraient des ego surdimensionnés ? Ce n'est pas par hasard que cette question, qui semble fort innocente, m'a été posée cet été. Je n'ai eu nul besoin de m'introspecter pour reconnaître que la vérité est effectivement difficile à admettre et j'ai raconté sans difficulté plusieurs exemples vécus ou dont j'avais été témoin, montrant que nul n'est enclin à affronter la réalité quand elle ne l'arrange pas, le reste de la population pas plus que les pilotes.

Mon dernier exemple date de cet été. Devant me rendre à Périgueux alors qu'un meeting aérien s'y tenait, j'avais pu négocier au téléphone un créneau d'arrivée. Comme je venais remercier les contrôleurs, j'ai assisté au « debriefing » de deux pilotes qui s'étaient posés sans contact radio, obligeant un avion qui remontait la piste à dégager sur l'herbe. Leur numéro de duettiste, improvisant devant une contrôleuse en colère, m'a semblé amusant au début : « On n'a rien entendu, on n'a rien vu car notre radio était en panne. Pourtant l'avion sort d'atelier... Faire une procédure d'intégration avec radio en panne ? Mais il n'y a jamais personne à Périgueux ! » Il est devenu pitoyable lorsque la question de leur retour à la maison s'est posée : « Le mieux serait qu'on essaye la radio, des fois qu'elle fonctionne à nouveau ! »

Le plus terrible est que nous avons tous feint de croire à leur histoire alors que la vérité était tellement évidente : un petit vol du soir par grand beau temps depuis un aérodrome voisin, deux copains expérimentés, aucune difficulté prévisible, un aérodrome généralement non contrôlé le dimanche : pourquoi diable s'embarrasser de procédures ?

La question est de comprendre pourquoi nous sommes incapables d'analyser les faits avec honnêteté intellectuelle. Est-il plus valorisant de dire que la météo, le contrôle, les instruments, le copilote ou la radio nous ont joué des tours que de reconnaître un manque de méthode ou un non-respect de la réglementation ? Sans doute. Est-ce par peur du gendarme ? Non, car l'infraction sera relevée si elle doit l'être, et plutôt deux fois qu'une si les excuses semblent tirées par les cheveux ! Peut-être que la vérité fait peur car elle nous révèle nos faiblesses, nos manquements. Le drame, c'est qu'il est impossible d'améliorer un système s'il n'y a pas reconnaissance de l'erreur, qu'elle soit individuelle ou collective.

Publicité

**TOUT POUR LE PILOTE ET SON AERONEF**

www.kbi-ul.com

Aérodrome de Muret - LFBR - Bâtiment Innov'Air - 31600 MURET - FRANCE

Contact: +33 (0)5 61 52 47 47 - info@kbi-ul.com

Map details: PAPI 3.4° (5.9%) MEHT 30, 118°, 619, 620, 623, 12, SEFA, 300 x 40 m, Hangars, TWR, PAPI 3.1° (5.5%) MEHT 30, 825 x 50 m, 620, 621, 30.





Motorisation  
auxiliaire  
X

AERO-CLUB DE FONTENAY-LE-COMTE  
AERODROME DE FONTENAY-LE-COMTE  
ALLEE RAYMOND BAZIN - BP 183 85200 FONTENAY-LE-COMTE  
02.51.51.09.32 [www.aeroclub-fontenay.com](http://www.aeroclub-fontenay.com)

M

SARL CIEL DESTINATION DECOUVERTE - C.D.D.  
FERME SAINT GEORGES - D3 BIS - 68500 - ISSENHEIM  
03.89.23.10.01

A

AIRVOLIA  
240 RUE DE L'AERODROME - CAHORS-LALBENQUE  
46230 - CIEURAC - 06.27.49.49.09 [www.airvolia.com](http://www.airvolia.com)



M

CLUB DES VOLONTAIRES DU FESTIVAL ULM  
AERODROME DE BLOIS-LE BREUIL 41330 VILLEFRANCOEUR  
02.54.20.61.59

M-P

LAMIN'AIR PARAMOTEUR  
AERODROME DE PUSAUT - D 677 30131 PUSAUT  
06.71.06.00.45

R

EOLE PARAMOTEUR  
CLUB ULM - FIEF LUNEAU 79210 USSEAU  
06.13.43.63.49 [www.eoleparamoteur.com](http://www.eoleparamoteur.com)

M/R

JACK'AIR CLUB  
AVENUE LOUIS MOUILLARD - BAT. N - AEROPORT DE BRON  
69510 BRON

M

A.E.P. DE SAINT JEAN D'AVELANNE  
AERODROME DE SAINT JEAN D'AVELANNE  
38480 SAINT JEAN D'AVELANNE 06.07.26.65.19



M

CROCO ULM  
9 RUE DHUODA 30900 NIMES - 06.45.69.83.12

M

AERO-CLUB ULM BASCO BEARNAIS (AERO C.U.B.B.) PLANET'AIR  
CHEMIN DU BRANA 64190 VIELLESEGURE - 06.09.32.61.18

M

HORIZON CARAIBES AERoclUB DE MARTINIQUE  
PLATE-FORME ULM - AEROPORT MARTINIQUE AIME CESAIRE  
97232 LE LAMENTIN  
06.96.82.48.39 [www.horizoncaraibes.fr](http://www.horizoncaraibes.fr)

M

SARL VOLTAIRE - LA ROSE DES VENTS  
BASE ULM DE LA CAILLETIERE 77570 MONDREVILLE  
06.58.06.23.23 A/M/P/R [www.volerenum.com](http://www.volerenum.com)

A/M/P/R

AIR FLY SYSTEM  
LALEU - 45340 EGRY  
06.67.94.95.78 [www.airflysystem.com](http://www.airflysystem.com)

M

AIR LIGHT SYSTEMS  
AERODROME DE LA SALMAGNE - 59600 MAUBEUGE-ELESMES  
06.29.66.65.16 [www.als-ulm.com](http://www.als-ulm.com)

R

ENTREPRISE VETEL  
AERODROME ST CYR L'ECOLE - BAT. 31 - 78210 ST CYR L'ECOLE  
06.72.69.52.49 [www.stcyrulm.com](http://www.stcyrulm.com)

M

ASS. FRANCAISE DES PILOTES DE MONTAGE (AFPM)  
AERODROME DU VERSOUD - 38420 DOMENE

LES AILES DE L'ESTUAIRE  
AEROPORT ST NAZAIRE MONTOIR - AEROPORT DE GRON  
44550 MONTOIR DE BRETAGNE - 06.84.14.60.08  
[www.lesaillesdelestuaire.fr](http://www.lesaillesdelestuaire.fr)

M



avec Stéphanie,  
Sandrine et Véronique  
au Secrétariat fédéral

## SUBVENTIONS

## FÉDÉRALES

aux jeunes, aux enseignants,  
aux instructeurs bénévoles,  
aux structures  
affiliées,...



JEUNES-

### Les subventions fédérales

Aides aux jeunes de moins de 25 ans (adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM). Formation pilote : **305 € + 95 €**

si l'école a reçu le label fédéral  
+ **152 €** si l'élève est titulaire du BIA  
avant le début de formation.

Formation instructeur : **1 525 €**

### Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : **458 €**

Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.

### Aide INSTRUCTEUR bénévole

(adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM, contrat de bénévole dans un club). Plafonnée à **1 500 €** (sur justificatif).

### BIA Aide de 35 €

#### par vol aux structures

affiliées, permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.



### Subvention parachute

**1 200 €** (voir page 3).



### Kit Sécurité Terrain ULM

**150 €** (voir page 2).





# AIR

## AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAXES | AUTOGIRE

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



[www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)

[aviation@air-assurances.com](mailto:aviation@air-assurances.com)

 **0 800 777 107** APPEL GRATUIT  
DEPUIS UN POSTE FIXE

Inscrit à l'Orias N°07 000679 ( [www.orias.fr](http://www.orias.fr) )

**Volez bien assuré avec « SUP'AIRSPORTS »**  
**L'Individuelle Accident du Pilote, pour toutes vos activités aériennes...**

Réservé aux pilotes privés ou professionnels

Décès / Invalidité jusqu'à 700 000 € - Indemnités Journalières jusqu'à 300 € / jour

**Demande de cotation en ligne sur [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)**