

ULM

info





Mais cette « philosophie » est à « contre-courant » de la pensée d'aujourd'hui et nous ramons tous les jours contre ce courant ; certains n'acceptent toujours pas de nous voir jouir de cette autonomie, de cette belle liberté qui agace fortement ! Tout leur est bon pour la remettre en question et se saisir de la moindre occasion pour convaincre autour d'eux qu'il faut la restreindre. Ils nous accusent de refuser le progrès parce que nous nous « arc-boutons » sur les principes de notre réglementation en refusant que l'on y porte atteinte.

« L'EXTRÊME IMPROBABLE

A CESSÉ D'ÊTRE

ACCEPTABLE ! >>

(Edgar Morin)

Voilà bien ce qui empoisonne notre existence. Et c'est ce que l'on voudrait nous faire croire, pour mieux nous enchaîner. Tout, aujourd'hui, doit être absolument prévu, calculé, pesé et normé. Rien ne peut être projeté sans études, sans statistiques préalables et sans procédures. Il faut à tout prix assurer à chacun le risque zéro et l'obligation de résultat.

« L'improbable » n'a plus droit de cité et ne doit surtout pas être envisagé comme « probable » et comme une part inhérente à la vie de l'Homme.

Le résultat le plus criant de cette aberration est la paralysie des esprits, la crise de la créativité, la disparition de l'audace, la négation de la responsabilité individuelle et l'abandon de la confiance mutuelle. Les tribunaux qui dans la vie associative, plus que jamais, nous poursuivent, nous chargent et nous condamnent, nos amis de la veille qui nous traînent devant ces mêmes tribunaux induisent le repli sur soi-même, la stérilité intellectuelle, l'individualisme et l'idée qu'il ne faut surtout plus prendre d'initiative. Surtout ne rien imaginer, ne rien assumer, ne rien proposer ni organiser, de peur que...

Les fonctionnaires des administrations françaises et institutions européennes, les cadres de grandes entreprises également se cachent trop souvent derrière cet état d'esprit pour exiger de nous, qui collaborons avec eux pour faire avancer les dossiers de toutes natures, des assurances absolument impossibles à donner du fait de « l'improbable » dont ils font semblant de nier l'existence.

Cela est d'autant plus sensible pour nous que la réglementation ULM fait, heureusement, encore la part belle à la responsabilité individuelle, à la possibilité d'imaginer et de créer en se passant des censeurs bien-pensants et de certifications contraignantes, freins à l'innovation et au progrès, ainsi qu'à la confiance mutuelle basée sur un système **déclaratif**. C'est ce qui a fait et fera encore les beaux jours de l'ULM en France.

A moins que vous n'en décidiez autrement, en majorité, les membres du Comité Directeur fédéral continueront à « s'arc-bouter ». Avec l'espoir que nos interlocuteurs les plus obtus ou les plus craintifs veuillent bien comprendre que « l'extrême improbable » existe encore, de même que le risque calculé ; et qu'il est injustifié de bloquer ou ralentir des dossiers pour la seule raison que toutes les garanties ne sont pas données, que tous risques de problèmes, d'accidents ou d'incidents ne sont pas totalement supprimés... ou mieux encore d'en profiter pour tenter de nous imposer des cadres, des filtres et des barrières qui nous seraient intolérables.

Ce discours n'est absolument pas incompatible, au contraire, avec les idées et les actions développées dans le rapport moral dont vous pouvez prendre connaissance dans ce numéro d'ULM INFO. L'improbable certes continue d'exister, mais nous devons en limiter les aspects néfastes, en organisant nous-mêmes nos défenses et en nous entraînant à y faire face.

Beaux vols

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM





Incompréhension caricaturale : quand un Beechcraft devient un ULM ! (mai 2011)

Se comprendre, pour se faire comprendre !

Dans le monde de l'aviation, le succès de l'ULM est très largement reconnu. Au-delà de la diversité des pratiques et des pratiquants, on a bien compris que l'ADN de l'ULM, c'est sa réglementation. Ainsi la « presque déjà future classe 6 » se fera sans rien entamer de la cohérence globale des textes actuels et permettra à l'hélicoptère de loisir de trouver un nouvel espace de liberté, pour les constructeurs, pour les pilotes.

Pour le grand public, cette unité de l'ULM est souvent mal comprise, portée par des préjugés qui ont traversé la jeune histoire de notre mouvement. S'agissant des accidents, cela peut aller jusqu'à la caricature. Selon cette association implicite et délétère : « si ça se plante, c'est un ULM ». Le faible nombre de journalistes spécialisés dans la presse générale, l'immédiateté de l'information ne font que renforcer cette tendance. Alors que sur ce sujet grave, il est admis que les causes des accidents sont communes à toutes les pratiques aéronautiques.

Ce qui n'est qu'une incompréhension et souvent une injustice, peut devenir un véritable handicap lorsqu'il s'agit d'approcher des institutions telles que l'Education Nationale, des collectivités, ou tout simplement des riverains. Sait-on par exemple qu'aujourd'hui l'ULM est dans les pratiques motorisées celle qui est certainement la plus respectueuse de l'environnement, tant pour le bruit que pour les émissions ?

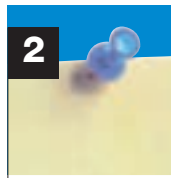
En fin de compte pour bien se faire comprendre, on doit principalement compter sur nous et sur la durée !

Justement parmi les originalités de notre pratique, il y a les terrains ULM, si chaleureux, souvent méconnus et pourtant vitaux pour l'avenir. Ce numéro leur accorde une bonne place.

On se comprend.

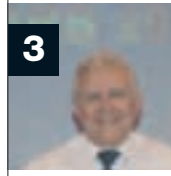
Bons vols !

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



2

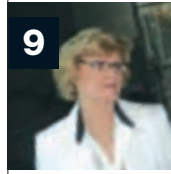
Evénements et dates à retenir



3

Rapport moral

Dominique Méreuze



9

Rapport financier

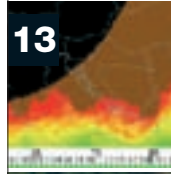
Denise Lacote



11

Sécurité

Thierry Couderc



13

Les radios 8,33

Michel Hirmke



16

Basulm

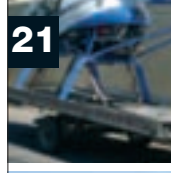
Pierre-Henri Lopez



19

Un nouveau carburant

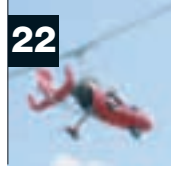
Pierre-Henri Lopez



21

Assurance

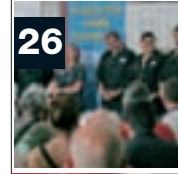
Claude Cordelle



22

Juridique

Serge Conti



26

Biscarrosse, renaissance de l'hydro

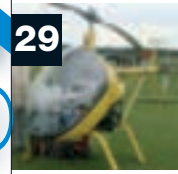
Pierre-Henri Lopez



28

Lu pour vous Lsa, Ela, Basta !

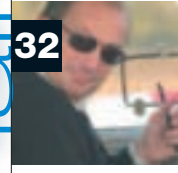
Gabriel Gavard



29

Classe 6 ULM Hélico

Dominique Méreuze



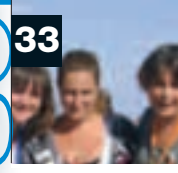
32

Lu pour vous Jacques Callies



33

Nouvelles structures



33

Subventions fédérales



33

Boutique fédérale

30

Sommaire 76



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
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication :

Dominique Méreuze

Rédacteur en Chef :

Sébastien Perrot

Crédit Photos : DTA, Philippe Tisserant,

FFPLUM. Couverture : extrait Cartabossy © editerra

Design & print : **Mageral & Associés**

Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr

Imprimé en France. 10 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2011

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.

à vos
agendas !**3 juillet 2011**

Journée découverte Voler au Féminin à Ussel - LFCU ou sur la piste Ulm des Chanc Eves - LF1951.
Contact : Comité Régional Limousin
Dominique BORIE - 06 87 85 06 38
boriedo@orange.fr

Du 8 au 10 juillet

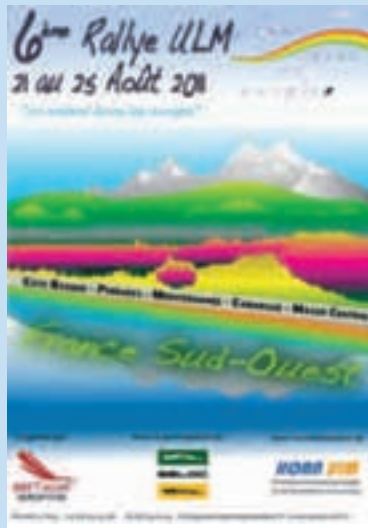
8è Rassemblement national des femmes pilotes ULM à Abbeville - LFOI - Comité régional de Picardie.
Contact : Sylviane Chamu -
06 28 26 84 84
sylvianechamu@gmail.com
<https://sites.google.com/site/rassemblementfemmespilotesulm/home>

**17 juillet**

Rassemblement avions et ULM à Couhé-Vérac - LFDV sur le thème de l'aviation au féminin. Participation de voltigeuses et expo Maryse Bastié.
Contact : Alain Hugault
alain.hugault@orange.fr

21 au 25 août

6è Rallye ULM "Un enfant dans les nuages" Organisé par Bretagne Aéroptère. Celui-ci nous fera survoler le littoral atlantique et méditerranéen, de la Gironde jusqu'en Camargue ainsi que la Lozère et le Massif Central. Nous serons accompagnés des pilotes de LOTUS du légendaire British Club of Cars SELOC, qui nous feront partager leur passion.

**3 et 4 septembre**

Festival International de l'Aviation Ultra-légère Aérodrome de Blois Le Breuil - LFOQ

**9, 10 et 11 septembre**

Rallye Hydro "Aveyrolacs"
L'hydro-club ULM « Air des Lacs » basé à Villefranche-de-Panat dans l'Aveyron organise son premier rallye hydro « Aveyrolacs » en partenariat avec la FFPLUM et les Comités régionaux et départementaux concernés. Plusieurs circuits ont été envisagés pour une sélection en fonction des autorisations que nous aurons obtenues parmi la vingtaine de lacs demandés.
Les organisateurs : 06 76 08 34 79
<http://ulm.hydro.airdeslacs.free.fr>

**10 et 11 septembre**

Tour de Franche-Comté
Départ de Saint Claude - LFKZ
Contact : J-C. Colnot
jc.colnot@club-internet.fr
ou ulmthise@sfr.fr
06 30 91 02 07 ou 03 63 35 14 10

10 et 11 septembre

3è Tour d'Auvergne
Avec bivouac à Le Puy-Loudes, tour des 4 sommets Auvergnats (Sancy, Puy de Dome, plomb du Cantal, et monts du Forez) une boucle de 300 kms aux paysages superbes !

Contact : Yves Vialon 06 29 88 69 31
yves.viallon@live.fr

16, 17 et 18 septembre

40è Anniversaire de l'Association des Femmes Pilotes à Niort - LFBN
Organisation AFFP. Toutes disciplines aéronautiques
Aérodrome de Niort-Souché (79)
Contacts : Aérodrome : 05 49 24 37 22
Club ULM Niort :
Bernard Brunet 06 16 59 23 02
Comité Régional ULM Poitou-Charentes :
Valérie Cartais 06 33 87 09 67

17 septembre

Journée découverte "Voler au féminin" à Pontivy - LFED - Contact : Anne Marie
Le Dorze - 06 61 47 42 64
lamany.ledorze@gmail.com

24 et 25 septembre

2è Rallye ULM de Reims - LFQA
Rencontre amicale de pilotes proposant des vols culturels et historiques.
Contact : 06 08 72 56 53
rallye.ulm.de.reims@gmail.com

1, 2 et 8, 9 octobre

Journées découverte "Voler au féminin" en Poitou-Charentes
(12 plates-formes participantes)
Contacts : Comité Régional ULM Poitou-Charentes - Valérie Cartais 06 33 87 09 67,
Bernard Brunet 06 16 59 23 02

8 et 9 octobre

Journées Vols découverte pour les personnes à mobilité réduite en Poitou-Charentes
Journées vols découverte pour les personnes à mobilité réduite, malentendantes et malvoyantes en Poitou-Charentes (6 plates-formes participantes)
Contact : Comité Régional ULM Poitou-Charentes - Bernard Brunet 06 16 59 23 02



Objectif “sécurité”

L'Assemblée Générale est chaque année le moment privilégié pour les membres élus du Comité Directeur de la FFPLUM de rendre compte de ses actions durant l'année écoulée et de faire le point sur l'état de notre Fédération et plus globalement sur celui du mouvement ULM en France, dans son environnement européen.

Sur un plan général on constate avec une certaine satisfaction l'inexorable progression du nombre de nos adhérents qui, en dépit d'une crise économique qui touche le pouvoir d'achat de chacun d'entre nous, a passé en décembre 2010 la barre des 13 500. Certes la progression n'est plus aussi foudroyante que celles enregistrées 5 ou 6 ans plus tôt ; mais dans les circonstances actuelles, certaines de nos sœurs

aimeraient bien connaître de telles statistiques. 2011 s'annonce bien puisque nous enregistrons aujourd'hui un nombre record d'adhésions avec 9 797 membres à comparer aux 8 957 adhérents de l'an dernier à la même époque.

D'abord la réglementation

Je ne cesse de le répéter, et mes pérégrinations européennes me le confirment : le succès de l'ULM en France, toutes classes confondues, est essentiellement lié à une réglementation bien adaptée globalement, basée sur un système déclaratif qui a maintenant, avec un recul suffisant, fait toutes ses preuves.

Ce qui explique notamment notre combat déterminé et acharné pour ne pas tomber dans les griffes de l'Agence Européenne (EASA) dont le Règlement européen 216/2008 ne lui permet de travailler qu'à partir d'un système basé sur la certification. Le fait que cette dernière puisse être allégée ou non, ne change rien au principe fondamental qui veut que ce système sera toujours pour nous plus compliqué, contraignant et astreignant.

Avec la DGAC, nous avons pendant des années mené ce combat ; nous l'avons remporté, tout au moins provisoirement... mais pour quelques années tout de même. Raison de plus pour rester vigilants, participer aux réunions utiles et rester présents sur la scène européenne pour mieux surveiller ce qui se fait, se dit, se prépare, afin de pouvoir intervenir au bon moment, et pas seulement quand tout a été décidé. Mon ami Jean-Claude Roussel, précédent Président de la FFA, parlait avec juste raison de l'effet cliquet... Il est pratiquement impossible de revenir en arrière, surtout quand on se trouve face à des procédures européennes longues et très complexes. Le danger principal pour la pérennité de l'exercice de notre passion était et reste bien cette éventuelle intégration, qui mérite toujours autant d'énergie à dépenser pour le combattre. Mais nous pouvons admettre qu'il est un peu moins d'actualité que ces quelques dernières années.

Ensuite la sécurité

Il nous faut porter désormais autant d'efforts à annihiler un second danger, tout aussi puissant mais plus pernicieux et difficile à maîtriser, celui de la « sécurité » des vols, car si cette dernière devait prendre une pente descendante et s'orienter vers l'aléatoire, je n'ai aucun mérite à prédire la mise à mal du mouvement ULM. On peut le regretter, mais la réalité est là et on ne peut lutter efficacement qu'à la condition de



considérer les choses en face sans tabou : notre société évolue ; perte du sens des responsabilités personnelles, principe de précaution poussé à l'extrême, judiciarisation dans tous les domaines, refus du risque calculé, exigence de l'obligation de résultat dans toute action, appât du gain à l'occasion des accidents et des catastrophes, problème du rapport de notre société avec la mort, etc. L'accident n'est plus acceptable et n'est plus accepté. L'homme politique, quel qu'il soit et à quelque niveau qu'il soit, vit pour et de l'opinion publique. Il vit aussi dans l'instant. Il lui faut, et à la foule aussi, des coupables et des responsables, ainsi que des solutions immédiates propres à tout régir et à tout régler sous le coup des émotions. Dans ce contexte, nos activités aéronautiques de loisir font tout à la fois peur et rêver... et même pour l'ULM fantasmer. L'ULM dans l'inconscient des populations c'est à la fois fantastique et très dangereux. A partir de là on ne nous pardonne rien et on nous montre du doigt.

Un mort est une disparition de trop ; d'atroces souffrances et drames humains y sont attachés; mais chacun de nous devrait pouvoir revendiquer la prise de risque personnelle objective et mesurée. Il faut aussi penser à nos passagers, peut-être pas toujours conscients que le risque zéro n'existe pas et que « l'obligation » de résultat, celui de les ramener au sol sains et saufs, comporte tout de même des inconnues. Ces éléments doivent en tout premier lieu nous obliger à trouver des solutions pour améliorer le degré de sécurité des vols en ULM. Mais aussi les éléments cités au paragraphe précédent qui, s'ils sont négligés, pourraient conduire à des contraintes réglementaires supplémentaires, vaines et inutiles, mais qui auraient pour résultat de satisfaire l'opinion publique, et de nous faire disparaître des cieux.

Il nous faut donc tendre à l'excellence puisque dans ce domaine (comme dans tant d'autres) la perfection est inaccessible, en nous engageant dans des actions qui, nous l'espérons, se révéleront efficaces. Pour cela elles doivent être bien adaptées à notre pratique, c'est-à-dire sans contraintes financières et techniques exorbitantes et sans que la puissance publique vienne nous imposer plus de cadres et de barrières.

Nous avons un rôle primordial à jouer et nous nous devons d'être créatifs, déterminés et responsables :

1°

Participation accrue aux travaux de l'IASA (voir page 12), l'Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne, qui produit pour l'Aviation Légère des documents et DVD didactiques relatifs à la sécurité. Plus particulièrement un film DVD est en passe d'être réalisé en collaboration avec la FFPLUM, sur le thème du parachute de secours (principes de fonctionnement - conditions d'utilisation - mesures à prendre par les sau-

veteurs en cas de crash sans que le parachute ait été utilisé). Il sera mis à disposition des pilotes, des clubs et OBL ainsi que des forces de police, de gendarmerie, et des unités de secours amenées à intervenir sur le terrain en cas d'accident.

2°

Refonte du cursus de formation des IULM.

Nous sommes convaincus que la sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation initiale des pilotes dispensée par nos instructeurs professionnels et bénévoles. Cette qualité est étroitement liée à celle de la formation des instructeurs elle-même. Notre souhait est de faire « évoluer » le recrutement, la formation et le suivi des connaissances de nos instructeurs, pour les adapter à l'évolution de la pratique de l'ULM. Elle a évolué, certes par l'évolution des machines, mais plus encore par le goût du voyage et la complication croissante des espaces aériens. L'IULM devra se remettre régulièrement en cause, constater et améliorer le niveau de ses connaissances... Il faudra en revenir aux fondamentaux, c'est-à-dire, à l'enseignement du pilotage d'un ULM et pas celui d'un avion... Nos pilotes doivent savoir se poser en campagne en situation critique et avoir à l'esprit que la panne moteur fait partie intégrante de notre pratique : ce que les progrès de la technologie ont tendance à nous faire oublier. Je ne dirais pas que le dossier avance rapidement... mais il avance ! L'enquête menée par la FFPLUM et dont les résultats sont analysés dans ULM Info N° 75 montre la voie à suivre.

3°

L'outil fédéral informatique RASU (Recueil Accidentologie Sécurité ULM) évoqué l'an dernier, est en régime de croisière. Il permet d'améliorer la perception de l'accidentologie en rassemblant toutes les données qu'elle peut recueillir à partir des renseignements humains et techniques sur les accidents portés à sa connaissance, au sein d'un unique fichier. C'est un outil d'analyse corrective.

4°

L'outil fédéral informatique REX (Retour d'expérience) (voir page 11) sera opérationnel au début de cet été. Il est destiné à pallier le REC du BEA qui est amené à disparaître à la même époque. Le BEA, par manque de moyens financiers et humains, recentre ses activités dans les domaines relevant de l'OACI et n'étudiera les cas relevant de l'aviation non certifiée qu'à dose homéopathique et de manière très ciblée. Les Fédérations aéronautiques, dans le cadre du CNFAS, ont décidé, en collaboration avec la DGAC et l'IASA, de mettre en place un logiciel commun, mais décliné par Fédération, permettant à chaque pilote, anonymement s'il le souhaite, et de manière volontaire, de décrire les incidents auxquels il aura été confronté. Par Fédération, chaque récit, analysé et commenté, sera ensuite mis à la disposition de tous les pilotes qui pourront en prendre



connaissance. L'IASA sera en mesure d'en tirer des éléments pour ses analyses et documents au bénéfice de l'ensemble des différentes pratiques de l'aviation légère. Cet outil sera une aide non négligeable pour conduire chaque pilote à s'interroger sur sa propre sécurité et tirer des leçons des erreurs des autres.

5°

L'outil informatique BASULM, (voir page 16) que vous présentera plus en détail Pierre-Henri Lopez, en sus d'être un catalogue des bases ULM et des aérodromes privés dont les propriétaires souhaitent qu'ils y figurent est aussi un élément contributif à la sécurité des vols. Il permet, outre la programmation des bases sur les GPS, l'édition de la carte à Bossy, si utile en voyage pour trouver sur son chemin, outre des destinations amicales, des terrains de déroutement en cas de problème. La description par fiche des TDP, des caractéristiques, des particularités, des dangers de chaque terrain répertorié est un gage de sécurité supplémentaire et de tranquillité d'esprit en voyage. BASULM n'a nullement l'ambition de concurrencer qui que ce soit puisqu'il ne sera pas un outil de navigation proprement dit. D'autres sites savent très bien le faire. En revanche BASULM est à la disposition de tous, gratuitement, et se propose d'être la nomenclature de référence qui permette à tous les sites de navigation, en liaison avec la carte à Bossy, d'utiliser les mêmes références des terrains. Cet outil sera ce que nous en ferons puisque créations de fiches et mises à jour sont le fait du travail volontaire de chaque propriétaire.

Ainsi, avec REX, RASU et BASULM, la FFPLUM devrait disposer d'un système complet de gestion de la sécurité des vols de ses membres. Encore faudra-t-il, comme le souligne Thierry Couderc dans ULM INFO, que chacun ait la volonté de s'en servir : pratiquants, dirigeants, instructeurs, constructeurs et administrations, notamment la DGAC.

Mais dans le domaine de la sécurité, ce n'est pas tout :

6°

Vous êtes tous informés maintenant de la naissance des « CADETS ULM ». Cette création vise à faire partager certains de nos vols à de jeunes pilotes, qui bien souvent, le brevet obtenu, par manque de moyens ou de soutien, nous regardent voler, alors que parfois ou souvent pour certains, nous sommes seuls à bord. Sous le contrôle de nos structures, en partenariat avec les Comités Régionaux et la Fédération, des pilotes expérimentés transmettront à de jeunes brevetés leur expérience et partageront leurs acquis, entretiendront leur motivation, partageront leur passion en les emmenant en vol. Outre le partage d'expérience, des liens de respect et d'amitié devraient se nouer, renforçant la confiance et la compréhension entre les générations.

7° Le vol en montagne est certainement celui qui procure le plus de sensations et d'émotions. C'est aussi le

plus technique et celui qui requiert le plus de pratique, de connaissances et d'expérience. Avec l'AFPM (l'Association Française des Pilotes de Montagne) une collaboration est née il y a quelques années dans le but d'entretenir convenablement les altisurfaces, et d'offrir aux pilotes d'ULM la possibilité de s'instruire volontairement aux particularités du vol en montagne, afin d'en connaître les pièges et d'en éviter les dangers. C'est ainsi qu'a été créé un « label Montagne » destiné aux instructeurs après le suivi volontaire d'un stage spécialisé. Vient donc de naître à Gap le « Pôle National de Vol Montagne » (PNVM), sous la houlette de Noël Genet, Paul Prudent et Guy Trier, qui s'adresse cette fois-ci à tout pilote ULM breveté (ou avion). Il sera certainement opérationnel d'ici cet été, en pendulaire et multi-axes dans un premier temps. Au terme de son développement, le PNVM s'adressera aux pilotes de toutes les classes d'ULM, aussi bien en montagne d'hiver que d'été. Sous le contrôle du PNVM, des centres « satellites », avec des instructeurs labellisés, dispenseront des formations identiques.

8°

Enfin l'opération d'aides financières à l'installation des parachutes sur les appareils des écoles ULM qui venait de se terminer, va reprendre grâce à des subventions reconduites de la DGAC pour les trois prochaines années. Nous pensons qu'il s'agit d'une action très importante en faveur de la sécurité. Non seulement c'est une chance supplémentaire pour le pilote et son élève de regagner le sol sains et saufs en cas de problème grave dans certaines conditions, mais c'est aussi faire acquérir aux élèves dès le début de leur formation la culture « parachute de secours ». Quand on a pris l'habitude de voler avec un parachute quelque temps... difficile ensuite psychologiquement de s'en passer !

9°

Ajoutons pour terminer les actions des correspondants « sécurité » régionaux et le rôle important du CNFTE (Centre national de Formation Technique et d'Essais) qui, avec notre inoxydable ami Pierre Pouches, parcourt la France métropolitaine et d'Outre-mer pour faire découvrir à nos pilotes les secrets d'entretien et de fonctionnement de leurs moteurs (n'oublions pas que nous sommes à 80 % des propriétaires de nos ULM et totalement responsables de leur entretien).

Tout cet ensemble de mesures, d'actions et de créations nécessite des moyens financiers certes, mais mobilise surtout beaucoup de matière grise, d'énergie, de temps et exige également beaucoup de passion bénévoles.

Mais aussi il ne peut être cohérent et efficace qu'à la seule condition que chacun d'entre nous prenne réellement conscience des enjeux et prenne à son niveau sa part dans son élaboration et son fonctionnement. La pérennité de notre pratique ULM en dépend... ne croyez surtout pas que j'exagère.



Demandez le programme !

Pour le reste, qui n'est pas moins important, qui tend au développement de la pratique de l'ULM par le plus grand nombre, dont les jeunes, les femmes et les handicapés, nous suivons toujours le fil rouge du programme de 2009/2013 pour la réalisation duquel nous avons été élus :

Faire durer le succès sans perdre l'esprit !

Le constat est le même que l'an dernier : certains objectifs sont faciles à réaliser, d'autres s'avèrent plus difficiles à atteindre... et parfois de manière incompréhensible ! Mais il m'a été dit, et à juste raison, que le plus difficile à traiter était « l'irrationnel ».

L'un des meilleurs exemples de ceci, c'est le traitement du dossier, vieux d'une dizaine d'années, relatif à l'accès aux ULM aux terrains contrôlés ou aux terrains ayant une procédure IFR publiée. Nous demandons simplement l'abrogation de l'article de l'arrêté qui oblige à la demande d'autorisation, qui nous est accordée « au petit bonheur la chance »... ou pas du tout... en fonction de l'aérodrome... et des humeurs des uns et des autres. Notre dossier, peaufiné comme pas un autre ne l'a été, avance des arguments pris en compte par les services de la DGAC, qui au cours de la dernière réunion n'en a pas réfuté un seul... mais qui n'a pas abouti parce que les « contrôleurs » ne sont pas prêts et qu'ils doivent être encore convaincus ! On nous laisse cependant un espoir... pour dans plus tard... non défini ; en attendant on nous propose une circulaire qui expliquerait que le régime normal est l'autorisation et que les interdictions devraient être motivées. C'est mieux que rien, bien que depuis le mois d'octobre nous ne voyons rien venir. Nous allons continuer de nous accrocher.

Un dossier bien compliqué est pourtant en passe de se transformer en succès alors qu'il fait partie de ceux alimentés par la polémique, les fantasmes, les fausses croyances et la mauvaise foi, tout autant que par la raison, la passion et l'enthousiasme. C'est le dossier de l'ULM Hélicoptère Classe 6 pour lequel les délais sont tenus et les attentes en termes de formation de nos « cobayes » sont satisfaites. Les esprits, tant du côté des pilotes d'ULM que de celui de la DGAC, ont évolué au cours de l'expérimentation menée magistralement sur le terrain par Jacques Maurel et son équipe d'instructeurs bénévoles. Un travail énorme est réalisé par la FFPLUM et la DGAC avec le soutien de la FFG et de l'UFH. Si aucun incident majeur ne vient entraver ou perturber l'expérimentation dont la partie formation pratique se termine à la fin du mois d'avril, j'ai la profonde conviction que la classe 6 verra le jour cet été. Je réaffirme ici que la réglementation appliquée à cette classe ne pourra qu'être fidèle aux bases fondamentales des règles appliquées aux autres classes, avec peut-être quelques spécificités aux

voilures tournantes (comme les pendulaires, autogires, paramoteurs, multiaxes ou ballons en connaissent actuellement chacun pour ce qui le concerne) qui ne remettraient en aucun cas en cause les principes qui nous régissent aujourd'hui.

La puissance max des moteurs a, comme promis, été redéfinie dans le sens de la simplification par la suppression de l'ambiguïté entre la puissance continue et la puissance max. Les choses sont claires aujourd'hui, ainsi que la définition de la vitesse minimale de sustentation.

Nous travaillons avec la DGAC sur l'identification nationale à vie pour toutes les classes.

Le remorquage des planeurs par les ULM est aujourd'hui interdit par notre réglementation ULM. La FFV a souhaité que la règle change afin de faire face au vieillissement et aux coûts d'entretien de ses avions remorqueurs. Pourquoi pas. Mais à la seule condition, comme pour la classe 6, que les principes fondamentaux de la réglementation ULM ne soient en aucun cas écornés. A la suite d'une première proposition de la DGAC nous avons fait une contre-proposition dont il semble qu'elle soit prise en compte. Cette réglementation devrait voir le jour dans les mois qui viennent. Nous vous en reparlerons.

Toujours dans le cadre du CNFAS, et parce que dans le domaine des espaces aériens plus qu'ailleurs l'Union fait la force, nos correspondants nationaux et locaux, au niveau de l'Europe, de la France et de ses régions sont présents autour des tables de négociation. Inutile de dire que nous nous heurtons à forte partie tant les besoins commerciaux et militaires en termes de circulation aérienne sont en forte augmentation. Le combat paraît dérisoire, et infructueux au premier abord. Mais dans le détail nous défendons pied à pied les espaces qui nous restent ou proposons des aménagements sans lesquels bien des pilotes seraient cloués au sol et des bases ULM fermées. Travail technique peu spectaculaire mais nécessaire et utile mené par des bénévoles méritants. La DIRCAM nous a annoncé des élargissements de certains RTBA ; nous avons proposé des rétrécissements là où cela était possible. Les études sont en cours et les résultats ne devraient pas tarder. Un effort est attendu de la part de la DIRCAM pour que les réseaux ne soient actifs que le temps nécessaire. L'information d'activité en temps réel a fait un grand progrès avec les cartes AZBA (DIRCAM – RTBA – AZBA). Le système est très pratique, simple et efficace.

Ce domaine est particulièrement frustrant car nous avons l'impression parfois de nous heurter à des murs administratifs et militaires. Nous ne manquons pas de le dénoncer. Cependant la seule voie possible est dans le compro-



mis. Même en rouspétant très fort, les 150 000 membres de nos Fédérations aéronautiques ne feront pas disparaître par un coup de baguette magique l'aviation commerciale et l'aviation militaire. C'est un combat de tous les instants pour conserver malgré tout notre place dans les cieux.

Des groupes de travail se sont déjà réunis ou vont se réunir pour aborder les sujets brûlants des systèmes anti-collisions, de la règle voir et éviter, ainsi que celui des « manifestations aériennes », ou des responsabilités des Directeurs des vols. Nous ajouterons les groupes de travail et les réunions sur l'intermédiation en assurances, sur les règles de Natura 2000 et ses systématiques enquêtes d'incidence, sur la défense et le devenir des sports motorisés... et je crois que je n'ai pas fait le tour entier de tous les sujets et toutes les réunions auxquels nous devons faire face... bénévolement... avec des bénévoles. La cadence devient difficile à tenir, les finances souffrent et les vocations se font rares. Et il faut tout de même tenir, si nous voulons continuer à pratiquer notre passion et qui occupe une part importante de notre vie : voler !

Pour voler il nous faut des terrains. Nous avons la chance de pouvoir encore, pas toujours facilement, créer des bases ULM. Mais en ce qui concerne les aérodromes, les choses ne sont pas aussi réjouissantes et nous menons des combats parfois sans espoir, car certains « propriétaires » revendiquent leurs droits... ceux de faire ce qu'ils veulent de leurs terres ; y compris d'en chasser l'aéronautique pour y faire tout autre chose, de préférence plus lucratif ; recevant de plus l'appui inattendu des écologistes qui pour le coup préfèrent les centres commerciaux aux avions. Chaque cas est un cas particulier qui doit être pris en compte, analysé et traité par les associations de pilotes locaux... avant tout rassemblés ! Ce qui n'est pas forcément le cas partout. Le CNFAS et ses Fédérations ne peuvent faire de miracle et se disperser. Mais, sur un travail de base du juriste de la FAA, dans quelques semaines, un opuscule juridique CNFAS (Conseil National de fédérations Aéronautiques et Sportives - 9 fédérations) très complet sera mis à la disposition d'associations leur donnant conseils et pistes pour mieux contrecarrer les projets d'éradication des aérodromes. Ce sujet est un réel gros souci et l'impuissance ressentie, malgré les moyens humains et financiers déployés, est pesante au quotidien.

Le développement durable est étroitement associé au problème des aérodromes. Pilotes et clubs se doivent de prendre cette donnée en considération ; dialoguer quand cela est possible et proposer des solutions de bonne cohabitation.

Les travaux relatifs à l'aménagement de la réglementation pour la classe paramoteur se poursuivent... certes lentement, peut-être trop lentement. Je ne rentrerai pas dans les détails car Joël Amiable, notre DTN, qui suit de très près ce dossier avec Luc de Tilly, pourra vous en parler

plus en détails si vous le souhaitez. En réalité, et contrairement à ce que l'on pourrait penser, les choses sont extrêmement compliquées. Mais le dossier avance. Après mûre réflexion et dans le calme, loin des polémiques, nous amorcerons avec les services de la DGAC une étude plus approfondie de ce qu'il pourrait être envisagé de faire en termes d'allègement réglementaire pour les plus simples et les plus légers de nos ULM... dans un cadre suffisant cependant pour assurer une sécurité satisfaisante (technique de vol et règle de l'air).

A propos d'adaptation, Bernard Fabre et Joël Amiable traitent de front avec la DGAC le dossier des questions de l'examen théorique tronc commun dont certaines dépassent l'entendement. A terme, le stock des questions devrait être épuré pour redevenir ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être, un recueil de questions propres à tester les connaissances des candidats et non un nid de pièges destiné à les faire échouer.

Autre domaine sur lequel nous allons nous pencher sérieusement, c'est la motorisation électrique et voir avec la DGAC comment nous pourrions en faire la promotion, aider à son développement pour le rendre plus opérationnel et plus accessible. C'est une étude de fond qu'il faut réaliser, au-delà des pressions de la mode, des chasseurs professionnels de primes et de subventions à fonds perdus, pour dans le calme et la sérénité développer une stratégie, une tactique et un mode opératoire. La réglementation ULM a pour qualité de favoriser le progrès rapide, de favoriser le passage aisé de l'étude à la réalisation puis à l'opérationnel. Une chance pour le mouvement ULM à ne pas négliger et qui va dans le sens qui nous est imposé en termes de développement durable, de la réduction des nuisances sonores, de respect de l'environnement.

Nous suivons de près également au niveau européen le dossier de l'équipement des aéronefs en radios 8,33... En fait aujourd'hui c'est plutôt le flou artistique en ce qui concerne les délais impartis et les niveaux de vol concernés. Michel Hirmke pourra, si vous le souhaitez, développer ce qu'il sait.

Nos actions continuent et se développent au sein de la commission des vols adaptés, avec la Commission « Jeunes » également dont les demandes d'aides n'ont jamais été si nombreuses, mais aussi avec la dynamique Commission « Voler au féminin » animée par Monique.

La politique de décentralisation des compétitions dans les régions, avec des regroupements de régions, commence à porter ses fruits. Le Championnat de France (qui se déroulera à Couhé en 2011) est un franc succès, surtout en paramoteurs. En international la France a remporté une médaille d'or en multiaxe biplace et une médaille de bronze aux championnats d'Europe en Angleterre au





monde est prévu au mois d'octobre pour les Classic Class en Israël. Pour les paramoteurs, pas de compétition internationale d'organisée malheureusement en 2010... pas plus qu'en 2011. C'est pourquoi la FFPLUM et l'association CARNAVOL avec le soutien du Comité Régional ULM PACA, organiseront une coupe du monde de paramoteur axée sur la maniabilité, sur les aérodromes de Gap et Aspres, avec pour chef d'orchestre notre CTN Patrice Girardin. Elle se déroulera au mois de septembre 2011 selon un concept d'épreuves innovantes qui devraient intéresser un large public.

En termes de subventions de la DGAC, j'aimerais souligner cette année la décision de M. Patrick Gandil, de ne pas appliquer pour les Fédérations le gel imposé aux autres services et que nous avons connu l'an dernier. C'est ainsi que l'aide à l'installation des parachutes sur les appareils écoles a pu être renouvelée et assurée pour une nouvelle période de 3 ans. Au niveau du Ministère des Sports, les conventions d'objectif seront discutées au mois de mai, mais nous nous attendons à une stabilité des subventions par rapport à l'an dernier... ce qui ne comble pas la hausse du coût de la vie bien entendu.

Arrivé au terme de ce rapport qui vous a paru peut-être un peu fastidieux, j'ai bien conscience d'avoir fait l'impasse sur des actions ou sur des travaux de fond discrets, ardu, difficiles mais utiles et absolument indispensables comme la tenue des comptes et des finances d'une Fédération devenue une véritable entreprise. Chacun de vous reconnaîtra qu'il est difficile dans le contexte actuel de présenter des bilans équilibrés... et c'est pourtant ce que Denise Lacote réalise depuis une décennie. La réalisation d'ULM Info est également un vrai travail de pro, réalisé tous les trois mois par des bénévoles avec notre philosophe Sébastien Perrot aux commandes. Le secrétariat fédéral, de par son efficacité et l'implication de ses « filles » est également l'un des piliers de notre succès incontesté.

Je n'ai pas pu citer les 15 membres du Comité Directeur ni tous les supports aux commissions ; mais je remercie très sincèrement tous les membres de notre équipe pour leur dévouement totalement bénévole et pour les sacrifices familiaux qu'ils consentent pour que la FFPLUM tourne, pour que les intérêts des pilotes soient préservés et que nous puissions tous continuer de voler longtemps encore Ultra Léger motorisé.

Nous essayons surtout de mettre en œuvre une politique « cohérente et efficace », en travaillant sérieusement, en gardant le cap défini sans se laisser distraire de nos objectifs, fiers d'avoir gagné votre confiance... et surtout de l'avoir, nous l'espérons... conservée !

Vous avez besoin de nous et nous avons besoin de vous. La force et la richesse de la Fédération française d'ULM réside dans la variété des pratiques de l'ULM qu'elle offre. Cette variété ne doit pas favoriser les esprits de chapelle mais au contraire être le ciment d'une unité qui seule est gage d'efficacité face à un système européen qui, lorsqu'il régleme, ne reconnaît pas les intérêts particuliers et les groupuscules.

C'est dans la complémentarité, la diversité et les différences que nous trouverons notre salut et maîtriserons notre développement.

Il n'y a pas d'autre voie.

*« Si tu diffères de moi, mon frère,
loin de me léser, tu m'enrichis »*

Antoine De Saint-Exupéry

Bons vols et au plaisir de vous retrouver très bientôt sur une base ou un aérodrome.


Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Rapport Moral Résultat des votes



417 suffrages exprimés

OUI 411

NON 3

Abstention 3

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



Rapport financier 2010

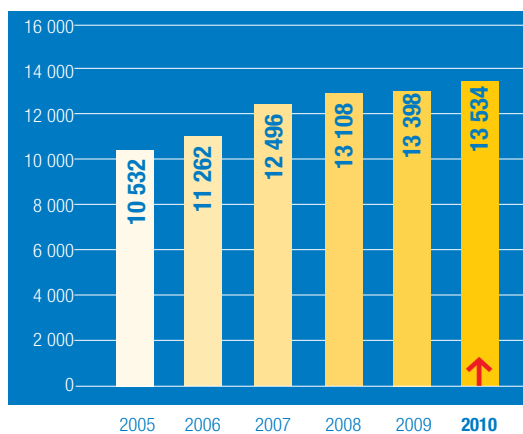


Le résultat 2010 présente de nouveau un excédent dû aux 13.534 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2010 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 13.500 adhérents.

Le montant total des cotisations de l'exercice s'élève à : 768 424 € 58.

Ce résultat excédentaire, soit 2 763 € 21, sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Dans un contexte économique difficile et bien que la reprise se fasse attendre, notre Fédération continue sa progression.



Conformément aux engagements de l'Assemblée Générale 2010, les quotes-parts "jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux Commissions concernées, pour un montant de 21.712,83 € pour la Commissions "jeunes" et de 50.259,78 € pour la Commissions "Comités régionaux".



Le solde des cotisations soit 696.451,97 € vient s'ajouter aux autres produits du Siège.

Investissements 2010

Les travaux de réfection totale de notre Siège Social et les mises aux normes de nos installations électriques et informatiques ont été réceptionnés.

Les investissements d'un montant de 15.251 € 55 concernent la refonte de notre site Internet et l'acquisition de matériel informatique en remplacement du matériel hors service.

Cotisations 2012

Après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2012, d'un montant de 1,5 %, bien que l'indice qui nous sert de référence tous les ans indique une majoration du coût de la vie de 1,58 %.

Afin de réaliser notre projet "Cadets ULM", vous aviez accepté et voté ma proposition d'augmenter de 1€ la cotisation jeunes. Cette fraction de la cotisation "jeunes" n'augmente pas. Cette action a débuté depuis le 1er janvier 2011, elle permettra de faire partager certains vols à nos jeunes pilotes, qui, après avoir obtenu leur brevet, manquent de moyens pour continuer de voler. Vous pouvez télécharger les liens sur la page d'accueil du site fédéral.

La cotisation de base sera alors portée à la somme de 54,58 € à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux Commissions "jeunes" et "Comités régionaux" qui bénéficient du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1,68 € + 1€ soit 2,68 € pour les jeunes et 3,92 € pour les Comités régionaux. Le montant global de la cotisation de base pour 2012 sera de 61,18 €.

La crise économique qui secoue le monde est hélas, loin d'être terminée, aussi tout est mis en œuvre pour faire des économies à toutes les échelles, mais il faut garder présent à l'esprit que toutes les actions fédérales doivent être menées à bien aussi. Comme à l'accoutumée, je serai très vigilante tant pour les dépenses de fonctionnement du Siège fédéral que pour les dépenses des Commissions.

Cette politique de rigueur sera indispensable si nous voulons équilibrer nos comptes en 2011 tout en vous apportant les mêmes services que par le passé.

Denise LACOTE
Trésorière FFPLUM

38^e

Coupe icare



22-25
Septembre
2011

St-Hilaire du Touvet - Lumbin
www.coupe-icare.org

REX : sécurité et responsabilité

En aviation ultralégère volant sous le régime déclaratif, c'est à chaque pilote de prendre individuellement ses responsabilités. Revendiquer cette particularité, en défendre les principes est l'une des raisons de vivre de la FFPLUM. Désormais, pour l'analyse de sécurité aussi, il revient à chacun d'entre nous de s'impliquer.

Faute de moyens suffisants, le Bureau Enquête et analyse (BEA) de l'aviation civile n'assure plus systématiquement l'analyse des événements qui émaillent notre activité. Il nous revient donc désormais d'essayer de recueillir les données nécessaires à l'amélioration de notre sécurité.

Ainsi, pour permettre aux pilotes de partager leur expérience sur les événements intéressant la sécurité des vols, mais qui n'ont pas conduit à des accidents, l'outil de recueil de déclaration volontaire REX va être mis en ligne sur le site fédéral dans les jours qui viennent. Il procède d'une démarche concertée entre l'ensemble des fédérations du CNFAS et la DGAC pour succéder au dispositif de recueil d'événements confidentiels abandonné, lui aussi, par le BEA.

Le REX se présente comme une déclaration totalement anonyme en ligne, en 7 étapes rapides à franchir. Chaque événement que vous aurez pris la peine de relater, sera consultable en ligne par chacun d'entre nous, après avoir été validé par un modérateur. Attention, le REX ne concerne que les événements évités. Ce n'est pas un outil de déclaration d'accident. Lorsqu'il s'en produit un, la démarche à suivre relève des dispositions légales à respecter, pour informer l'administration, l'assurance et le pouvoir judiciaire. C'est pourquoi, au sein de la FFPLUM, l'étude des accidents relève d'une autre démarche.

C'est le RASU qui a été mis au point en 2010 dans ce but. Un an et demi de fonctionnement nous démontre que s'il remplit bien sa fonction de recueil statistique, il ne permettra d'assurer une analyse utile à la sécurité que si chacun d'entre nous a le souci de l'alimenter, en témoignant aussi précisément que possible des accidents et incidents qu'il ou elle a pu vivre. En l'absence d'enquête, c'est la seule source légitime pour nous. La page consacrée à la description de l'événement dans le dossier

de déclaration d'accident à l'assureur fédéral, est l'un des outils les plus utiles pour ce faire.

Hélas, trop souvent, le déclarant se limite à évoquer un procès-verbal de gendarmerie ou un rapport quelconque, lequel n'est généralement même pas annexé au dossier transmis à la FFPLUM. Bien sûr, cela est compréhensible après un accident dont les conséquences sont assez dramatiques pour empêcher le pilote d'en témoigner lui-même.

Mais la grande majorité des déclarations concerne heureusement des événements moins graves, parfois même picaresques, dont on pourrait beaucoup apprendre, ne serait-ce que par l'exemple, si celles et ceux qui en ont été victimes ont à cœur d'en rendre compte avec rigueur et application.

Notre fédération, en effet, n'a ni les moyens, ni surtout la légitimité administrative pour mener des enquêtes. Si l'on met de côté les comptes rendus de la presse, régulièrement lacunaires et souvent orientés dans un sens polémique, la seule source de données à peu près utilisable provient de ce que les pratiquants déclarent à leur fédération.

Thierry Couderc

Situation au 16 juin 2011

	décès	corporel grave	corporel léger	matériel seul
Total victimes	12	23	21	
Total accidents	11(*)	15	24(**)	39

(*) Dont un acte volontaire (qui n'est pas un accident aérien au sens propre)
(**) Dont un déclenchement parachute



L'ultra léger motorisé et les qualités d'aviateur

Pour le moment, le pilote d'ULM qui visite le site Internet de l'IASA aura le sentiment que l'Institut n'aborde pas l'Ultra Léger Motorisé.



Pour le moment, le pilote d'ULM qui visite le site Internet de l'IASA aura le sentiment que l'Institut n'aborde pas l'Ultra Léger Motorisé. C'est vrai que l'on n'y voit pas encore d'ULM pendulaire, ou de trois axes tête au vent. Quoiqu'un BB Jodel et un Tecman P2002 aient leur place parmi les Ultra Légers.

Pourtant l'IASA est centré sur ce que tous les aéronefs ont en commun : leurs pilotes. Des hommes et des femmes qui tiennent les commandes parce qu'ils ont un jour décidé de décoller du plancher des vaches, comme l'ont fait les premiers aviateurs.

Le Conseil d'Administration de l'IASA



C'est un engagement fort. Lorsque l'on a décollé, il faut assurer jusqu'à l'atterrissage. Mais c'est quelque chose de voir s'effacer les clôtures, de s'affranchir de la linéarité des chemins et de voir se développer l'étendue à mesure que l'on prend de l'altitude.

La confrontation avec les premières turbulences, invisibles jusqu'à ce qu'on les rencontre rappelle le pilote à ses vulnérabilités. L'air est un milieu formidable et complexe, qu'il

faut apprendre à lire à 500 comme à 39 000 pieds, à 40 km/h comme à 450 noeuds.

En pilote d'une compagnie aérienne, évoluant dans un milieu normé et contraint, ou en individu libre, seul responsable de l'entretien, de l'utilisation de sa machine et de l' (auto-)évaluation de ses compétences après quelques heures de formation, le pilote doit développer et maintenir des qualités d'aviateur pour voler en sécurité. Ces qualités sont le fruit de l'expérience, de l'acquisition et du partage des connaissances et pourraient se résumer à l'adéquation des décisions au contexte.

Un pilote doit savoir lire au fond de lui-même, décoder ses motivations, être conscient de sa fragilité, et savoir décider sans céder aux pressions.

La mission de l'IASA, c'est d'être au service des pilotes et de contribuer à leur rappeler par l'illustration ce que sont les qualités d'aviateur, en abordant des sujets concrets, directement utiles.

L'ULM, c'est de l'aviation qui exige de développer toutes les composantes des qualités d'aviateur, à ne pas prendre à la légère !



IASA
Institut pour l'Amélioration
de la Sécurité Aérienne
www.iasa-france.com



Les radios 8,33

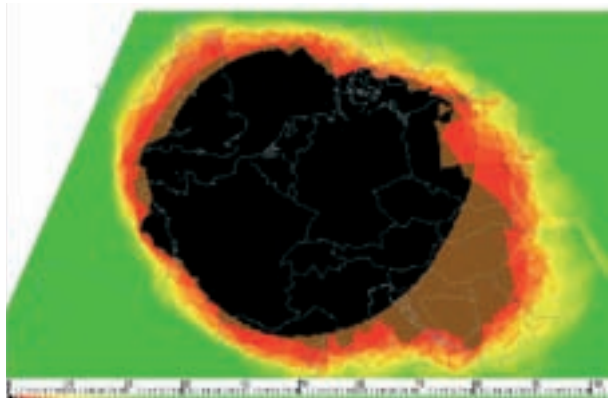
ou les communications de demain

La bande VHF aéronautique s'étend de 117,975 à 137 MHz. Ces fréquences sont utilisées par de nombreux services et utilisateurs de l'espace aérien.

Citons entre autres :

- Les communications Air - Sol entre avions et centres de contrôle,
- Les systèmes pour la navigation, les phases d'approche et d'atterrissage,
- Les informations locales concernant les aérodromes (ATIS...), mais aussi les fréquences permettant les communications au sol entre la tour de contrôle et les différents agents ayant à se déplacer au sol sur un terrain : services de sécurité, d'incendie, de surveillance, de maintenance,
- Les fréquences attribuées au profit de l'aviation générale (123,500, fréquences montagne, vol à voile...)
- Les fréquences permettant la liaison radio entre les avions commerciaux et leurs centres d'opérations,
- Les fréquences spéciales (fréquences de détresse 121,500 et 123,100, fréquence d'auto-information 123,450...)
- Etc.

Pour satisfaire la demande de fréquences toujours croissante et diminuer l'encombrement dans les zones à forte densité de trafic, l'espacement entre deux fréquences a été diminué à plusieurs reprises : de 200 à 100 kHz dans les années 50, à 50 kHz dans les années 60, et à 25 kHz en 1972.



Cette bande contient donc 760 fréquences séparées de 25 kHz. Ces 760 canaux ne sont pas utilisés qu'une fois, mais affectés à plusieurs organismes dès lors que la distance les séparant est suffisante pour éviter les interférences. Un plan de fréquences a été étudié par l'OACI pour définir les règles (puissance, portée suivant l'altitude¹...) selon les-

¹ Pour une fréquence assignée à un organisme en route, la protection s'étend jusqu'au FL450. La même fréquence ne pourra donc pas être réutilisée dans un rayon de plus de 500 m.

quelles une fréquence peut être utilisée en plusieurs endroits, sans que cela occasionne une gêne. Ainsi, la protection ne sera pas la même s'il s'agit d'une fréquence de contrôle en route ou une fréquence d'approche.

Mais le nombre de fréquences est limité, et certaines régions d'Europe n'ont plus aucune fréquence disponible. En revanche, la demande ne fait qu'augmenter, avec le formidable essor qu'a connu l'aviation commerciale et l'arrivée prévue de nouvelles technologies, comme les liaisons de données entre systèmes de contrôle et aéronefs.

Afin de dégager de nouvelles fréquences, l'Europe a décidé de porter cet espacement à 8,33 kHz. Cela permet d'augmenter considérablement le nombre de fréquences disponibles, même si le coefficient théorique de 3 ne peut être atteint pour des raisons techniques. Sa mise en service est progressive depuis 1997.

Quand ?

Aujourd'hui, tous les aéronefs en IFR au-dessus du FL 195 doivent être équipés de radios 8.33².

² Sont toutefois exemptés de cette obligation les aéronefs d'État, capables de communiquer sur des fréquences UHF. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

En dessous du FL 195, une phase transitoire (2014 – 2018) verra l'obligation d'être équipé en radio 8,33 pour évoluer dans certains espaces (classes A à C).

Cette obligation sera progressivement étendue aux espaces de classe D. A compter de 2018, l'espacement 8,33 kHz sera la norme comme aujourd'hui l'espacement 25 kHz.

Cette phase transitoire permettra de satisfaire à 90 % des besoins de fréquences en Europe. Une simulation sur les besoins jusqu'en 2030 a permis de déterminer que la phase finale permettra de satisfaire ces besoins à 100 %.



Pourrons-nous continuer à utiliser nos radios actuelles ?

L'arrêt du 21 juin 2001 précise dans sa version actuelle que, pour les vols en VFR, « Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou

sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement. »

Ces conditions seront maintenues.

« Lorsqu'il est obligatoire, tout équipement de communication VHF installé à bord d'un aéronef est capable d'utiliser



toutes les fréquences radioélectriques, espacées de 25 kHz, dans la bande de fréquences du service mobile aéronautique (R). »

Il est probable que l'expression "espacées de 25 kHz" soit remplacée par "espacées de 8,33 kHz" dans une version future de cet arrêté.

Lors de la consultation formelle organisée par l'EASA en mars - avril 2011, le CNFAS a demandé que la possibilité de contacter un centre de contrôle sur une fréquence "non 8.33" soit maintenue en dessous du FL195. Cette demande ne sera pas reprise dans la réglementation, mais les états garderont la possibilité de traiter les cas particuliers, ce qui permettra de trouver un compromis le plus satisfaisant pour tous. Ainsi, nous pouvons espérer maintenir la possibilité de garder nos radios 25 kHz pour ceux qui ne l'utilisent qu'occasionnellement en espace non contrôlé (contact avec les SIV, ou en auto-information par exemple), bien que cela leur ferme la porte de certains espaces.

Combien coûte une radio ?

Actuellement, il faut déboursier au minimum 1 500 € pour une radio. Mais des radios 8,33 portatives, qui n'existent pas encore, devraient aussi voir le jour. Europe Air Sport estime le besoin pour l'Europe à au moins 25 000 radios portatives.



Michel Hirmke - Commission Espace aérien

Tour de France cycliste

Du 2 au 24 juillet 2001, le Tour de France cycliste sillonnera les routes lors de 21 étapes qui passeront peut-être à proximité de chez vous. Vous serez peut-être tentés d'aller survoler le peloton. C'est une idée très risquée, au vu de l'activité aéronautique aux abords du parcours.



Afin que vous puissiez voir la course en direct, de nombreux hélicoptères survolent les coureurs avec des caméramen à bord. Les images sont envoyées aux studios de télévision par l'intermédiaire d'avions relais qui assurent la retransmission en volant vers le FL100.

Outre cette forte activité, l'Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux interdit de descendre en dessous de 1 000 m (3300 ft) si la foule est particulièrement dense (à proximité des agglomérations ou des points caractéristiques du circuit par exemple).

De plus, en zone montagneuse, des zones réglementées temporaires basse et moyenne altitude viennent protéger les hélicoptères et avions relais, interdisant aux autres vols de s'approcher.

Si la 98ème édition de la Grande Boucle passe à proximité de votre terrain, n'oubliez pas de consulter les NOTAMs et SUP AIP sur le site du SIA et soyez très prudents si vous envisagez de voler ce jour-là.

Michel Hirmke
Commission Espace aérien

NOUVELLE *Magic* 472,5 kg



Record du monde de vitesse FAI 2010
et une basse vitesse "Fabuleuse"



Combo Surf



Combo FC

"Les qualités de vol à basse vitesse de cette aile, de mon point de vue, sont fabuleuses !!!! Il est dommage de passer à côté en imaginant que c'est d'abord une fusée... Cette aile est prête à supporter des comparaisons inédites en bas de la plage de vitesse...!"

Hugues - Air Papillon
Photographe professionnel

Made by DTA

www.dta.fr
www.jro-dta.com

DTA
Delta Trikes Aviation

Aérodrome de Montélimar Ancône - F-26200 MONTEILIMAR - France
Tél. +33 (0)4 75 01 20 83 - Fax +33 (0)4 75 51 36 72 - dta.ulm@wanadoo.fr / www.dta.fr



La base de vos vols est là

Si vous décidez d'organiser ce week-end un périple dans une région que vous ne connaissez pas, la question de l'organisation de votre voyage et de votre itinéraire va forcément vous amener à vous poser un certain nombre de questions relatives à l'ordonnancement de votre déplacement.

Le choix de vos étapes se fera sûrement en fonction des possibilités offertes, ravitaillement, gîte, couvert, ou tout simplement étape détente avant de poursuivre votre promenade.

C'est justement pour répondre à ces questions que Basulm a été créé et mis à la disposition des pilotes et des gestionnaires de terrains par la FFPLUM gratuitement.

Nous avons souhaité que "Basulm" réponde aux questions que nous nous posons tous lors de la préparation d'un vol et particulièrement lorsque les bases sont à découvrir.

Sur le plan administratif

Qui est le gestionnaire,
Qui contacter pour informer du passage,
Obtenir les informations indispensables de sécurité,
Vérifier que l'accès de cette plateforme est bien autorisé,
etc.

Sur le plan technique

Coordonnées géographiques,
Orientation de piste, piste (préférentielle s'il y en a une),
Nature de piste,
Altitude,
Radio,
Consignes particulières,
Situation sur carte Google,...

Les informations annexes

Restauration,
Hébergement ou Camping
Ravitaillement,
Hangar,...

Les informations diverses

Activité Club, facilités, Loisir, Curiosités, Mécanique, etc.
Eventuellement quelques photos de présentation du terrain
L'ensemble de ces informations reprises dans une fiche imprimable au format A4 ou en 1/2 format vous permettant de vous constituer un flight book très utile et pratique en vol.



Ci-dessus un exemple de fiche que vous pourrez imprimer.

Pour nous l'information fait partie intégrante des moyens mis à la disposition des pilotes pour améliorer leur sécurité. En reprenant le fichier des bases de NAV 2000 de Xavier Werquin et Jean Bossy, La FFPLUM, en tant que dépositaire exclusif des codes LFDDNN, s'est engagée à faire vivre ces informations, les pérenniser, et à les mettre à disposition de tout utilisateur privé ou professionnel gratuitement.

Basulm n'a jamais eu comme objectif de remplacer les logiciels de navigation, il en existe plusieurs très efficaces qui font partie des outils nécessaires pour faciliter le voyage.

C'est en offrant à chacun la possibilité de faire partager ses expériences et permettre aux gestionnaires de préciser leurs consignes, leurs observations, voire leurs restrictions, que Basulm, par son interactivité, prend toute son utilité.



Jean Bossy en partenariat avec Basulm réalise sa carte VFR et propose une carte murale plastifiée des bases et aérodromes à l'usage des clubs.

Certains fabricants de GPS ont repris le fichier Basulm et utilisent la dénomination commune.

C'est en s'appuyant sur vous, utilisateurs concernés, et sur la représentativité reconnue de la FFPLUM que cet outil, dans son développement et surtout sa pérennité, sera pour tous pilotes l'outil de référence des bases ULM de France.

Depuis sa création en Mars Basulm a enregistré plus de 9 000 connections et nous observons que les mises à jour, les contributions, les corrections et les créations sont en progression régulière. Il est important que tous les utilisateurs concernés s'impliquent continuellement dans la mise à jour de chacune des fiches existantes et il y en a près de 800 uniquement pour les bases ULM.

C'est par cet apport d'un maximum d'informations et en utilisant l'ouverture de Basulm que vous permettez aux autres de bénéficier de données précises et d'apporter votre pierre à l'édifice fragile de la sécurité.

Le programme est convivial et présente peu de difficultés. Il est très facile de modifier une fiche ou de créer une nouvelle base. Vous trouverez si nécessaire un mode opératoire dans la page d'accueil de Basulm qui répondra aux questions que vous pourriez vous poser.

Vous devrez vous enregistrer lors de votre première visite pour pouvoir utiliser le logiciel. Cela permet de conserver lors des modifications ou créations la trace du contributeur. Cet apport est soumis pour validation aux modérateurs chargés de s'assurer de la conformité des fiches, certains objecteront qu'il est facile de donner de fausses informations c'est vrai, mais sauf volonté de nuire, nous voulons croire que dans notre activité, qui est avant tout une activité de loisir, l'intelligence collective est le plus souvent positive et constructive. Dans tous les cas, les modifications ou créations, qu'elles soient acceptées ou refusées, font l'objet d'un mail de confirmation avec s'il y a lieu d'éventuelles observations.

Basulm est donc bien un outil convivial à la disposition de tous. Contribuer au rayonnement et à l'ouverture de l'activité ULM, faciliter l'accès au voyage, améliorer la sécurité par une information sérieuse et pérenne, voilà les objectifs indiscutables de Basulm. La Fédération a mis en place cet outil, il nous appartient de le faire vivre et évoluer sans cesse.



Pierre-Henri LOPEZ
Secrétaire Général FFPLUM -
Administrateur BASULM

« 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



Profitez de vos vols et complétez les informations de votre base interactive des terrains ULM.

Sur le site fédéral : www.ffplum.com
Sur Basulm : <http://basulm.ffplum.com/>



Un outil pour défendre les terrains ULM !

Connaître l'emplacement des terrains ULM est primordial pour la sauvegarde de nos activités. L'espace aérien est une denrée très convoitée.

- Convoitée par l'aviation commerciale qui ne voit pas toujours d'un bon œil l'obligation de cohabiter avec des appareils en VFR, non contrôlés qui plus est.
- Convoitée par l'aviation militaire dont les pilotes doivent bien s'entraîner au vol à vue avec un système d'armes complexe.

Mais tout le monde accepte de prendre en compte notre existence, avec nos terrains qui n'apparaissent pas sur les cartes de l'IGN, et dont il n'existe aucune liste au niveau national. Ainsi, les modifications d'espaces civils ou militaires tiennent compte des terrains recensés dans Basulm.

Basulm comble une partie du vide laissé par la fermeture de NAV2000. Une fiche à jour est un atout dans notre main pour défendre notre activité.

Michel Hirmke
Commission Espace Aérien

L'ultra-léger a désormais son carburant

Parce que
la **liberté de voler**
ne doit pas se faire
au détriment de **la sécurité**

AVGAS UL 91

L'**AVGAS UL 91** est une essence aviation sans plomb spécialement conçue pour les avions ultra-légers.

Autorisée par l'EASA (European Aviation Safety Agency), elle répond aux standards de l'ASTM International, garantissant ainsi la qualité et la sécurité des produits.



L'**AVGAS UL 91** bénéficie ainsi de tous les contrôles associés aux carburants pour l'aviation.



Total est partenaire
du Tour ULM 2011



Un **moteur protégé**
pour voler serein

L'**indice d'octane MON de l'AVGAS UL 91** est supérieur à 91 et à celui des essences non aéronautiques de type SP98 (dont le MON est de 87) ou SP95 (dont le MON est de 85).

L'indice d'octane MON (Moteur Octane Number) reflète le comportement du carburant en cas d'utilisation à haut régime moteur, comme c'est le cas en aéronautique.

L'**AVGAS UL 91 est une essence sans éthanol** conçue pour préserver réservoirs et circuits de carburants. En effet, les alcools peuvent être nocifs pour certains composants et présentent l'inconvénient de capter l'eau.

Un **environnement mieux préservé**

L'**AVGAS UL 91 ne contient pas de plomb**. Moins d'émissions polluantes dans l'atmosphère, c'est encore plus de plaisir en vol !

L'**AVGAS UL 91** de TOTAL vous garantit...

- Une **absence totale d'éthanol mais aussi d'éthers et autres alcools**, nocifs pour certains composants des aéronefs (joints, durites, carburateurs...),
- Une **qualité « aviation » et constante du produit** grâce à des contrôles stricts, réalisés conformément aux procédures en vigueur,
- Une **absence d'additifs non homologués** pour l'aviation,

- Une **réduction des risques de vapor lock***, grâce à une volatilité parfaitement adaptée à l'aviation légère,
- Une **diminution des gommages** pouvant se déposer sur les parties chaudes des moteurs,
- Un **pouvoir calorifique élevé**, supérieur à celui des essences contenant de l'éthanol.

**Testé & approuvé
par Rotax***

Pour les moteurs ROTAX 912 UJAF,
912 ULSS et 914 UJF

* Pour les autres moteurs, vérifier
les instructions de votre motoriste.



TOTAL

www.total.fr

L'AVGAS UL 91 arrive ! Oui ! Mais où ???

Voilà la grande question... Nous en parlons depuis un certain temps et notre grand sorcier Pierre Pouchès nous a beaucoup alertés sur les problèmes de carburants et les implications négatives que subissent les composants de nos moteurs.

La directive européenne 2009/28/EC impose d'avoir en 2020, 10 % d'énergie renouvelable dans les carburants. Ainsi, l'éthanol ayant un pouvoir calorifique plus faible que les essences fossiles, cela implique qu'il en faudra 15 % en volume dans les essences.

Je ne rentrerai pas sur l'aspect technique et les problèmes engendrés par l'utilisation des carburants actuels mais il est clair que TOTAL a pris en compte ces difficultés et a étudié et lancé la fabrication d'un carburant spécifique présentant des garanties L'AVGAS UL 91 dont les caractéristiques sont détaillées ci-contre.

Un début de distribution a commencé sur certains aérodromes déjà équipés en pompe, mais cela est marginal et ne résout pas le problème de la distribution dans les clubs ULM. Les circuits de distribution ont aussi une grande importance dans le prix final du produit qui est annoncé aujourd'hui aux environs de 1,80 €. Il est bien certain qu'un prix excessif serait dissuasif pour l'utilisateur.

Dans le cadre du partenariat entre TOTAL et la FFPLUM et pour avancer dans la recherche de solutions, une étude nationale a été lancée. Le but de cette étude est de faire un état des lieux, d'établir les éventuelles possibilités de mise en place d'un réseau de distribution adapté aux spécificités de l'ULM, des clubs, des terrains et de l'AVGAS UL 91.

Certaines installations existantes pourraient être utilisées après une éventuelle remise aux normes si nécessaire. Certaines structures seraient susceptibles de devenir distributrices de ce carburant en regroupant quelques clubs ou utilisateurs. Les clubs, dont le parc est suffisant, pourraient s'équiper de petites citernes sur remorque. Aujourd'hui rien n'est défini avec précision et l'étude que vous avez peut-être déjà reçue ou que vous allez recevoir (structures de plus de 7 membres) est très importante pour orienter et imaginer la politique de distribution adaptée à notre activité que TOTAL souhaite mettre en place dans un futur proche.

**SI VOTRE STRUCTURE COMPTE MOINS DE 8 MEMBRES
ET QUE VOUS ETES CONCERNES, MERCI DE RECLAMER
LE QUESTIONNAIRE AUPRES DE LA FFPLUM**

Une fois de plus nous sommes confrontés à un problème difficile et qui touche à la sécurité. Nous comptons sur l'implication de chacun pour faire avancer avec la FFPLUM ce dossier très important. Il vous faudra consacrer une vingtaine de minutes pour remplir le document mais ces vingt minutes seront très utiles pour la suite des opérations.

Par avance merci de votre implication et de vos réponses.

Pierre-Henri Lopez
Secrétaire Général FFPLUM



Publicité

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

ESPACE AÉRIEN DIFFUSION

IMPORTATION
VENTE
MONTAGE



A ne pas manquer !
SAVANNAH'S DAYS LES 27, 28, 29 MAI

ICP - SAVANNAH - BINGO

ULM PRÊTS À VOLER OU EN KITS

ATELIER - MAINTENANCE ET RÉPARATION

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

Profitez de notre offre, ABONNEZ-VOUS !

Retrouvez-nous en septembre au Festival International de l'Aviation Légère



3 bonnes raisons de vous abonner

1 Petite Annonce gratuite**



2 Magazine livré à domicile à prix garanti



3 Offre spéciale Lampe "Manche à air" by Stéphane Buy au prix exceptionnel de ~~60~~ **31 €*** pour tout abonnement de 1 an minimum



-15% Offre réservée aux lecteurs du bulletin ULM Info sur l'abonnement

* Prix de la lampe dans le cadre d'un abonnement d'un an minimum pour la France métropolitaine. Offre valable jusqu'au 30/09/2011, dans la limite des stocks disponibles. Descriptif lampe: pied métal, revêtement "rose des vents", hauteur 29 cm. Prix public de la lampe hors abonnement: 60 euros.

** Annonce texte uniquement et limitée à une annonce gratuite par mois pendant la durée de l'abonnement.

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

VOTRE CONTACT : Hélène Montmayeur
hmontmayeur@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
"Lampe" + abo 1 AN	82 € 91 €	94,05 € 105 €	114,15 € 126 €
"Lampe" + abo 2 ANS	127,90 € 145 €	146,50 € 166 €	170,25 € 192 €
"Lampe" seule (port inclus)	66 €	71 €	82 €
Découverte (3 mois)	15 €	16 €	23 €
6 MOIS	30 €	35 €	41 €
1 AN à -15 %	51 € 60 €	58,65 € 69 €	67,15 € 79 €
2 ANS à -15 %	96,90 € 114 €	110,50 € 130 €	123,25 € 145 €

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 :

Crypto

Expire en

Offre réservée aux lecteurs d'ULM Info, valable dans le cadre d'un abonnement d'un ou deux ans du 1^{er} juin 2011 au 30 septembre 2011.

délai d'installation 3 semaines.

Signature

www.aviation-pilote.com

Conformément à la loi informatique et liberté du 06/01/78, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant dans nos fichiers.

Vous tractez une remorque, attention à l'assurance !



En effet, pour votre assureur véhicule, le fait de tracter une remorque constitue une aggravation de risque que vous devez lui déclarer. En général, les assureurs prennent acte de cette déclaration sans demander de cotisation supplémentaire si le PTAC (poids total en charge) de la remorque est inférieur à 300 ou 500 kg, parfois 750 kg.

Vérifiez d'abord si vous disposez du permis approprié...

Si la remorque a un poids total en charge (PTAC) de moins de 750 kg, votre permis B suffit.

Si son poids dépasse 750 kg, le permis B est suffisant à condition que :

- le PTAC de la remorque ne dépasse pas le poids total à vide du véhicule tracteur, et que la somme des deux PTAC (véhicule + remorque) ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Si l'une de ces deux conditions n'est pas remplie, vous devez avoir le permis E.

Déclarez ensuite cette remorque à l'assureur garantissant le véhicule qui va tracter la remorque.

N'écoutez pas ceux qui vous diront que la remorque est déjà assurée et que ce n'est donc pas la peine de le faire : si vous

provoquez un accident avec votre voiture attelée de la remorque, votre assureur pourra refuser sa garantie, même si la remorque n'est pas concernée par l'accident !

Ce que je viens d'évoquer, c'est le cas de l'assurance obligatoire de responsabilité civile, celle qui couvre les dommages causés aux tiers... pas l'assurance vol, incendie, dommages subis par la remorque, ni la responsabilité civile de la remorque dételée, que le propriétaire a effectivement pu faire garantir, mais cette assurance ne remplace jamais l'assurance obligatoire des risques de circulation !

Claude Cordelle
Pilote ULM ex Agent Général &
Courtier d'Assurances,

désormais aux côtés de la FFPLUM
pour les questions assurances.



Publicité



80 / 90 Hp.

“ECOYOTA”

(l'original)

Une copie même moins chère reste une copie
toujours trop chère...

Vole déjà sur :

Zenair - G1 - Morin - Sky - Rans
Kiebitz - Xénon - Vision - Bushbaby

JLT motors s.a.r.l

0698830931 / 0698900166

ecoyota@bbox.fr / <http://ecoyota.pagesperso-orange.fr/>

Montage sur tout ULM, devis au 0698900166



122 / 130 Hp.

Du bon réflexe de l'obligation déclarative en cas d'accident aérien... pénale sanctionnée si on s'en abstient !



Alors qu'un membre de notre communauté cassait dernièrement la roulette de nez de son ULM trois axes et le faisait réparer sans autre formalité, il vient d'avoir la surprise d'être convoqué devant le Tribunal de Police, pour... un « simple rappel à la loi » exclusif, cette fois, de sanction pénale.

Pour autant, la rigueur toute particulière des textes en cette matière, doit conduire à un strict respect de l'obligation légale déclarative. Qu'en est-il ?

1 - LE PRINCIPE : UNE OBLIGATION DECLARATIVE PESANT SUR TOUT OPERATEUR AERIEN AU SENS LE PLUS LARGE DU TERME

1) Sur la définition de l'obligation légale

Le principe de l'obligation déclarative était défini par le Code de l'aviation civile sous son article L722-2 (intégrés désormais dans le Code des transports sous l'article L.6222-8).

« Toute personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

2) Sur la définition de la « personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code » est soumise à l'obligation déclarative d'un incident ou d'un accident

Les textes prévoient indiscutablement et notamment que tous les commandants de bord, de tout type d'aéronef s'agissant de tous les aéronefs volant sous régime certifié et bénéficiant d'un certificat de navigabilité et de tous les aéronefs ultra-légers motorisés au sens de l'arrêté du 23 septembre 1998 exemptés de l'obligation d'obtenir un document de navigabilité valable pour la circulation aérienne, sont soumis à l'obligation déclarative d'accident ou d'incident.

3) La sanction pénale

La sanction est d'importance, s'agissant d'un délit puni et réprimé par l'article L 6232-10 du Code des transports.

« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 6222-8. »

2 SUR LES « ACCIDENTS » et « INCIDENTS » D'AVIATION CIVILE SOUMIS A OBLIGATION DECLARATIVE

1) Le texte

Le Code des transports renvoie au droit communautaire et spécialement à la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 pour la définition des accidents et incidents soumis à obligation déclarative – et a contrario – quels sont les accidents et incidents qui n'entrent pas dans la définition de cette directive et ne sont donc pas soumis à obligation déclarative.

2) Les accidents et incidents graves touchant à l'intégrité de la personne humaine sont soumis à évidente obligation déclarative

1 - Déclaration doit être faite vis-à-vis des accidents affectant toute personne mortellement ou grièvement blessée qui se produit « entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues » [art. 3 – a) directive 94/56/CE].

2 - Est considérée comme « blessure grave » : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident aérien et qui :

- nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies,
- se traduit par la fracture d'un os (*exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez*),
- se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
- se traduit par la lésion d'un organe interne,
- se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps.

3 - Sont bien sûr exceptées les lésions dues à des causes naturelles, ou à des blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres. On peut imaginer que le passager qui se blesse à bord d'un ULM trois axes à l'occasion de son vol, qui se bat avec le commandant de bord, ou tout autant qui se casse une jambe en descendant ou en montant dans la machine, ne donne pas lieu à déclaration à l'administration !

3) Les accidents ou incidents emportant dommage ou rupture structurelle causé à l'aéronef sont soumis à obligation déclarative

1 - Est soumis à déclaration l'incident ou l'accident au cours duquel « l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé ».
[art. 3-a) 2) directive 94/56/CE]

2 - Il convient d'attirer l'attention sur la rigueur de ce texte qui fait entrer dans les incidents soumis à déclaration le dommage entraînant ou devant entraîner certes « une réparation importante » mais tout autant « le remplacement de l'élément endommagé » ou « la nécessité du remplacement » de l'élément endommagé.

Cette exigence légale doit laisser quelques inquiétudes et sérieuse vigilance.

Ainsi, ce n'est pas le remplacement de l'élément endommagé en tant que tel qui crée l'obligation déclarative **mais bien la nécessité d'y procéder** même si le commandant de bord s'abstient d'engager la réparation... !

3 - Le seul point de discussion sur le plan technique notamment vis-à-vis des autorités sera de savoir :

- si l'incident ou l'accident a ou non « altéré ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol »,
- et si cet incident ou cet accident induit ou non une « réparation importante » ou le « remplacement de l'élément endommagé ».

ce qui est là une stricte question de fait et de circonstance.

4 - **Exception à l'obligation déclarative est légalement prévue dans les cas suivants**, quand s'il s'agit :

- d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur,
- lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires,
- de dommages limités aux hélices,
- aux extrémités d'ailes,
- aux antennes,
- aux pneumatiques,
- aux freins,
- aux carénages,
- ou à de petites entailles ou perforations du revêtement.

5 - Il résulte de ces concepts et de mon point de vue, **que ne sont pas susceptibles de déclaration d'incident ou d'accident à l'administration les incidents suivants** :

- une panne moteur d'un pendulaire ou d'un trois axes suivie d'un poser sans dommage à la structure,
- un pneu qui éclate à l'atterrissage dans la mesure où « l'aéronef ne subira pas des dommages ou une rupture structurelle »,
- le poser manqué d'un paramoteur dont l'hélice est cassée lors de l'atterrissage,
- en revanche, et si l'on s'en tient à la définition de la directive 94/56/CE, les arceaux de sécurité du paramoteur, cassés lors de l'atterrissage sont susceptibles de constituer une altération de ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et partant obligation déclarative !

On voit ici l'inadaptation de la réglementation qui place tous les aéronefs sous un strict et identique régime déclaratif.

4) Sur les délais et modes opératoires respectant l'obligation déclarative

1 - La loi ne laisse que peu de marge de manœuvre puisque la déclaration de « tout accident ou tout incident » au sens où ces concepts ont été évoqués ci-dessus, doit être faite « **sans retard** » soit à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel le commandant de bord est en contact, soit au responsable de l'aérodrome le plus proche.

2 - Il résulte de ce texte et contrairement à quelques idées reçues ou erreurs d'interprétation commises :

- qu'en cas d'accident ou d'incident donnant lieu à obligation déclarative, il n'existe aucune obligation d'opérer cette déclaration auprès des autorités de police ou de gendarmerie, ce qui résulte directement de l'article R722-3 du C.A.C. qui ne prévoit pas ce mode opératoire,
- qu'il ne faut pas confondre accident ou incident donnant lieu à obligation déclarative et panne moteur donnant lieu à « *poser en campagne* » et induisant déclaration aux différentes autorités aux fins, notamment, d'être autorisé à pouvoir redécoller.

Motoplaneur ULM NOUVEAU!!
Motorisation électrique

ALATUS-M

Le vol à voile avec un brevet ULM! www.alatus.fr

42 700 € TTC Avec motorisation électrique

32 400 € TTC Avec motorisation 2 temps

Envergure: 13,10 m
Poids à vide: 115 kg
Moteur rétractible
Finesse: 27 à 65 km/h
Taux de chute mini: 0,85 m/s
Vmax: 110 km/h
Vitesse de décrochage: 41 km/h
VNE: 130 km/h
Montage/démontage: 45 mn

Just La gamme

HANUMAN 912
Rollax - 4 temps 80cv
Entoilage Mylar
Instrumentation complète
Casques intercom, radio

42 500 € TTC
Prêt à voler

Egalement disponible en kit! V/Croisière: 150 km/h Vmax: 200 km/h

X-AIR X-AIR F
Kit sans moteur ni instrument à partir de

12 500 € TTC

RAND-KAR Canal de la Martinière-40320 Frossay-France
Tel: +33 (0)240 64 21 06 - Fax: +33 (0)240 64 15 22
contact@randkar.fr www.randkar.fr

Publicité

En revanche, un accident ou incident donnant lieu à obligation déclarative auprès soit de « l'organisme de la circulation aérienne avec lequel le commandant de bord est en contact », soit du « responsable de l'aérodrome le plus proche » n'exclut pas :

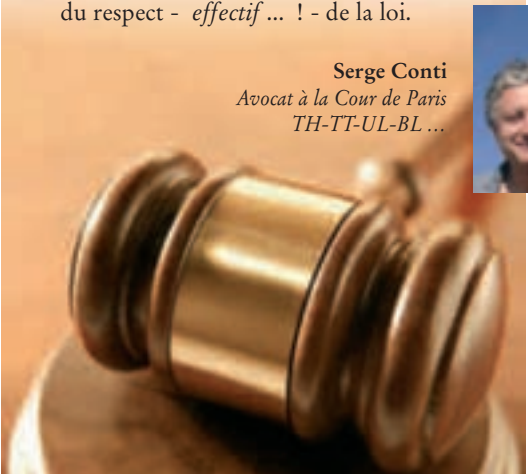
- de façon informelle que le commandant de bord concerné informe les services de gendarmerie ou de police dans l'hypothèse où il ne parviendrait pas à contacter un « responsable de l'aérodrome le plus proche » ou que ce dernier... refuse de prendre en compte la déclaration d'accident ou d'incident pour le motif, par exemple, qu'il s'agirait d'un... ULM... !

3 - L'obligation déclarative d'un accident ou d'un incident tel que visé ci-dessus, peut se doubler d'une obligation de contact de la gendarmerie ou des pompiers ou de tout service de secours, dans l'hypothèse où cet accident ou incident entraînerait des blessures des passagers sauf pour le commandant de bord concerné à être poursuivi pour non assistance à personne en danger... !

En conclusion,

- les textes et la loi sont plus que rigoureux vis-à-vis des obligations déclaratives en matière d'accident ou d'incident aérien,
- les sanctions pénales pour manquement à ce texte sont lourdes,
- les exceptions à l'obligation déclarative sont limitées et inapplicables dès lors que les structures des machines doivent être remplacées ou subir une réparation importante - *pure question de fait* - et/ou, quand il a été porté atteinte à l'intégrité des personnes physiques selon le niveau de gravité défini par la réglementation ce qui, là encore, est une stricte question de fait,
- la relative tolérance actuelle des autorités ne doit certainement pas atténuer la conscience du respect - *effectif* ... ! - de la loi.

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



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 - www.aircreation.fr



Biscarrosse renaissance !

Comme au bon vieux temps de l'aéropostale et de ses héros mythiques, il aura fallu attendre plus d'un demi-siècle pour voir de nouveaux pionniers modernes venir réveiller la belle endormie.



Si l'histoire aéronautique de la ville a été marquée par l'hydravation avec les Mermoz, Guillaumet, St-Exupéry et les premières lignes Air France, il faut bien reconnaître que cette activité bien développée sous d'autres cieux était devenue en France une activité marginale.

Que d'efforts, de volonté et d'abnégation auront été nécessaires à une poignée de convaincus pour garder à Biscarrosse l'image vivante de l'hydravion, avec son musée (qui sera prochainement agrandi), le rassemblement bisannuel et le maintien d'une activité sur l'hydrobase avec "HBBP" de Jean Meyer.

Depuis quelques mois les événements se sont accélérés et Biscarrosse vit au rythme des inaugurations et des annonces. Après la création en avril du premier aéro-club hydravion de France, Aquitaine Hydravion Henri Guillaumet, un important complexe professionnel entièrement dédié à l'hydravion, "Hydroland" dirigé par Gérard David, a été inauguré le 2 juin en présence de Dominique Méreuze. Notre Président qui se plait décidément à Biscarrosse était déjà présent avec de nombreuses personnalités le 21 mai, pour l'inauguration officielle du "Vol des Aigles". Cette structure ULM imposante, créée par Laurent et Cathy Venet, Pierre et Delphine Penel, est née sur l'aérodrome en comblant le vide existant puisqu'il n'y avait pas d'école ULM à Biscarrosse et bien sûr aucune activité hydro ULM. C'est en collaboration avec la Sté "Hydravion Atlantique" de Jean Meyer que

St ex upéry
BASE ULM

Importateur
Exclusif

Visibilité, stabilité
et confort de 48 à 260 km/h.

SKYLEADER
AEROMAT

Parachute de secours
La sécurité accessible à tous.

GRS

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

La référence des jupes

En stock **BECKER**

Casques pour Pendulaires
Casques pour Multiaxes

AR 4201 W/FAM Système
GDF9401 MODE 1 Transpondeur

Centre de formation Agréé
Pendulaire - Multiaxes - Autogire - Paramoteur

Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
Travail aérien - Facteurs Humains

Montpezat d'Agenais
Tél : 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com

Publicité



L'équipe du Vol des Aigles (de gauche à droite) Cathy Venet, Pierre Penel, Delphine Penel Jean-Louis Gojecki, Pierre Couder, Harry Costeseque, Jean Meyer (caché) et Laurent Venet.

le parc a été constitué, il se compose de trois storchs dont un Catalina et un amphibie, d'un FK12 comet et de deux "réplica" d'avions de chasse de la première guerre mondiale, échelle 1/75, un Fokker E11 et un Morane N soit six appareils flambants neufs.

Un autogire magni avec Pierre Couder est venu compléter l'offre qui est bien fournie, seul le pendulaire manque à l'appel a remarqué Dominique Méreuze, mais il semble bien que l'équipe n'ait pas dit son dernier mot...

Le Président qui a apprécié la qualité des équipements et le parc de machines a pu tester le Catalina en vol et sur le lac. L'école est particulièrement bien armée et opérationnelle, ses locaux sont spacieux et bien agencés, la formation est dispensée suivant le cursus fédéral, avec beaucoup de sérieux.

A en juger par l'excellent démarrage de cette entreprise, le potentiel était bien là, les élèves sont au rendez-vous. L'école a déjà formé plusieurs pilotes et délivré les premiers certificats de formation hydro ULM.

Alain Dudon Maire de Biscarrosse et Philippe Aliotti, Président de la Communauté de communes des grand lacs, se sont félicités de cette initiative conforme aux souhaits de développement de l'activité aéronautique de la ville et des collectivités locales.

Biscarrosse est en bonne voie pour retrouver sa place de capitale française de l'hydraviation.

Pierre-Henri LOPEZ - Secrétaire Général FFPLUM

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

Distributeur officiel **Venez les essayer et voler autrement !**

www.ulmpioneer.fr

995€ Pilotage hélico!

Stage de pilotage PPL-H - 3 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 - 84100 Châtelleraut - LFCA

Tel: 05 49 90 20 78 & 05 31 27 48 33

Silvair distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et TECNAM



Aviasport N°675 juin 2011



Gabriel Gavard

Lsa, Ela : basta !

Des avionneurs parmi les plus concernés se détournent des réglementations « allégées » promises pour revitaliser l'aviation légère, mais qu'ils ont trop longtemps attendues ou qu'ils constatent déjà dépassées.

Tecnam s'était clairement positionné dès 2009, quand des avions correspondant à la réglementation avaient commencé à être tolérés en Europe sous PtF (*Permit to fly*) par l'EASA. Le producteur italien, qui adhère jusque-là aux projets européens, n'avait pas tardé à se rabattre sur les certifications classiques, en l'occurrence la CS-VLA pour le P-2 008, qui était alors son plus récent biplace. Il avait vu juste : le provisoire d'alors n'a pas évolué en deux ans, alors même que les limites du cadre des LSA sont déjà en cause : 600 kg max. ne permettent pas à Cessna, le leader du secteur, de proposer un avion capable d'emporter un élève, un instructeur et le plein de carburant. Le principal problème des ULM devient celui des LSA... Tecnam, dont la première certification du P-92 en JAR-VLA remonte à plus de quinze ans, fait valoir que ce cadre permet non seulement 750 kg max (à propos, le P-92 Lyco devrait évoluer à 650 kg max), mais également le VFR de nuit, comme en profite son P-2 002. Rappelons que le cadre VLA autorise aussi le triplace (cf. l'APM-30 *Lion*).

Logiquement, l'avionneur italien n'a rien entrepris dans le cadre des ELA pour son nouveau quadriplace, mais a au contraire lancé de traditionnelles certifications CS-23 pour l'Europe et FAA Part-23 pour les USA. Et, sur le marché du quadriplace innovant, il s'affirme loin devant ses récents concurrents Alpi-Aviation, Flight-Design et Pipistrel car « seul constructeur d'avions » du quatuor. De fait, aucun des trois autres n'a encore mené de certification « normale ». Mais on remarque qu'aucun d'entre eux ne mentionne le cadre des ELA pour la navigabilité de leurs quadriplaces, alors que cette solution promise depuis si longtemps (on l'attendait pour 2008 !) cadre exactement - sur le papier - avec leurs types de projets : moins de 1 200 kg, solutions innovantes... et européennes ! Bien au contraire, Alpi Aviation compte sur les réglementations nationales (en France, le CNSK), tandis que Flight-Design comme Pipistrel rejoignent Tecnam dans son choix des très traditionnelles CS-23 et FAA Part-23...

Publicité

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - Skylane
Pegasus

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

Pré-constructeurs - Test et Requalification instructeur
Toutes DMC - Responsables professionnels
Pompier etc...

STAND E45
Salon de Blois 2011

Accessoires
Lynx
Vêtements chauffants
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc

VEPLANE .COM

ECOLE ULM
VEPLANE
FRANCOIS FRANCOIS
LABEL FEDERAL

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

Réalisation Agence Magéral & Associés - 2011

A droite : Mr. Gandil,
Directeur Général DGAC



Classe 6 ULM Hélico

Le jeune Luca, fils de José Ortéga,
pilote ULM Hélico de la promotion
"expérimentation"... symbole de
l'avenir de la Classe 6 ?



Fin avril, s'est terminée avec succès l'expérimentation confiée à la FFPLUM par la DGAC, dans le cadre du protocole FFPLUM / DGAC qui fixe les objectifs suivants (extrait) :

« L'expérimentation conduite devra répondre au double objectif de vérification de l'éligibilité des aéronefs, mutatis mutandis, au dispositif réglementaire applicable aux aéronefs ultra-légers motorisés (ci-après désignés ULM) en matière de navigabilité, et de définir des conditions acceptables pour la formation au pilotage des hélicoptères ultra-légers. »

Sept élèves ont été formés en tant que pilotes sur le Kompress CH7. FAMA devra techniquement revoir sa

copie car les caractéristiques actuelles du Kiss ne satisfont pas aux impératifs de la réglementation ULM française.

Cette première phase d'expérimentation terminée, et à partir du moment où toutes les parties prenantes (FFPLUM-FFG-UFH-DGAC) se sont mises d'accord sur les principes, nous passons dès maintenant à celle, concrète également, de la rédaction par la DGAC des textes réglementaires. Quelques discussions seront encore certainement nécessaires avant l'adoption de ces textes, dont nous espérons (raisonnablement !) la signature par le Directeur Général de la DGAC au cours de l'automne (2011 !).

Que tournent les rotors !

Dominique Méreuze

Publicité

FESTIVAL INTERNATIONAL DE L'AVIATION ULTRA LEGERE
3 & 4 Septembre 2011

U L M

Aérodrome de Blois LE BREUIL - LFOQ -



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/m²,
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 empiècement 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

Mélo die

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.

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/m²
Tailles : S, M, L, XL.

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-phonie). Couleur noir/gris, Tailles : S/M/L/XL/2XL.

35 €

Kit hiver

Unisex, antibouloche avec bonnet, écharpe, gants et trousse, couleur noire.

16 €

Combinaison pilote

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

40 €

Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à poser.

20 €

Écussons

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

5 €



Pin's inox
Diam.: 22mm.

3 €

Pantalon Safari

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 pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat).
Tailles : S, M, L, XL, XXL.

40 €

Poster mural Cartabossy



Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Mise à jour de mai 2011. Dim.: 117x130 cm. Papier pécicillé mat, 4 œilletons de fixation. Ech.: 1:1 000 000

Nouveau
La VFR France d'un seul tenant en version murale !

24 € 90 prix franco de port

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

Voire e-mail

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€

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

* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- Ecussons : 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

N°449 - juin 2011

Aviation et Pilote



Gardez toujours de la hauteur

Même si l'envie ne nous en manque pas, il n'est pas question ici d'épiloguer sur le bien fondé du vol basse hauteur mais d'évoquer la disparition brutale de deux de nos amis : Jean-Jacques et Laurent. Le premier pilotait le Yak 52 qui a percuté la planète du côté de Fontenay-Tresigny ; le second était notre jeune voisin de Lognes, un jeune père de famille gentil, discret, opiniâtre, avec peu d'heures de vol mais désireux d'apprendre, d'aller loin, de commencer comme passager d'avions complexes, d'avions d'affaires, d'avions exigeants avant de les piloter à son tour.

Nous parlions ensemble régulièrement de son avenir, il le voyait radieux, dans l'aviation bien sûr. Nous envisagions certaines pistes mais Laurent prenait le temps de la réflexion.

Nous parlions sécurité. Par essence, les pilotes sont rigoureux car le risque aérien fait partie de cette troisième dimension que nous adorons, et sans doute lui donne-t-il aussi un peu de son intérêt.

Nous évoquions les erreurs de pilotage, les pannes, la mauvaise météo, qui ne sont jamais sans conséquence. Nous parlions de ces avertissements que nous recevons, et qui nous font modifier durablement notre comportement. Et aussi des tragédies, sans explication, le coup de tonnerre alors que le ciel est bleu...

La mort ne doit pas partie de la vie du pilote, nous sommes formés pour que jamais ni mort, ni blessure ne surviennent. Et pourtant il existe en chacun d'entre nous le démon du passage bas. Nous le connaissons tous et nous nous laissons parfois séduire.

Seul un aîné peut nous ramener à la raison mais encore faut-il savoir l'entendre plutôt que d'écouter le chant des sirènes qui vous susurrent : « ça va passer ! »

Mon aîné avait commencé sa carrière chez Dassault. Pilote de Rafale, directeur des vols en meeting, le hasard a voulu

qu'il assiste médusé à une de mes évolutions basse hauteur préférées. Une fois revenu au sol, j'ai eu la surprise de voir qu'il s'était procuré mon numéro de téléphone, avec la ferme intention de me passer une soufflante. Fort peu réceptif au départ, j'ai fini par admettre la justesse de son propos, jusqu'à me demander comment j'avais pu accepter de me mettre en danger aussi prêt du sol et aussi souvent. La leçon capitale que j'ai retenue de cette conversation à sens unique est qu'une erreur de pilotage ou une panne ne pardonne jamais au ras du sol !

Cette leçon, cela fait 20 ans que je la ressasse à ceux qui m'entourent. Certains n'accepteront jamais ce discours car ils ont besoin de leur dose d'adrénaline pure et ils me regardent, goguenards. Peu m'importe car mes proches me considèrent en général comme jadis j'ai finalement considéré ce pilote de Rafale qui m'a fait prendre conscience de ma fragilité face aux démons qui nous habitent et aux pannes qui nous guettent.

Parler de sécurité est très à la mode en ce moment. Les politiques veulent prendre des décisions unilatérales à notre place, au nom du principe sacré de sauver des vies. Du coup les uns et les autres s'affrontent sur les moyens utilisés pour arriver à sauver les conducteurs et les passants. Dans le domaine du pilotage, et c'est notre chance, le commandant de bord est encore et toujours seul face à ses responsabilités. La première d'entre elles est de revenir au sol sain et sauf, pour mieux recommencer le lendemain, pour le plus grand bonheur de ses passagers, de sa famille.

Nous n'avons pas de radars dans le ciel, ni de licence à points mais est-ce une raison pour défier parfois la mort au ras des pâquerettes ?

Jacques Callies

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



Motorisation
auxiliaire
X

AERO ULM VALENCE AEROPORT DE VALENCE-CHABEUIL - AIRPARK - QUARTIER LES SIMONDINS 26120 CHABEUIL 06.07.76.03.58	M
DYNAMIC PARAMOTEUR AERODROME D'EPERNAY-PLIVOT 51150 PLIVOT 06.86.37.14.97	P
ULM PASSION 76 AERODROME DE ST ROMAIN DE COLBOSC - RUE DE LA BRULERIE 76430 SAINT-ROMAIN-DE-COLBOSC 06.67.23.96.96	A/M
COURANT D'AILES - BORNE 56450 SURZUR 06.81.19.12.61	P/X
LUCE-AERO - LE VALMER 267 BD JEAN MAUREL SUPERIEUR 06140 VENCE 06.26.58.13.32	M
ALTITUDE 41 - AERODROME DE BLOIS-LE-BREUIL 41330 VILLEFRANCOEUR 02.54.20.61.59	-
PASSION ULM - AERODROME GRENOBLE LE VERSOUD 38420 LE VERSOUD 06.85.23.15.62	P
ALPES ULM 38 - AERODROME GRENOBLE LE VERSOUD HANGAR SUD 38420 LE VERSOUD 06.87.95.25.84	M
VOL A VOILE DU HAUT-BUGEY - AERODROME OYONNAX-ARBENT 01100 OYONNAX - 04.74.73.47.55 www.vvhb.fr	M/P
LES AILES DE L'AUTHIE - AERODROME DE BERCK ROUTE DEPARTEMENTALE 940 62600 BERCK-SUR-MER 06.10.83.78.04	-
AERO CLUB GILBERT TREMOLET - AERODROME LANGOGNE LESPERON 07660 LESPERON - 04.66.69.00.90	M
VAL TOUR AIR - BASE ULM DES CHATEAUX 19 ROUTE DE TOURS 37150 FRANCUVEL 06.76.09.20.78	M
AEROCLUB DE SAVOIE - AEROPORT CHAMBERY SAVOIE 73420 VOGLANS - 04.79.54.41.81 www.aeroclub-savoie.com	M
AEROCLUB FLY DISCOVER.COM - AERODROME NIMES COURBESSAC 30000 NIMES 04.90.15.41.73 www.flydiscover.com	M
AUSTRAL ULM - BASE ULM DE CAMBAIE - Z.A. CAMBAIE 97460 SAINT PAUL 06.92.01.44.33 www.austral-ulm.fr	M
AEROCLUB DU BAZADAIS AERODROME DU BAZAS - CAZATS - 3 LES ARROUDEYS 33430 CAZATS 05.56.25.03.14	P
OXY-GENE REMONEIX AERODROME SAINT DIE 1 RUE DE L'AERODROME 88100 REMONEIX	M/R
AERO-CLUB LEON BIANCOTTO AERODROME DE VILLARS 03410 DOMERAT 04.70.28.26.04 www.acbiancotto.com	M
ASSOCIATION AERONAUTIQUE DE CORBONOD AERODROME DE SEYSSEL CORBONOD - ZAC DE MARBOEZ 01420 CORBONOD 06.07.38.20.15	
HELI-CLUB DE LA REGION DE COMPIEGNE COMPIEGNE MARGNY 60200 MARGNY-LES-COMPIEGNE 03.44.40.50.49	M
ALSAFly AERODROME COLMAR / HOUSSEN 68000 COLMAR 06.62.5612.04 www.alsafly.fr	M
LES AILES DE BLOND LIBRARDERIE 87300 BLOND 05.55.60.04.49	
AEROCLUB DU BOULONNAIS - AERODROME DES 2 CAPS RUE DU CHAMP D'AVIATION 62250 SAINT-INGLEVERT 03.21.87.09.05	M
CLUB D'AVIATION LEGERE DE LA VALLEE DE L'ISLE - "CALVI" AEROPORT DE PERIGUEUX BASSILLAC 24330 BASSILLAC 05.53.54.04.88	M/P
AIR VISION VAL DE LOIRE - AERODROME TOURS SORIGNY 37250 SORIGNY 02.47.43.51.10 www.airvision-valdeloire.com	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 justifi-
catif) - 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.

LE G1 SPYL,

le stol
qui évolue
encore
et
toujours



Depuis un an maintenant, le « G1 SPYL » confirme et dépasse les espoirs
que ses concepteurs avaient placés dans la transformation de l'aile (Vortex)
et les autres aménagements. Toujours en quête de la perfection, G1 Aviation
est en perpétuelle évolution et continue d'investir dans la recherche et le
développement ; actuellement des études sont en cours pour une nouvelle
cinématique des commandes de direction pour plus d'efficacité et de confort
en vol.

Venez découvrir
notre STOL au Salon
du Bourget, nous vous
accueillerons avec
plaisir sur notre
stand - **S35**.



Contacts

www.g1aviation.com
522, Chemin des Carmes
84250 LE THOR
Tél : 04.88.38.29.01
contact@g1aviation.com





AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE


PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes | AUTOGIRE

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

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

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [www.orias.fr]

Vous volez....Vous cassez.....
Vous êtes indemnisé chez AIR COURTAGE en toute sérénité !

Assurance CASSE ULM, n'attendez plus pour vous assurer....

Tarifs compétitifs - Devis en ligne sur www.air-assurances.com - Ecoute - Conseils - Réactivité