

ULM

info



*Monsieur
Gandil
au salon
de Blois*



Thierry Couderc
et Dominique Méreuze
applicants les 5 "P"

Les "5 P"

PRUDENCE,
PRÉVOYANCE,
PRÉVENTION,
PEUR,
PRÉCAUTION !

Pris individuellement, la définition de chacun de ces mots, mise raisonnablement en application dans notre pratique de l'ULM est d'un apport précieux pour notre « sécurité ».

Pris au pied de la lettre, liés tous ensemble de manière littérale et sans nuance aucune, ils deviennent paralysants et anesthésiants, au point de devenir une source d'insécurité, propre à nous porter à ne plus nous engager, à ne plus agir... à ne plus vivre... à ne plus voler !

Certes l'avenir de notre réglementation ULM dépend étroitement du taux de nos accidents, tout particulièrement ceux définis « mortels ». D'autant plus que le rapport de notre société avec la mort est tel que cette dernière est devenue « inacceptable » et « inconcevable », comme si nous étions immortels. La prise de risque, même calculée, est incongrue et la décision ne vous appartient plus. Les hommes politiques, qui vivent et calculent dans l'instant présent sont prompts à emboîter le pas de leurs électeurs et à vouloir prendre les mesures qui « s'imposent ». De leur côté, les tribunaux, presque « automatiquement » saisis, assènent des peines pénales et civiles qui dépassent l'entendement ces derniers temps.

De ce fait, si vous alignez les cinq « P », sans discernement, vous restez à la maison dans votre canapé, vous n'organisez plus rien, vous ne volez plus, vous n'emmenez plus de passagers... ou alors vous le faites la « trouille au ventre »...

Nous ne sommes plus alors dans le domaine de l'amélioration de la sécurité ; et notre problème n'est donc pas résolu.

En revanche si chacun des « P » est analysé individuellement avec juste mesure et intelligence, reliés les uns aux autres avec discernement et cohérence, chacun à sa place et pas plus, nous serons normalement prudents et prévoyants, avec juste l'infime dose de crainte qui met en place les défenses appropriées et les précautions juste nécessaires.

Comment réagir face aux accidents ? Les cinq « P » sont la preuve que tout est question de sang-froid, de dosage et de réflexion ; de l'usage que l'on peut faire des mots, des analyses et des statistiques il est possible de faire tout et son contraire. Les vérités et les recettes assénées sous le coup des émotions, des pressions politiques, étatiques ou médiatiques peuvent se révéler dangereuses pour la sécurité quand elles sont brutes et sans nuances. Il n'existe pas de solution miracle, de vérité unique, de réglementation salvatrice, cette dernière étant souvent mise en avant par ceux qui s'évitent ainsi de trop réfléchir.

En conclusion, je vous invite à lire* et à relire l'analyse et les conseils de Thierry Couderc (« **N'allons pas jusqu'à nos limites** »), notre Président de la Commission Sécurité. Nuancée et objective, cette analyse n'impose aucune vérité « fédérale » ; mais elle incite chacun de nous à la réflexion et à la raison, apanages des femmes et hommes responsables que nous sommes.

Parallèlement à d'autres actions concrètes, c'est cette voie de la réflexion individuelle que nous devons privilégier pour diminuer le nombre de nos accidents et renforcer notre sécurité. Et cette réflexion sera guidée par... le bon sens, qui demeure le maître mot.

Bons vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



* « *N'allons pas jusqu'à nos limites* » en page 5
et sur www.ffplum.com

Les mots justes

Comme vous le savez certainement, en marge du Tour ULM, Anthony Delluc, jeune instructeur de 22 ans, est mort de la pratique de sa passion et de son goût de l'extrême. Depuis le début de l'année, 28 personnes ont disparu en faisant de l'ULM.

Chaque drame est une histoire singulière et il est très délicat de trouver les mots justes, passé le silence de la stupeur et celui du recueillement. Les mots sont pris entre la compassion et l'explication, la douleur qui s'effondre sur elle-même et la nécessité d'agir.

Tous ces morts dans une pratique de loisir sont insoutenables. Mais pourtant malgré tout, nous savons tous, comme acteurs du mouvement ULM ou de l'aviation sportive et de loisir en général, que l'on peut agir sur les causes, que ces drames pris collectivement ne sont pas une fatalité, qu'il ne faut pas céder à la résignation et aux explications faciles.

Nous avons vécu la disparition d'Anthony avec la famille soudée et digne du Tour ULM portée par le courage des proches d'Anthony. Au-delà des mots, nous gardons l'image de cet appétit de vivre qui est plus fort que tout !

La communauté de l'ULM est là dans les moments durs et dans ceux de joie. Chacun peut contribuer à sa manière à trouver les mots justes pour que notre action soit tout à la fois respectueuse et efficace. Cela dépend de nous tous.

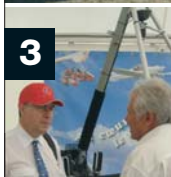
Vous verrez peut-être dans cet ULM-Info que c'est fidèle à cet esprit que nous agissons.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM



2

Evénements et dates à retenir



3

Blois, une réussite !

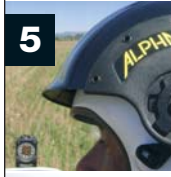
Thierry Couderc



4

Règles de navigabilité

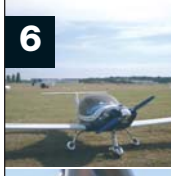
Thierry Couderc



5

Sécurité, n'allons pas jusqu'à nos limites

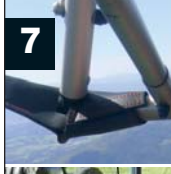
Thierry Couderc



6

Sécurité, le RASU

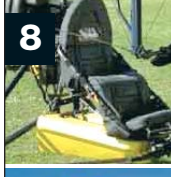
Thierry Couderc



7

Sécurité, quelques idées simples...

Thierry Couderc



8

Sécurité, consignes parachute sur Cosmos

Thierry Couderc



9

Lu pour vous

Noël Bertrand



10

Enseignement, la sécurité par la formation

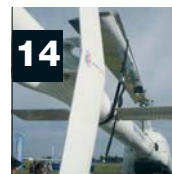
Bernard Fabre



11

Formation des instructeurs ULM

Jacques Tronel



14

ULM hélico classe 6, le rêve devient réalité !

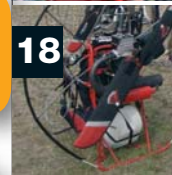
Dominique Méreuze



16

Classe 6, la turbine et l'ULM

Thierry Couderc



18

Réglementation paramoteur

Joël Amiable



19

PACA qui rit, PACA qui pleure...

Corinne Lhuillery



20

Championnat d'Europe ULM

José Ortéga



22

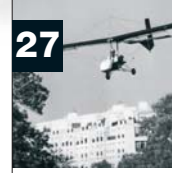
Tour ULM 2010



24

Les jeunes : 4è Raid aventure, les Gadets, le BIA

Benjamin Bouffroy - Roger Vallais



27

Patrimoine

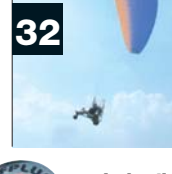
Pierre-Jean Le Camus



28

Juridique

Serge Conti



32

Les nouvelles structures et les subventions fédérales



La boutique

30



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 Marguier, Philippe Tisserant, FFPLUM.
Design & print : Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 10 700 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2010

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.



Plates-formes

La nomenclature des plates-formes non-OACI, du nom très peu convivial de LFDDNN, aura d'ici le prochain numéro d'ULM-Info (décembre) une interface informatique.

Il change de nom : BASULM. D'ici là les bases sont toujours mises à jour périodiquement sous forme de fichier électronique de type EXCEL.



Avis aux Présidents de clubs

Afin que la base de données fédérale soit mise à jour régulièrement, nous vous invitons à adresser **chaque année** la photocopie du compte-rendu de votre Assemblée Générale.

Cela permettra au secrétariat de valider les informations en sa possession et d'effectuer les éventuelles modifications intervenues (Siège social, Président, composition des membres du bureau, etc.).

Un grand merci à tous. Le secrétariat Fédéral

Les prochains stages mécaniques du CNFTE

Date Prévue	Dépt.	Stage	Lieux	Contact
11 au 14 oct. 2010	25	2 T	Besançon-Thise	06 79 22 10 48
16 et 17 oct. 2010	25	4 T	Besançon-Thise	06 79 22 10 48
18 au 21 oct. 2010	25	2 T	Besançon-Thise	06 79 22 10 48
23 et 24 oct. 2010	25	4 T	Besançon-Thise	06 79 22 10 48
26 au 29 oct. 2010	56	2 T	Ploërmel	06 19 55 91 94
30 et 31 oct. 2010	56	4 T	Ploërmel	06 19 55 91 94
6 et 11 nov. 2010	82	4 T	Montauban	06 76 76 08 10
20 et 21 nov. 2010	Var	4 T	Fayence	06 64 90 40 09
29 nov. au 2 déc. 2010	81	2 T	Castelvert	06 03 08 01 69
4 et 5 déc. 2010	81	4 T	Castelvert	06 03 08 01 69
20 au 24 fév. 2011	47	2 T	Montpezat d'Agenais	05 53 95 08 81
25 et 26 fév. 2011	47	4 T	Montpezat d'Agenais	05 53 95 08 81



Ecole de mécanique - CNFTE
 Pour tous renseignements, contactez Pierre Pouchès -Tél. : 05 62 68 82 64



Les stages sont gratuits pour les jeunes de moins de 25 ans.



Couleurs de la terre : tour du monde en ULM. Nouvelles de la préparation.

Après avoir parcouru 50 pays avec son Sky Ranger entré au musée du Bourget le 5 décembre dernier (sur la mezzanine, au-dessus de l'exposition Saint Exupéry), Thierry s'apprête à parcourir 50 autres pays avec son nouvel ULM Nynja.

Premier raid : les Amériques du sud au nord. Départ d'Uruguay en janvier prochain.

Pour la partie amazonienne et le Canada, Thierry a acheté d'occasion des flotteurs Full lotus qu'il a essayés sous sa machine, avec succès sous les conseils d'Alain

Feuillette à sa base de Beaulieu-Sur-Loire. Thierry peut aussi prendre avec lui dans son Nynja un passager mécène entre Montévidéo et Rio en février prochain...

Contact : thierrybarbier@yahoo.fr 06 74 65 20 67 www.thierrybarbier.com



Blois, une réussite !

Au-delà de la météo, excellente, de la fréquentation, très bonne (500 machines, près de 9 000 visiteurs), la 30ème édition du Salon ULM de Blois fut une très bonne année du point de vue de la Fédération. Il nous a semblé que le salon était à la fois équilibré et vivant.

Vivant, parce que les nouveautés sont toujours au rendez-vous et dans toutes les classes de machines (du pendulaire électrique à la future classe 6 hélicoptère ULM, de l'autogire au nouveau chariot, sans compter les détails qui apparaissent entre chaque stand). Vivant également par les nombreux débats qui ont eu lieu, organisés autour du Forum (sur la réglementation LSA, sur l'essence, sur l'aviation électrique, sur les enjeux juridiques, et sur la classe 6...) et qui témoignent que notre mouvement reste riche en polémique, pour rester en... mouvement, pour ne pas s'encroûter dans des certitudes, pour faire vivre ensemble les « apparentes » contradictions, entre les légers et les lourds, entre les classes, entre autrefois et aujourd'hui. Bref l'ensemble de ces discours passionnés qui font l'ULM depuis son origine !

Pour la Fédération cette édition fut surtout marquée par la venue en avion le dimanche du Directeur Général de l'Aviation Civile Patrick Gandil, accompagné de sa directrice de cabinet, Odile Chérel, et de Gérard Feldzer ancien Directeur du Musée de l'Air et de l'Espace, désormais élu Génération Ecologie du Conseil Régional d'Ile-de-France. Arrivés vers 11h sur le salon, la visite a commencé pour tous les trois par un baptême de pendulaire. La visite du salon a été complète et détaillée jusqu'à la fin de l'après-midi. On a déjà souligné, sans flagornerie, l'intérêt véritable du Directeur Général, pilote lui-même, pour la petite aviation.



De G. à D.: Gilles Finet, Eric Changeur, Elisabetta, Dominique Méreuze, Monsieur Magni et Zinedine Zadaoui.



Au centre Patrick Gandil, le Directeur Général de l'Aviation Civile sur le stand de la Fédération aux côtés de Monsieur Luc Collet, Délégué Territorial, Délégué Centre et Dominique Méreuze.

C'est donc avec l'autorité de l'institution mais la passion du pilote que les échanges ont eu lieu. Au-delà des réunions et des bureaux, la présence vivante du visage de l'ULM est incomparablement plus efficace et sympathique.

Le samedi et comme à son habitude, le Directeur de la MALGH (Mission Aviation Légère Générale et Hélicoptère), Maxime Coffin, avait fait son tour de salon.

On l'aura compris, côté FFPLUM, le 30è anniversaire fut heureux.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la
FFPLUM

Xavier Averso, l'un des pères du mouvement autogire devant sa nouvelle tête de rotor.



Electrique, 3 axes, hydro, carbone, l'innovation...

Règles de navigabilité des ULM

Le Salon de Blois est une vitrine exceptionnelle de l'aviation ultralégère, qui dépasse largement le cadre national. Devant certaines réalisations étrangères exposées et les prix parfois affichés dans d'autres pays, bien des pratiquants se laisseraient tenter par l'achat d'un ULM d'occasion étranger. C'est possible, mais encore faut-il s'assurer que l'on peut le faire en respectant nos règles nationales.



En matière d'aviation ultralégère, il ne faut pas essayer de comparer ce qui est possible dans un pays étranger, avec ce qui est faisable en France. Hors cadres OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) et EASA, les règlements, sont purement nationaux, donc les programmes de formations, les limitations et les règles de navigabilité sont différents d'un pays à l'autre. Or, ni les licences de pilotes ULM ni les titres de navigabilité des appareils ne répondent aux normes internationales.

C'est en effet le respect de ces normes, lesquelles supposent la certification du matériel, des qualifications, des aptitudes médicales et du contrôle des compétences, qui permet l'équivalence entre tous les pays signataires.

On ne peut pas envisager de proposer de faire acquérir la norme OACI à la délivrance de nos brevets et de nos cartes d'identification. Le cœur des combats que mène la FFPLUM pour défendre notre activité est justement d'écarter toute menace d'harmonisation de ce genre, tant qu'elle fera peser un risque de sortie du régime déclaratif de navigabilité qui fait le succès de l'ULM à la française. L'une des contreparties de cette situation est que si vous achetez un ULM identifié à l'étranger, un pilote qualifié par son pays d'origine pourra vous l'apporter s'il existe un accord mutuel de survol avec la France. En revanche, vous ne pourrez pas le convoier en vol vers votre terrain préféré avec votre seule licence de pilote français tant qu'il n'aura pas été identifié et assuré chez nous.

Premier cas :

C'est le cas général le plus simple. Vous avez acheté un appareil, un kit complet ou même un plan d'ULM d'un modèle exact dont le fabricant ou l'importateur a déposé un dossier technique d'ULM de série auprès de l'administration française. Il vous a été livré avec le certificat de conformité au dossier technique de référence signé par votre fournisseur. Vous joignez ce certificat lors de votre demande initiale d'identification, et il n'y a normalement rien d'autre à faire. L'administration peut juste demander à venir vérifier in situ la conformité de votre appareil.

Second cas :

Il est plus complexe à assumer, et vous donne une idée de la démarche que doivent entreprendre les fabricants et les importateurs avant de diffuser un nouvel ULM.

Vous êtes dans la situation où le dossier technique de référence français de l'ULM dont vous demandez l'identification n'est pas disponible, ou bien votre ULM s'en écarte. Cela concerne chaque nouveau projet en construction amateur, mais aussi les appareils étrangers neufs ou d'occasion pour lesquels il n'y a pas de dossier technique de référence français, ou dont vous ne pourriez obtenir le certificat de conformité. La première chose à faire est bien évidemment de vous assurer que cet aéronef répond bien à toutes les exigences techniques de la réglementation ULM française telle qu'elle est définie par l'Instruction du 23 septembre 1998 relative aux aéronefs ultra légers motorisés, à jour de sa modification du 04 mars 2004 (*).

Vous devez ensuite demander un laissez-passer provisoire pour un prototype. Il vous revient de rédiger un dossier technique d'exemplaire unique et de le déposer à votre nom à la DGAC. Vous devrez aussi définir un protocole d'essais en vol.

On vous délivrera une identification provisoire pour 50 heures de vol à réaliser en local du terrain où l'appareil sera basé, et sans passager. En fin d'essais, vous déposerez un compte rendu par lequel vous déclarerez avoir relevé la conformité des performances aux exigences ULM françaises, assorti d'un dossier d'utilisation qui comprend le manuel de vol et le manuel d'entretien.

Ici encore, l'administration peut demander à venir contrôler.

Il arrive que des appareils construits en grand nombre soient quand même dans ce cas quand le concepteur ou le fournisseur du kit n'a pas souhaité déposer un dossier technique d'appareil de série. Cela peut concerner des ULM de construction amateur répandus, ou seulement des options de motorisation non répertoriées dans le dossier d'ULM vendu en série. Chaque constructeur est alors réduit à faire toute la démarche individuellement.

(*) Consultable sur le site de la DGAC sous le lien : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrete_ULM_23_09_1998%2815%29.pdf

Thierry Couderc

N'allons pas jusqu'à nos limites

Il y a quatre ans, j'écrivais dans ULM INFO :

Le vol, c'est motivant, passionnant, gratifiant, magique. C'est quand cela devient banal ou amusant, que ça commence à être dangereux !

C'est toujours d'une actualité brûlante.



Les événements que sont le tour ULM, le Salon de Blois ou les compétitions, sont de grandes réussites, à l'ombre desquelles sont réalisées un très grand nombre d'heures de vol par les pratiquants plus anonymes. Ce n'est plus un secret pour personne, les pilotes d'ULM sont probablement les acteurs de l'aviation de loisir qui volent le plus. Les ULMistes savent donc être talentueux, mais face à la majorité des accidents que l'on relève, on arrive à se demander si parfois, nous n'avons pas un peu tendance à oublier les bases fondamentales de notre sécurité ?

C'est d'autant plus dommage que, comme d'habitude, quelques événements dramatiques et statistiquement peu représentatifs, suffisent à occulter les progrès réalisés.

Le moins que l'on puisse dire en effet, est que ces derniers mois auront été particulièrement préoccupants quant à la sécurité. Plusieurs de nos camarades sont morts dans l'exercice de leur passion, entraînant parfois avec eux, des gens qui se faisaient une joie de découvrir le vol ou, ce qui est encore pire si c'est possible, qui s'étaient juste « laissés convaincre » de voler.

Le Bureau Enquêtes et Analyses de l'Aviation Civile a considérablement réduit le nombre d'études techniques des accidents d'ULM. L'une des raisons avancées est que dans la grande majorité des cas, les enquêtes n'apportent pas d'enseignement nouveau car leurs conclusions peuvent simplement se résumer à recommander une fois de plus de suivre les prescriptions du mémento sécurité édité par la FFPLUM.

Qu'il s'agisse d'accidents graves ou de simples incidents, il apparaît qu'ils résultent en effet majoritairement du franchissement d'une limite par le pilote, bien souvent en connaissance de causes.

Ce phénomène peut probablement être analysé comme un effet pervers du dynamisme actuel du mouvement ULM. En effet, le pilotage est porteur de passion. Alors si l'on n'y prend garde, on se laisse facilement gagner par une forme de fougue et d'enthousiasme aveugle. Deux sentiments peuvent apparaître, tout aussi dangereux l'un que l'autre :

- Emporté par sa passion, encouragé par une routine bien maîtrisée, le pilote banalise le fait de voler. Il finit par aller piloter dans un état d'esprit proche de celui du gamin qui fait le tour du pâté de maisons avec son scooter, c'est-à-dire à peu près sans préparation sérieuse.
- Enthousiaste et expérimenté, le pratiquant développe un sentiment d'invulnérabilité qui occulte la prudence. Il est conscient des procédures qu'il transgresse, mais reste convaincu plus ou moins aveuglément qu'il peut toujours s'en tirer.

La recrudescence d'accidents que nous observons est donc en grande partie d'origine manifestement comportementale. Cela peut laisser dubitatif, mais comment expliquer autrement ce que l'on observe, face à la grossièreté de certaines erreurs commises et à l'expérience plutôt élevée des pilotes qui en ont été victimes ?

Que dire des pertes de contrôle par beau temps en final et lors de décollages, sans problème mécanique avéré, tout cela parce que ces manœuvres ont été réalisées par distraction à contre QFU avec des composantes de vent arrière proches de la vitesse de rotation ?

De même lorsqu'un pilote victime d'un arrêt moteur au décollage sur panne sèche, reconnaît avoir laissé le robinet d'essence fermé, on doit s'interroger sur l'exécution des indispensables visites avant vol et check-lists.

On relève en outre nombre d'évolutions trop près du sol. Plusieurs machines accidentées sont entrées en collision avec un obstacle. D'autres sont suspectées d'être sorties de leur domaine de vol dans les turbulences, surprises par une aérologie un peu limite, et à une hauteur trop basse pour que le déploiement du parachute soit vraiment efficace.

Evitons bien sûr de donner prise à une sorte de psychose de la loi des séries, sans quoi, paralysé par le principe de précaution, un jour plus personne ne pourra voler. Mais il faut avoir à cœur de toujours le faire en sécurité.

Contrairement aux autres formes de loisir aérien, notre activité n'est pas systématiquement pratiquée au sein d'une organisation encadrée en club. Il y a en effet beaucoup de pilotes que l'on peut qualifier d'isolés parce qu'ils sont propriétaires de leur machine. Ils ne doivent de compte à per-

sonne et ne se soumettent pas naturellement à la surveillance d'un chef pilote ou d'un instructeur. Ils laissent donc leur pratique dériver et oublient un peu les procédures d'urgence et les comportements dangereux à éviter. Il faut en permanence avoir conscience que voler ne peut être une activité anodine pour laquelle on peut confondre passion raisonnée et enthousiasme aveugle. Or, la seule attitude compatible avec le vol est un mélange de rigueur, d'attention et de modestie.

Il y a bien sûr plusieurs limites, celles de la réglementation, celles qui nous sont dictées par les lois de la physique, et les limites propres à chaque pilote.

Si chercher à repousser ses propres limites en accroissant ses compétences et son expérience peut être encouragé lorsque c'est fait de manière encadrée et avec rigueur, se laisser entraîner à violer la réglementation, vouloir atteindre et dépasser ses limites, celles du bon sens et celles de son appareil, ne sont pas des comportements acceptables.

Thierry Couderc
Président de la Commission sécurité
et analyse des accidents

Le RASU

La FFPLUM a décidé d'améliorer sa perception de l'accidentologie en rassemblant toutes les données qu'elle peut recueillir au sein d'un fichier créé pour l'occasion, le RASU (Recueil Accidentologie Sécurité ULM).

Il est alimenté par les données que la DGAC nous livre, les déclarations des licenciés, les informations diffusées dans la presse et les quelques éléments issues des enquêtes de gendarmerie, lorsqu'ils sont disponibles.

Le RASU est maintenant opérationnel, mais sa fonctionnalité d'extraction pour la publication demande encore quelques ajustements.

Le changement de sources d'origine des données crée inévitablement une rupture avec les décomptes des années précédentes, d'autant que le Bureau Enquêtes & Analyses de l'Aviation Civile a vu son activité réorientée vers l'aviation certifiée.

Il faut se garder de toute déduction sur l'évolution du nombre total d'événements, surtout dans le cas des accidents uniquement matériels. Il n'en reste pas moins que le décompte des victimes est aussi indiscutable que préoccupant. S'il semble se stabiliser au regard du volume d'activité, il illustre combien il paraît difficile de progresser.

Ce constat fait en outre ressortir que les circonstances des accidents restent identiques à celles constatées auparavant.

**Situation du 1er janvier 2010
au 19 septembre 2010.**

Nombre total d'événements : 145

	Décès	Bléssés graves	Bléssés légers	Accidents matériels *
2004	21	24	33	43
2005	21	15	23	49
2006	15	18	26	41
2007	17	23	29	61
2008	25	28	27	34
2009	31	16	35	27
2010	28	21	31	81



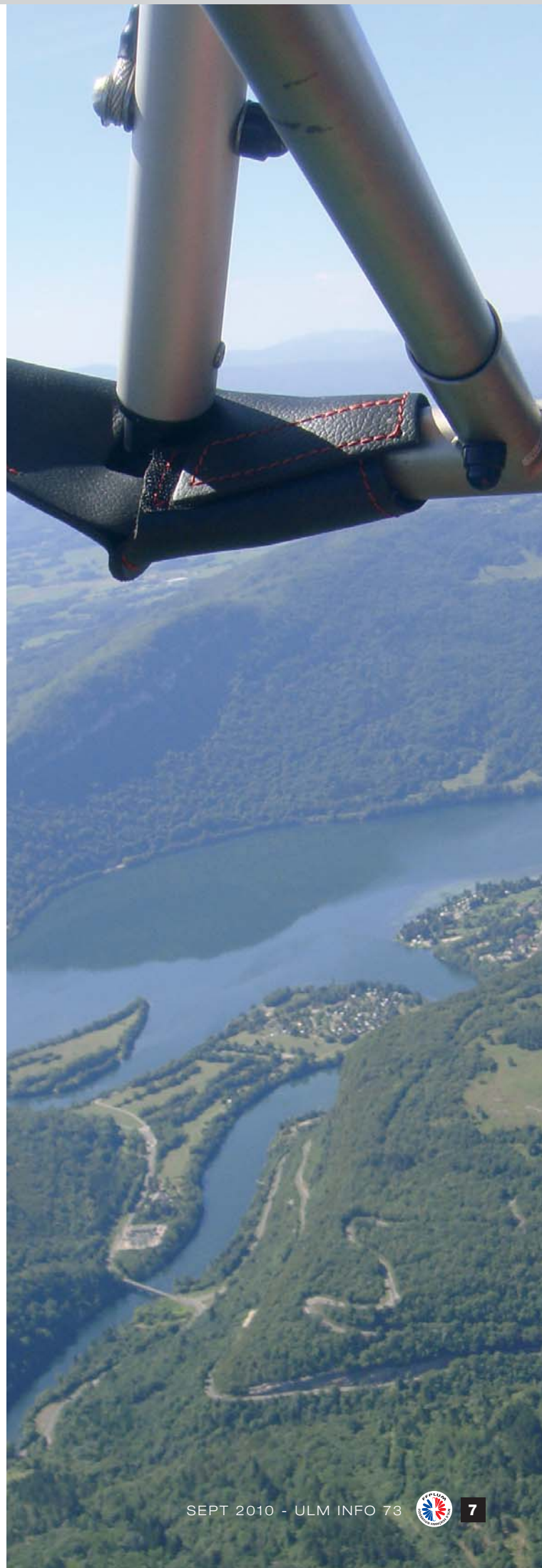
Quelques idées simples sur un sujet complexe :

- > Au sujet des accidents les plus graves, la sécurité a progressé de façon favorable.
 - > Le niveau de sécurité a rejoint, et se maintient à celui de l'aviation légère certifiée.
 - > L'accidentologie légère (sans victime ni dégâts collatéraux) reste plus élevée. Considéré comme propre à l'aviation ultralégère, ce paramètre n'est cependant pas considéré comme inquiétant... pour le moment.
 - > Elle ne diminue pas mais la progression des accidents suit désormais celui du nombre de pratiquants.
 - > Ce ne sont pas les facteurs sur lesquels l'ULM est systématiquement attaqué (ruptures structurelles, problèmes médicaux et défaut d'entraînement) que les accidents significatifs se produisent.
 - > Les causes sont en très grande partie identiques à celles des autres branches de l'aviation de loisirs, si l'on part du postulat qu'il est qualifié et raisonnablement entraîné. Le pivot de la vulnérabilité du pilote se situe sur le plan de la prise de décision. Elle est plus ou moins biaisée par le niveau d'excès de confiance ou de stress.
- Projet de vol trop ambitieux vis-à-vis des performances
 - Projet de vol trop ambitieux vis-à-vis des compétences
 - Projet de vol incompatible avec la réglementation
- Provoquent :
- Vol en conditions aérologiques incompatibles
 - Manœuvres volontaires en limite de domaine de vol
 - Evolutions à basse hauteur
 - Violations volontaires ou inconscientes de la réglementation et des bonnes pratiques
- > Quand les causes profondes relèvent de violations des règles, une législation plus stricte n'apporte pas de sécurité supplémentaire.
 - > La confiance exagérée accordée au GPS ou au parachute encourage la poursuite d'options dangereuses parfois irréalisables.

Thierry Couderc



Vous recevrez à la fin de l'année la troisième édition du Mémo Sécurité ULM !



CONSIGNES sécurité

parachute sur Cosmos

Les circonstances :

Pour sécuriser un appareil en raison de l'approche d'un orage, le pilote baisse l'aile de sa machine (chariot de marque COSMOS). La roquette du parachute se déclenche, percute le siège d'une machine à proximité et heurte violemment à l'épaule un témoin de la scène, lui occasionnant une très forte contusion et une brûlure par frottement. Cette trajectoire ne provoque pas le déploiement du parachute lui-même.

Le compte rendu du correspondant sécurité régional laisse apparaître les faits suivants :

Dans la nuit vers 4h00, en l'absence de certains de leurs propriétaires et du fait d'un orage pas prévu, les ULMistes présents ont pris l'initiative de baisser l'aile de plusieurs pendulaires stationnés dehors. Compte tenu des spécificités techniques du chariot COSMOS, ils ont cependant préféré ne pas toucher à cet appareil.

C'est pourquoi c'est dans l'urgence à l'approche d'un autre orage vers 8h30, que le propriétaire qui est revenu sur le site, procède lui-même à la descente de son aile. La fusée du parachute est percute pendant cette manœuvre.

Éléments techniques

La particularité de ce matériel est que le siège du pilote et son armature doivent être repliés pour effectuer la manœuvre. Or le support de la poignée du parachute est monté sur cette armature de siège. Celle-ci est donc déplacée par rapport au percuteur du parachute lors du repliage. En fonction de la manière dont chemine le flexible de déclenchement qui relie les deux, il est possible que le repliage provoque la tension du câble, puis la percussion de la fusée d'extraction. En l'occurrence, (sous réserve) il semble que plusieurs colliers nylon supplémentaires avaient été installés pour

assujettir fermement le câble du parachute de ce chariot COSMOS. En outre, l'opération de descente de l'aile s'est très probablement faite avec une certaine précipitation, et donc sans doute en force.

Il apparaît nécessaire d'appeler l'attention des pilotes d'ULM dont le chariot est de la marque COSMOS, sur la façon dont est installée la poignée de parachute et son flexible, de manière à s'assurer que les opérations nécessaires à l'abaissement de l'aile, ne risquent pas de provoquer la mise sous tension du câble de déclenchement.



Le fait que le parachute lui-même ne se soit pas déployé au cours de cet incident n'est probablement pas étonnant. La documentation technique de ce type de matériel fait état d'environ 30 mètres de champ libre pour permettre l'accélération de la fusée et d'un vent relatif minimum pour que le déploiement soit assuré. Dans le cas présent, la fusée a été tirée du sol à l'arrêt et a heurté quelques mètres après sa sortie du conteneur, le siège d'une autre machine voisine pour rebondir sur son dossier (voir photo).

La vidéo

d'un test de déploiement de parachute avec éjection latérale est consultable sur le lien :

http://www.galaxysky.cz/nvideo/detail_h_mv



St Hilaire, septembre 2010. Rupture de l'appareil Archéoptéryx lors de figures acrobatiques à 16H10. Le planeur est piloté par Philippe Bernard -Verbier - Suisse. Condition aérologique bonne et calme.

Photo : Michel Viriot

Utilisation du parachute lors de la Coupe Icare : comment analyser cet exemple ?

Certes le pilote a été sauvé, mais s'agissant d'une rupture structurelle franche en évolution dynamique, au moment de l'ouverture, la tenue de l'amarrage du parachute à ce qui restait de la cellule n'était pas garantie.

Certes le pilote a été sauvé, mais il se passe 8 secondes entre la défaillance et la stabilisation de la voile du parachute, la perte d'altitude a été estimée à 450 pieds.

Le parachute a un domaine d'emploi qu'il faut respecter (hauteur mini, vitesse & masse maxi...). Son déploiement peut ne pas suffire à vous sauver, même quand ses spécifications sont respectées. Nous avons au moins un exemple de non déploiement parce que le parachute a été endommagé par la collision en vol qui a requis son ouverture.

Certes le pilote a été sauvé, mais le point de chute était loin d'être idéal. Le parachute a un domaine d'emploi qu'il faut respecter (hauteur mini, vitesse & masse maxi...). Son déploiement peut ne pas suffire à vous sauver, même quand ses spécifications sont respectées.

Nous avons au moins un exemple de non déploiement parce que le parachute a été endommagé par la collision en vol qui a requis son ouverture.

Le parachute n'est pas un dispositif de sécurité !

Contrairement à une rambarde qui peut vous empêcher de basculer dans le vide, à un antidérapant qui peut vous éviter de glisser : LE PARACHUTE NE PEUT PAS EVITER L'ACCIDENT.

Le parachute n'est pas un dispositif de sécurité ! C'est seulement un moyen de sauvetage. Mais rappelons nous tout de même que c'est aussi une ultime chance qui a sauvé plus de 80 % des pilotes qui en ont fait usage.

Mais le parachute étant seulement un moyen de sauvetage, la sécurité du vol n'est donc assurée que s'il est mené de bout en bout, comme s'il n'y avait pas de parachute.

Thierry Couderc

le lien sur le film :

<http://www.ledauphine.com/isere-sud/2010/09/20/coupe-icare-un-planeur-se-disloque-en-plein-vol>

Edito

POUR QUELQUES EUROS DE PLUS ?

Pour cette jeune mariée, Severine, le vol en biplace restera un souvenir impérissable gravant à jamais ce jour de fête. Voir page 42 de ce PP+.

Que le biplace est bon quand il sert ainsi à donner de la joie !

Sa vie durant elle va raconter son aventure liée au pur hasard et tout le plaisir de voler en parapente.

Une magnifique image pour l'activité.

D'un autre côté, sous la plume d'un journaliste du *Dauphiné Libéré*, je découvrais cet été le récit d'une accumulation d'imbecillités qui ont gravement blessé les pilotes mais aussi leurs passagers. Plusieurs de ces accidents totalement évitables sont liés à des décollages sans visibilité en haute montagne, à Chamonix, aux Grands Montets ou ailleurs. Ils sont le fait de pilotes chevronnés, connus, des professionnels jusque-là respectés.

Je vais encore me faire des potes, tiens, même si j'en connais beaucoup de sérieux et responsables, garçons et filles confondus !

On parle trop de ceux ou celles qui ont survécu au vol dans les nuages. L'aventure d'Ewa Wiesnierska est même passée en reconstitution sur une chaîne nationale de TV. Quelle gloire ! Mais lorsqu'il s'agit d'un ou d'une pilote solo, je me dis qu'après tout c'est sa vie. Ses proches, ses amis, sa famille voire ses enfants seront tristes et amers. C'est désespérant mais c'est tout. Comme d'autres,

le parapente est un sport à risques. Chacun choisit librement de les prendre ou pas, en connaissance de cause, et il assume.

En revanche, prendre les mêmes risques avec des passagers, qui plus est, payants, me semble hallucinant.

Car le client n'a pas choisi ça ! Après lui avoir indiqué combien va coûter de faire le vol du siècle, on lui raconte de belles histoires durant la montée en téléphérique. Brouillard ou gros nuage au décollage ? « Pas grave. Vous verrez, c'est magique et tout va bien se passer... En plus c'est la dernière benne. On n'a pas le choix. Il faut y aller. » On trouve un trou dans le coton et vite, feu ! Ça se referme et paf percussion dans les rochers du Pas de Chèvre. Fracassés mais vivants, ouf. Même l'hélico ne peut assurer le sauvetage à cause du nuage. Le PGHM viendra à pied par la benne restée en service pour l'occasion.



C'est long un secours de plusieurs heures pour un passager de 63 ans hurlant sa douleur en attendant de savoir s'il va perdre sa jambe ou pas. Selon les infos en notre possession, elle sera sauvée paraît-il. Elle ne tenait plus que par quelques muscles...

Toute sa vie ce passager-là qui n'a rien demandé, seulement fait confiance, racontera, comme les autres victimes 2010 de vols en biplace en conditions limites, ces histoires noires qui leur ont causé de multiples fractures, des souffrances, des séjours à l'hôpital. Belle image pour le parapente.

Hors qualifications adéquates, voler sans visibilité est débile, insensé, interdit par le bon sens et la réglementation.

Mieux, certains pros volent même à plusieurs en escadrille dans la couche, avec leurs passagers.

On avait déjà vu ça à Luchon avec des biplaceurs au GPS dans les nuages.

La saison est courte. Le métier est dur. La concurrence est forte. Le vol libre est « libre ». Il faut bien vivre et prendre les 150 euros, hein ?

Expérimentés, ils savent parfaitement que c'est une connerie mais ils y vont tout de même.

Voilà 34 ans que je vois le même film idiot.

Ce mépris de l'autre, du client, me choque. L'homme ne changera donc jamais ?

Une discussion avec un garçon des remontées mécaniques, un monta-

gnard gros skieur, qui a suivi tout ça de près cette saison laissait voir son désarroi. Il avait projeté un parapente à l'automne. Face à ce déferlement, il a définitivement renoncé. « C'est bien trop dangereux » dit-il.

Il n'y a aucune moralisation là-dedans, juste une profonde tristesse.

Car je n'oublie pas non plus les milliers de biplaceurs pros avec lesquels les vols se déroulent parfaitement.

Merci à ceux-là, essentiels voire indispensables au développement du parapente !

Allez, je retourne à ma belle mariée...

Noel Bertrand

Parapente+

Publicité

Le "G1 SPYL" présent sur tous les continents...



L'Océanie manquait à notre palmarès, c'est chose faite désormais, avec les dernières livraisons de notre aéronef en Nouvelle Calédonie - le continent Africain n'étant pas en reste avec la Mauritanie et le Congo.

Sa robustesse, son rapport vitesse de décrochage/vitesse de croisière, son poids à vide de référence (275 kg) et ses atouts, tant côté confort que côté fonctionnel, en font **un stol Haut de gamme indiscutable** (manche escamotable, largeur de cabine : 1.22 m, facilité de pilotage etc.)

Visitez la toute dernière version de notre site

www.g1aviation.com

ou contactez-nous directement

522, Chemin des Carmes 84250 LE THOR

Tél : 04.88.38.29.01 contact@g1aviation.com



La sécurité par la formation

Dans un monde en perpétuelle évolution, face à l'accroissement des contraintes aéronautiques et environnementales, il est aujourd'hui nécessaire que les pilotes et les formateurs s'adaptent à cette réalité.

Très souvent les origines d'incidents ou accidents sont liés à l'ignorance ou à la perte des acquis associés à des déviations comportementales.

Un enseignement de qualité doit viser à faire conserver durablement les performances techniques (théorie, pratique) et humaines (comportement, décision) minimales garantissant la sécurité.

Parfois les aspects théoriques et humains, bien que parties intégrantes d'une formation étaient (sont) encore trop brièvement traités.

Il devient évident qu'il faut adapter et renforcer le travail théorique, affirmer les facteurs humains, insister sur la philosophie de la pratique spécifique ULM.

Pour ce faire, la commission enseignement travaille, avec un collège de formateurs IULM et les services compétents de la DGAC, sur la redéfinition des conditions règlementaires d'accès à la qualification IULM. Sont aussi inclus dans ces réflexions, le contenu du cursus de formation, l'uniformisation et les modalités du contrôle et actualisation des connaissances.

Dès à présent certaines lacunes ou oublis peuvent être comblés en consultant la nouvelle édition du manuel du pilote ULM.

Les modalités d'attribution et de conservation du label fédéral feront l'objet d'une réforme.

Bernard Fabre

Publicité

Tout pour votre plaisir

AIRBORNE
Mondialement Approuvé!
www.airborne-france.com

Outback XT 912

XT-912-SST
(stuffed wing)

Concessionnaire
Airborne
Magni
SkyRanger

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire
Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur
Toutes DNC - Reconversion professionnelle
(Fongcif, etc...)

Accessoires
Lynx
Vêtements chauffants
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc

VELIPLANE | C O M |

ECOLE ULM
EPLUM
UNION FABRIQUEUR
LABEL FEDERAL

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

Réalisation Agence Margenal & Associés



Formation des instructeurs ULM par les compétences, est-ce possible ?

Depuis quelques mois, nous menons une réflexion sur la refonte de la formation d'instructeur ULM. Faut-il modifier les contenus en profondeur, comment prendre en compte l'évolution des machines et des technologies embarquées. Un état des lieux est en cours. La majorité des personnes consultées pensent qu'il est nécessaire de revenir sur certains points fondamentaux aéronautiques en ULM. La technologie et la fiabilité grandissante de nos appareils ne nous autorisent pas à occulter le fait qu'un ULM peut tomber en panne.

De plus, il m'a semblé intéressant de réfléchir sur la notion de compétences en formation.

Voici une réponse : la compétence est le potentiel d'action d'une personne (savoir-agir) ; l'action dont il est question ici concerne l'accomplissement de tâches complexes (résolution de problèmes, prises de décision, réalisation de projets) en mobilisant les ressources appropriées (savoirs disciplinaires et stratégies) dans différentes situations.

La puissance du concept de compétence tient aux caractéristiques suivantes : une compétence est complexe, elle intègre des savoirs, des stratégies, des habiletés, des attitudes dans un processus (composantes) débouchant sur des manifestations. La formation doit respecter cette complexité. La compétence est plus que son énoncé ou que son sujet : c'est la mobilisation cyclique et répétée, dans des contextes de plus en plus complexes, d'un processus qui sollicite simultanément toutes les composantes de la compétence. Une compétence est relative, contrairement à un objectif qui est formulé pour être atteint, une compétence ne sera jamais "atteinte" : elle se développe tout au long de la vie. Le niveau de son développement se caractérise par la diversité et la complexité des contextes dans lesquels elle peut se manifester, par la spécialisation des ressources qu'elle est capable d'utiliser et par les standards de plus en plus exigeants que respectent les performances (produits ou résultats) qu'elle permet de générer. Pour permettre ce développement continu, la formation doit donc systématiquement s'appuyer sur les connaissances antérieures et les placer en relation avec les nouveaux apprentissages à effectuer ; il doit aussi mobiliser fréquemment les mêmes compétences, mais en s'assurant d'une progression dans la diversité des contextes ou la complexité des tâches.

Une compétence est potentielle, contrairement à une performance, qui se situe dans le passé ou dans le présent et que l'on peut donc se borner à mesurer ou à constater, une compétence est tournée vers l'avenir : on la projette, on évalue la probabilité qu'elle puisse se mobiliser (et donc générer diverses performances) à l'avenir, dans des contextes différents du contexte de l'apprentissage, lorsque le futur pilote sera seul devant une tâche à accomplir.

L'apprentissage doit produire des résultats, mais le résultat seul (le produit ou la performance) n'est pas une garantie de compétence. La compétence peut être en partie inférée à partir de l'interprétation d'une diversité de performances, mais surtout, elle doit se baser sur les processus qui ont permis de générer ces résultats.

Une compétence s'exerce en situation, la compétence se traduit essentiellement par la capacité de gérer avec efficacité une situation, soit en modifiant la situation pour qu'elle nous convienne (assimilation), soit en s'adaptant soi-même à la situation (accommodation). La compétence n'est pas un attribut absolu de la personne ; elle est reliée à une situation. À preuve, on peut être compétent dans une situation donnée et le devenir plus ou moins ensuite si la situation se modifie. Le développement d'une compétence s'effectue essentiellement en gérant des situations de plus en plus diversifiées et de plus en plus complexes, à l'aide de ressources de plus en plus spécialisées. Une compétence est complète et insécable, il n'existe pas telle chose qu'une partie de compétence ou 50% de compétence. Une compétence doit permettre de gérer complètement une situation, sinon ce n'est pas une compétence, mais une ressource ou une simple dimension de la compétence.



Un pilote compétent doit savoir décoller, naviguer et atterrir, gérer des situations. S'il sait seulement décoller, il n'est pas au tiers compétent : il ne l'est pas du tout ! Voilà pourquoi le développement de compétences ne peut pas s'effectuer de façon segmentée ou séquentielle, mais doit se faire de façon concentrique. Un pilote minimalement compétent saura décoller, naviguer et atterrir, par beau temps, avec un instructeur. Un pilote plus compétent saura décoller, naviguer et atterrir seul et en toute sécurité.

Une compétence est transférable, parce qu'elle doit générer une diversité de performances dans une diversité de contextes, une compétence ne peut se réduire à un projet, à un résultat ou à une performance reproductibles. Elle suppose que l'élève soit capable de réutiliser des processus en les adaptant délibérément au nouveau contexte (en changeant d'outils, en raffinant des procédures, par exemple), et donc qu'il sache faire la différence entre l'essentiel (les composantes de la compétence) et le contextuel (les savoirs propres à une discipline, par exemple). Si les tâches ne sont que la répétition de tâches précédemment accomplies, on consolidera la performance (ce qui peut être utile dans certains cas), mais on ne développera aucunement la compétence, puisque la compétence réside dans le transfert et non dans la reproduction.

Une compétence est consciente, le caractère potentiel d'une compétence permet de la comparer à de l'argent en banque : un potentiel d'action qui peut se manifester dans une diversité de contextes mais qui ne s'actualisera que lorsqu'on le dépensera. Cet argent ne me sert à rien si je ne sais pas quel est l'état de mon compte en banque, si je ne sais pas ce qu'il me permet ou non d'acheter et je n'ai pas défini des besoins qu'il me permet de satisfaire. Un compte de banque sans titulaire sommeille (et, par les temps qui courent, finit par se dévaluer !). Il en va de même de la compétence, qui doit être consciente et associée à des besoins et à des intentions. La formation ne peut donc pas se borner à "faire accumuler de l'argent" à l'élève : il doit le rendre maître de cet argent et lui donner la capacité de le gérer.

D'où l'appel essentiel à la métacognition, au "connais-toi toi-même" socratique, à l'auto-évaluation, à toutes sortes de mécanismes destinés à rendre l'élève conscient de ses

apprentissages, puisque l'apprentissage consiste essentiellement à transformer des expériences en compétences par la réflexion.

Jacques TRONEL
Instructeur ULM multiaxes - Formateur/consultant
Conseiller en formation

Publicité

du 18 au 27 novembre - rallye ULM

TOUR EVASION TUNISIE 2010

Réalisation Agence Magere & Associés

**Kairouan -
Sfax/îles Kerkennah -
Djerba - Matmata - Ksar
Guilane - Nefta Gafsa**

avec Zinedine Sadaoui,
initiateur des grands
raids ULM africains,
et Gilles Finet à la
direction technique.

air création
PARTENAIRE
DU TOUR EVASION
TUNISIE 2010

GRAND SUD EVASION
Tél/fax. 03 80 43 46 93 - Port. 06 13 60 91 97

email : grandsud@grandsudevasion.com www.grandsudevasion.com

DTA ENLÈVE LE HAUT: C'EST MAGIC!



Combo 582 aile Magic

AILE **Magic**™

Plage de vitesse, légèreté, la solution idéale pour le stockage et l'accès au hangar avion.



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

RECORD DU MONDE DE VITESSE

161.2 km/h

Sur une ligne droite de 15/25 km

28 mars 2010 à Montélimar

Tricycle Combo Surf, aile MAGIC

Moteur Rotax 912ULS

Masse au décollage : 441 kg

Pilotes : David Beolet & Pierre Emmanuel Leclère



WORLD RECORD

ULM Hélico Classe 6

PHASE
D'EXPÉRIMENTATION
FORMATION

Le rêve devient réalité !

Comme vous le savez déjà, la FFPLUM s'est engagée, aux côtés des autorités de tutelle, et plus particulièrement de la MALGH/DGAC, ainsi que de l'UFH (Union Française de l'Hélicoptère) et de la FFG (Fédération Française de Giraviation), dans l'étude de la mise en place d'une réglementation relative à la création d'une classe 6 «ULM Hélico».

Cette nouvelle classe répondra strictement aux critères de base qui prévalent pour les autres classes ULM en France ; et bien entendu à ceux définis par l'Annexe II du règlement Européen 216/2008.

Le travail, entamé depuis maintenant de nombreux mois, conduit aujourd'hui la FFPLUM, avec la DGAC, à entrer dans une nouvelle phase : celle de l'expérimentation, dans le cadre de la formation pour l'obtention de la Licence et du Brevet de pilote «ULM Hélico», classe 6.

La Fédération s'est engagée auprès de la DGAC à mener cette phase expérimentale de formation en respectant un cahier des charges et certains critères dans la sélection des élèves pilotes «ULM Hélico» qui y participeront.

Avec Jacques Maurel, instructeur ULM et Hélico, une sélection de 10 élèves pilotes ULM Hélico (3 femmes et 7 hommes avec 4 instructeurs) s'est opérée sur certains critères déterminés en accord avec la DGAC ; ces critères autorisent à mener l'expérimentation avec un panel d'élèves qui permette de tirer des enseignements objectifs destinés à établir et formaliser les procédures, les méthodes, les outils pédagogiques et les futurs programmes en vue de la formation des pilotes de cette nouvelle classe.

L'expérimentation doit également permettre de déterminer l'aptitude des 2 hélicoptères retenus pour l'expérimentation (Kompress et Kiss Famas), qui voleront sous laissez-passer, à permettre la formation de pilotes en toute sécurité.



Lors du Forum de Blois, l'intervention sur la classe 6, très suivie

Maxime Coffin aux côtés de Dominique Méreuze, lors du forum



L'expérimentation se déroulera sur une période de 6 mois, à compter du 18 octobre et à partir de l'aérodrome de Berre La Fare (LFNR).

Il est cependant important de souligner qu'aucun quota de réussite n'a été fixé aux instructeurs (instructeurs ULM et Hélico en activité), ce qui bien entendu mérite d'être souligné en termes de **sécurité**. La formation ne sera en aucun cas «bradée», pour quelque impératif que ce soit. La réglementation ULM française sera strictement respectée en termes de poids notamment, aussi bien pour la masse à vide des appareils que la masse maximum au décollage lors de l'écologie.

Les instructeurs, **bénévoles**, je tiens à le souligner, ont la plus grande liberté pour mener ces formations, tant sur le plan pédagogique que du contenu du programme. Quand ils le jugeront possible et après des tests en vol et théoriques au sol, une attestation de formation sera délivrée en cas de réussite. Elle permettra la délivrance de la Licence et Brevet pour la classe 6 «ULM Hélico» dès la création de celle-ci, dont nous pensons qu'elle pourra voir le jour en principe avant l'été 2011.

Parallèlement, le travail continue avec la DGAC pour la rédaction des textes qui devront entrer en vigueur lors de la création de la classe 6, après la phase d'expérimentation.

Il nous faut aussi déterminer avec les services de la DGAC les critères de formation et de nomination des premiers instructeurs ULM classe 6.

Nous construisons pour le futur, et c'est une œuvre passionnante, à la réussite de laquelle la Fédération, les instructeurs et les élèves mettront tout leur cœur et leur enthousiasme.

Certains craignent que l'esprit ULM se perde avec la création de cette classe, plus technique que d'autres, et qu'elle mette en danger la réglementation ULM.

Qu'ils se rassurent !

Comme déjà évoqué plus haut, cette classe, je tiens à le répéter, **répondra strictement aux critères de base qui prévalent pour les autres classes ULM en France.**

La richesse du mouvement ULM réside dans sa diversité. Chacun peut choisir en fonction de ses goûts et de ses moyens financiers ce qui lui convient le mieux. L'arrivée de l'autogire il y a quelques années avait fait l'objet de polémiques. La catastrophe annoncée n'est pas arrivée ! Bien au contraire, le vol en autogire est bien plus sûr qu'avant. Par ailleurs, la venue des multiaxes très «performants» n'empêche pas les amoureux du Pendulaire de vivre leur passion et n'entrave pas la progression rapide et constante du paramoteur. Nous allons apporter la possibilité de progrès rapides et d'innovations à une classe d'aéronefs aujourd'hui enfermée dans un carcan de contraintes qui freine son expansion et limite l'accès à la pratique.

Nous, qui avec nos paramoteurs, à bord de nos pendulaires, multiaxes, autogires et ballons, avons la chance et le bonheur de pouvoir pratiquer le vol ULM, ne soyons pas égoïstes !

Permettons aux centaines de passionnés de la voile tournante, aujourd'hui frustrés et simple spectateurs, de nous rejoindre dans le vaste ciel qui leur tend les bras !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Turbine et ULM ?

Lors du salon de Blois, la présentation d'un hélicoptère léger utilisant une turbine et susceptible de satisfaire à la réglementation ULM française a suscité pas mal d'interrogations.

Sur le strict plan légal, il convient d'abord de signaler que si la réglementation ULM précise depuis 2004 que si les appareils propulsés par réacteurs ne sont pas autorisés, rien ne s'oppose à l'utilisation d'un turbomoteur pour entraîner l'hélice - et peut-être à l'avenir le rotor - d'un ULM. Il faut bien sûr qu'une telle option permette de respecter les limites de masse et de puissance définies pour chaque classe d'appareil.

Les turbomachines présentent d'indéniables avantages techniques qui ont rendu leur emploi pratiquement universel sur les hélicoptères et les avions lourds à hélice. Ce type de moteur peut en effet fournir une puissance importante pour un faible encombrement et une masse plus légère que ce qu'il est possible de faire avec un moteur à explosion.

En outre, les turbines utilisent du kérosène, du fuel ou du gazole, qui sont des carburants moins raffinés que l'essence. Sans rentrer ici dans le détail de leur fonctionnement, il faut savoir que ce sont des moteurs à combustion interne qui exploitent le même cycle *admission / compression / injection / combustion / échappement*, que les moteurs diesel. La différence fondamentale est qu'au sein d'un turbomoteur, le cycle est réalisé de manière continue le long de l'axe de rotation d'un unique ensemble tournant, au lieu de la succession de mouve-

ments alternatifs caractéristique des moteurs à pistons. Bien que l'intérieur soit très chaud en fonctionnement, une turbomachine n'a pas besoin de circuit de refroidissement complexe (hors un radiateur d'huile), d'arbre à cames ni de soupapes. Il en résulte une grande fiabilité, un haut potentiel et moins de vibrations néfastes transmises à la cellule.

La maintenance est généralement facilitée par la conception modulaire du moteur, qui permet d'en replacer des éléments complets indépendants. Concernant les échéances d'entretien, il faut savoir que le nombre de cycles démarrage est très important, et même souvent prépondérant par rapport au temps de fonctionnement. La turbine est donc mieux adaptée à une utilisation en croisières qu'à la succession de vols locaux caractéristiques de l'école et de l'emploi en club.

Si ce type de moteur ne s'est pas développé ailleurs que dans l'aviation « de poids » c'est qu'il présente aussi des inconvénients, au premier rang desquels on peut citer le prix. C'est que si le principe de fonctionnement est simple, la conception et la fabrication d'un turbomoteur doivent être très soignées. Des vitesses de rotation de 25 000 tours/minute sous 700° ne sont pas rares.

Un réducteur est indispensable pour adapter la rotation au fonctionnement de l'hélice. Cette dernière devra impérativement être à pas variable et vitesse constante parce que la plage de vitesse de rotation optimale de la turbine est non seulement élevée, mais très étroite. Il faut aussi que la cellule soit conçue pour canaliser en sécurité un gros volume de gaz très chauds.

Enfin, la consommation de ce type de moteur reste élevée et son principe n'est pas très approprié aux petites puissances. L'industrie aéronautique construit cependant des petits turbomoteurs, pour entraîner les groupes électrogènes auxiliaires des avions de ligne. Leur puissance tourne généralement autour de 200 CV, ce qui est un peu élevé pour le monde ultra-léger. Mais la puissance des turbines est techniquement assez simple à détacher et l'on peut donc les rendre adaptables à nos besoins. C'est même l'astuce consistant à réduire à 360 Cv la puissance utilisable de la turbine Artouste II de 400 Cv qui a résolu le problème d'adaptabilité du turbomoteur à l'hélicoptère sur lequel les Américains butaient, et permit le succès mondial de l'Alouette II à partir de 1955.

A moins d'une rupture technologique à venir, l'intérêt de la turbine pour équiper nos ULM des classes 1 à 5 demeure douteux. En revanche, c'est probablement une option intéressante



dans le cadre du développement de la classe 6 ULM hélicoptère, comme l'ont montré à Blois, les évolutions du FAMA Kiss, encore un peu lourd, mais très prometteur lorsque son train rentrant aura été remplacé par un atterrisseur à patins plus simple.

Chacun aura d'ailleurs pu constater à cette occasion que les inquiétudes formulées par certains quant aux émissions sonores d'une telle machine sont totalement infondées.

Thierry Couderc



Numéro 3

- *encore plus d'infos*
- *encore plus de pages*
- *encore plus tôt*

*grâce à mon abonnement sur
www.airlibrairie.fr*



Réglementation paramoteur : patient et confiant !

En 2008, la FFPLUM avait mené une concertation auprès des adhérents paramotoristes. Depuis, un groupe de travail DGAC – FFPLUM a été créé afin d'étudier les possibilités d'adaptation de la réglementation aux pratiques actuelles du paramoteur. Le but recherché étant de clarifier les démarches administratives en prenant en compte les réalités du terrain.

Le travail est en phase finale et devrait aboutir pour la fin de cette année. Nous n'allons pas reprendre l'historique de la négociation que nous réservons pour un article après la publication des nouveaux textes. Nous allons juste expliquer ce qui devrait changer.

Il n'y aura plus de sous-classes 1A mais une classe 1 dite paramoteur avec des masses max au décollage et des puis-

sances moteur identiques aux classes 2 et 3. Ainsi, les pratiquants pourront accrocher sous une voile de parapente identifiée ce qu'ils voudront dans le respect des masses max et des puissances moteur, pour s'adonner à leurs pratiques (décollage à pied, monoplace ou biplace, décollage chariot monoplace ou biplace).

Aujourd'hui, la grande majorité des propriétaires de paramoteurs se déclarent constructeurs amateurs, alors qu'ils ne font qu'associer des éléments construits par des professionnels et très souvent en série (constructeurs de parapentes). La responsabilité de l'identification du paramoteur revient donc en totalité au propriétaire (sauf pour un constructeur bien connu qui dépose depuis bien longtemps des dossiers de références pour ses ensembles destinés au paramoteur et également pour un constructeur de parapente qui dépose depuis 1 an des dossiers de références pour certaines de ses voiles).

Demain, si la réglementation évolue selon les conclusions du groupe de travail (constructeurs de parapentes – FFPLUM – DGAC) les constructeurs de parapentes engageront leur responsabilité sur les produits qu'ils fabriquent et qui pourront être utilisés à la pratique du paramoteur. Un dépôt de dossier simplifié sera fait par les constructeurs qui se verront remettre une fiche d'identification constructeur (le contenu des éléments déclaratifs des constructeurs de parapente est en cours de rédaction). Ainsi une liste de voiles de parapente destinées à la pratique du paramoteur sera établie.

Le pratiquant qui choisira une voile de parapente dédiée à la pratique du paramoteur se verra délivrer une fiche d'identification constructeur qui lui permettra d'obtenir une carte d'identification. Les fabricants de parapente sont en train de se mettre d'accord sur un contenu standard du manuel d'utilisation.

Le pratiquant qui optera pour le choix d'une voile de parapente non inscrite par le constructeur, pourra le faire dans le cadre d'une construction amateur mais en déclarant avoir procédé aux essais et aux tests de comportement en vol selon une nouvelle procédure qui figurera dans la nouvelle instruction.

Encore un peu de patience. Dès la parution des nouveaux textes, nous reviendrons en détail sur l'ensemble des nouvelles mesures.

Joël Amiable



PACA qui rit, PACA qui pleure...

La région PACA vit intensément depuis l'élection de son nouveau bureau. Hasards ou coïncidences ? On ne se pose plus la question, on saisit les opportunités, on est présents pour le meilleur comme pour le pire. On pleure d'émotions pour des joies historiques mais on pleure aussi de tristesse face à la désolation. On vit !

Mars, Centenaire du 1er vol mondial en hydravion par Henri Fabre organisé par Châteauneuf-les-Martigues et Martigues, on était présents aux côtés de deux machines magnifiques :

- La réplique du BLERIOT XI faite par les passionnés du Club Aéro des Garrigues à Saint-Hippolyte du Fort dans le Gard ;
- La « reconstruction » de l'hydravion d'Henri Fabre réalisée par l'association « Fabre 2010 ».

Invité aux commémorations officielles, Christian Piccioli vit un grand moment d'émotion en déjeunant à deux coudes du fils d'Henri Fabre et du neveu d'Henry Farman et de leur famille.

Moment historique pour PACA. 13 juin, Centenaire de l'Aéronavale sur la Base Aéronavale de Hyères, on était présents aux côtés des machines mythiques, anciennes ou Top Technologie : Jérôme Masson, Officier Marinier et adhérent de HANDY FLYING ULM Provence, propose de monter un stand commun avec un ULM en démonstration. Le Tétrás du Président répond présent. Grand moment d'émotion comme en témoignent ses propos : « Jérôme et moi devons nous poser sur la BAN avant 7h00. » « Hôtel Tango n°1 sur la piste 05, rappelez en courte finale... »

Première fois de l'Histoire de l'Aviation qu'un ULM se pose sur cette piste interdite après avoir survolé la rade où mouillaient les porte-avions Charles de Gaulle et USS Truman, les porte-aéronefs Principe de Asturias (Espagne), Argus (Royaume-Uni) et autres frégates, sous un soleil levant somptueux...

Mais la journée ne fait que commencer... !

L'équipe a monté le stand : une place d'honneur sous hangar, face à la piste de démonstration : Blériot, Corsair, Vampire, Spitfire, Avenger, Rafale, Panther, Dauphin, Falcon, F18, Patrouille de France, et j'en passe... On a eu un succès fou, on n'a pas arrêté une minute, c'était génial ! Inimaginable le nombre de personnes intéressées de tous les âges... ! : « C'est un ULM ? Mais on dirait un avion... »



Je croyais que l'on était à l'air libre... » « Où est-ce que je peux apprendre ? Ca coûte cher ? On apprend en combien de temps ? »

« Avouez quand même, côté sécurité, c'est moins fiable qu'un avion... » « J'étais pilote avion mais j'ai arrêté, trop cher, trop contraignant... »

A la fin de la journée il a fallu sortir le Tétrás du hangar et se coller aux Rafales (enfin pas trop près...!) et attendre le créneau de décollage de 20h. Dernier moment magique de cette journée mémorable : rouler au milieu de ces machines qui nous font rêver depuis notre enfance, faire partie de cette flotte une petite fois encore et se faire dire à la radio : « Bien reçu Hôtel Tango, bon vol, à bientôt... ! »...

A bientôt ???? !!!! Quand ???? !!!!
Moment légendaire pour PACA.

16 juin, le Var est ravagé par des pluies torrentielles. Déluge, cataclysme, désastre, les mots ne sont pas suffisants pour rendre compte du drame à l'ouverture de la saison estivale. La base de Fréjus est dévastée. Hervé Schrepfer d'ULM FLYING SAFARI est effondré et tous autour de lui, professionnels ou non.

Dès le 19, on est sur place aux côtés de Dominique Méreuze et Jean-Pierre Grené. Enorme moment d'émotion, sans commentaire cette fois et prendre les bonnes décisions dans l'instant pour tenter de sortir du cauchemar coûte que coûte :

- Gilbert Debiazi à temps plein pour coordonner les réparations de Pierre Pouchès qui arrivera dès le lendemain avec son camion et restera le temps nécessaire, frais pris en charge par la Fédération ;
- Aide solidaire de toute la région, présidents ou autre, en temps, en argent, en mots chaleureux, comme celle de Paul de Loravia, assistance bénévole et pièces mécaniques à prix coûtant.

Moment dramatique pour PACA. A quand la prochaine vague d'émotion pour PACA qui rit, PACA qui pleure et puis aussi, et surtout, PACA qui vit ?

Corinne Lhuillery



Championnat d'Europe ULM Sywell – Grande-Bretagne - 7-15 août.

L'Equipe de France ramène 1 médaille d'Or en multiaxes biplace et 1 de Bronze par équipe de ces XI^è Championnats d'Europe organisés dans les « Midlands » à Northampton près de Birmingham.

L'aérodrome de Sywell est superbe ! Le Tour ULM 2009 avait déjà pu le constater lors de son passage en août 2009. Construit en 1928, le style architectural a su être préservé et même magnifié. Chaque détail intérieur ou extérieur aux hangars et bâtiments nous ramène aux années folles.

Une piste en dur de 1.200 m est complétée de 3 pistes en herbe (gazon Anglais, s'il vous plait !). Celles-ci seront utilisées pour la compétition.

Le plateau est composé de 16 pendulaires monoplace, 25 pendulaires biplace et 17 multiaxes biplace, soit tout rond 100 compétiteurs représentant 12 nations.

Les pilotes français sont tous venus avec leur machine sur les remorques et ont donc traversé le Channel en ferry. Seul José Van Deveken a effectué dans son Super Guépard le trajet en vol, comme à son habitude. José, de nationalité Belge comme son nom l'évoque, vient d'intégrer l'Equipe de France cette année. Il avait manifesté en 2007 le souhait de devenir un de ses membres. Pour cela, il a dû se priver de compétitions internationales durant 3 ans avant de pouvoir se voir délivrer une licence sportive française. Ce « sacrifice » n'aura pas été vain, puisque José et son équipier Julien Stervinou sont sacrés Champions d'Europe

pour leur première participation ! On connaît depuis longtemps les qualités de cet équipage, et le moins que l'on puisse dire c'est que le staff français a eu du flair en intégrant ce pilote ! En pendulaire biplace, Guillaume Richard et Georges Monnier, évoluent toujours sous leur Tanarg-Bionix. Bruno Bouron, dont c'est le retour en compétition, emmène à bord de son O2, pendulaire qu'il fabrique et commercialise, Alban Roche, un très jeune pilote qui a déjà de la maîtrise et un grand potentiel.

En pendulaire monoplace, Pascal Guyon, avec son Racer-La Mouette compte bien marquer des points et enfin terminer dans le haut du classement après ses années d'expérience. Patricia Roumier, « Patou » qui progresse au fil des



Patricia Roumier



ans pourrait bien un jour venir perturber cette « hiérarchie masculine ». Jean-Michel Serre, qui vient d'intégrer le « French Team » après son excellente prestation aux Championnats de France, évolue sous un Pulma, chariot de construction amateur et aile Ellipse Titan sans mât, un choix radicalement opposé aux machines engagées.



Jean-Michel Serre dans son Pulma

Pour la première fois, la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale) propose à la catégorie Autogyre de participer à une compétition officielle avant vraisemblablement d'officialiser la classe et de décerner des médailles l'année prochaine lors des Championnats du Monde.

Toutes les nations sont donc invitées à emmener des machines mais pour différentes raisons, toutes se désistent sauf la France qui fait participer l'équipage Stéphane Kubler - Cécile Hemelsdael dans leur esthétique AUTOGYRO-Calidus.

Cette petite équipe est encadrée par Joël Amiable (DTN - Directeur Technique National), clé de voûte de la fédération en général et des équipes de France en particulier, José Ortega (Team Leader), et pour la première fois, Patrice Girardin, récent CTN - Cadre Technique National, qui apporte son expérience et son vécu en matière de « coaching ».

Le Directeur de course est Paul Dewhurst, multiple Champion du Monde. Cela fait un sérieux concurrent en moins pour les multiaxes mais on peut imaginer des épreuves bien conçues et intelligentes pour ces mêmes raisons.

Paul aura pu proposer 5 épreuves de navigation, 1 épreuve d'économie et 9 P.A. (précision d'atterrissage).

Les navigations étaient toutes avec recherche de photos et souvent en vitesse déclarée. Les photos étaient de bonne qualité et bien placées sur le circuit.

La remise des prix est à l'image de la cérémonie d'ouverture ; vite fait et sans chichi. Quelques discours, mais pas trop, et annonce des podiums.

L'Angleterre, par le nombre de machines engagées, mais aussi parce qu'individuellement les pilotes ont réalisé un très beau championnat, remporté par équipe la Médaille d'Or devant la République Tchèque. L'hymne britannique a retenti à plusieurs reprises.

La FAI attribue un prix spécial à notre équipage gyro, ce qui est la moindre des choses vu l'effort que Stéphane et Cécile ont fait pour venir à ce 1er championnat officiel. Les penduleux auraient dû et pu faire mieux ! Grande satisfaction pour tout le monde lorsque José et Julien s'avancent et montent sur la plus haute marche. Ils sont même acclamés par les autres compétiteurs, qui reconnaissent leur qualité de vol et sont également appréciés pour leur sympathie. L'Equipe de France remonte une deuxième fois sur l'estrade pour aller chercher une Médaille de Bronze. Cette récompense collective a réellement été gagnée par les résultats de chaque pilote engagé. Cela fait d'autant plus plaisir que de l'avis général, l'ambiance qui a régné durant ces 10 jours a été excellente. Le groupe est soudé, homogène et va dans le même sens. C'est bon ça pour l'avenir !... Dominique Méreuze, qui est présent sur toutes les compétitions internationales car il soutient l'Equipe de France, peut féliciter les médaillés et tous les pilotes engagés.

Tout cela est encourageant pour le futur, encore incertain, mais qui pourrait se préciser en Israël qui est candidat pour organiser les Championnats du Monde en 2011.

A suivre donc...

José Ortega
(Photos de Joël Amiable)



retrouvez
le compte rendu
sur le blog du tour
(ffplum.com),
les films sur
ulmag.fr



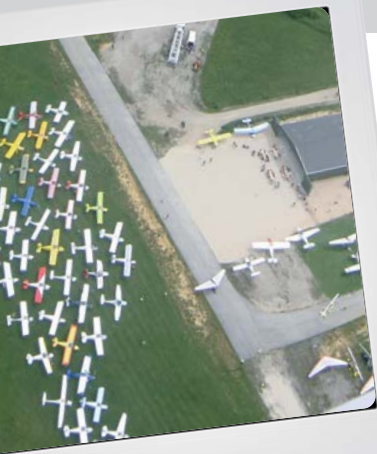
" Bonjour, un petit mail pour vous dire que l'équipage M28 est bien rentré au bercail dimanche après midi.

Nos remerciements à toute l'équipe FFPLUM et DGAC et les autres pour cette organisation sans faille et qui a su réagir dans toutes les circonstances (tristes ou météo) avec beaucoup de dignité et de professionnalisme. (...)

C'était notre 2ème tour ULM, il y en aura forcément un troisième.

@ bientôt, Laura et Didier "





2011, Appel à candidature

pour les villes étapes du Tour ULM 2011. Merci de formuler vos demandes dès à présent auprès du Secrétariat fédéral.

ffplum@ffplum.com

Stexupéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif :

GRS



galaxy

Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.

- Montage possible dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)



SKYLEADER AIRCRAFT

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

La référence des pros

LYNX

En stock

BECKER AVIONICS



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes



AR 4201 VHF-AM-Transceiver



BXP64014-Z-(01) MODE S Transponder

Centre de formation Agréé

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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

Montpezat d'Agenais

Tél : 05 53 95 08 81

www.ulmstex.com



4^e raid aventure Solid'air



Originaires de la région Ile-de-France (Corbeil-Essonnes, Aulnay-sous-Bois) et de la région Centre (Dreux, Chartres) issus des quartiers populaires et accompagnés de 10 jeunes souffrant de handicaps moteurs et mentaux (IME des Sillery - Epinay-sur-Orge, Fondation Dassault et Foyer Arc en Ciel - Gif sur Yvette), 20 jeunes d'une quinzaine d'années ont participé à la 4^{ème} édition du raid Aventure Solid'air, un vol en ULM en 6 étapes au-dessus de l'hexagone.

Ce raid à l'initiative de Raid Aventure, association qui œuvre à l'intégration des jeunes par le biais d'événements sportifs et soutenu activement par la FFPLUM, le Ministère de l'Education Nationale qui y voit un véritable projet d'établissement, le Ministère de la Jeunesse, l'ACSE et le Groupe Dassault, a permis à ces jeunes aviateurs en herbe de vivre une aventure peu banale, à la fois humaine et solidaire.

Deux gyros, trois machines 3 axes et 5 pendulaires constituaient la flotte, toutes « conduites » par des pilotes chevronnés et bénévoles désireux de faire partager leur passion à ces jeunes en recherche de repères et d'identité.

Ces moments en vol créent une véritable intimité durant laquelle on se livre et permettent l'établissement d'un véritable travail de fond. "Tous sont nos enfants. Ils ont souvent perdu l'espoir, les uns portant le fardeau du handicap, les autres, valides, mais en déshérence sociale dans un cadre de vie difficile. Nous voulions qu'ils se rencontrent, qu'ils échangent, que naissent des amitiés", assure Bruno Pomart, 50 ans, le président fondateur de l'association et ancien membre du RAID, l'unité d'élite de la police nationale.

Des plages de Normandie, jusqu'aux Alpes du Sud, les raiders ont pu à la fois tester la température de l'eau et toucher du doigt les montagnes des Vosges jusque la chaîne des Alpes et apprécier la diversité et la beauté des paysages français.

Ce trajet coïncidant parfaitement avec deux grands moments marquants de l'Histoire de France, toute la petite équipe a abandonné sur les escales de repos les ULM pour

emprunter les minibus et se rendre sur les sites marquants des deux grandes guerres.

Ainsi, nos jeunes raiders se sont transformés en reporters et ont pu mesurer par eux-mêmes les moyens déployés par la France pour lutter contre l'invasion (Pegasus bridge, plage du débarquement, ligne Maginot, fort de Douaumont, ...), la grandeur des cimetières militaires et enfin surtout la folie et la dangerosité de certains dirigeants au travers de la visite émouvante du camp du Struthof.

D'une durée d'une dizaine de jours avec plus de 3 000 Km parcourus, le raid a pris fin sur le mythique aérodrome de la Ferté-Alais après 7 mois de préparation, 400 jeunes participants et une phrase à retenir ; « on est tous solidaires ».



Les Cadets de l'air en Suisse

La Suisse : un pays petit par sa taille, mais grand par sa richesse aéronautique et culturelle. Nous sommes deux Français à avoir eu la chance et l'honneur de représenter notre pays dans cette zone de l'Europe à la croisée des chemins entre trois principales cultures : italienne, allemande et française.



Ces quinze jours en Suisse ont été pour moi l'expérience d'une vie ! Nous formions un petit groupe de 9 cadets issus de quatre pays différents. Durant ces deux semaines, nous n'avons pas eu le temps de nous ennuyer !

Bien sûr il y a eu les visites culturelles dans des villes typiques comme Grenchen, où nous résidions, Bern, Solothurn, Zurich, Interlaken, Grindelwald ainsi que quelques arrêts ponctuels à Lausanne, Gruyères ou encore Payerne ! Mais ce qui nous réunissait dans cet échange était cette passion commune pour l'aéronautique. Et même si chaque cadet français vous dira que le programme de son pays d'accueil était le meilleur, je pense objectivement que s'il y avait un pays à choisir, ce serait la Suisse, jugez par vous-même : nous nous sommes rendus au meeting aérien d'Emmen, et ce en VIP, qui célébrait le centenaire de l'aviation suisse. Nous avons pu également visiter l'usine d'assemblage Pilatus de Stans ainsi que le hangar où est stationné actuellement le Solar Impulse ! Mais un programme aéronautique comme il se doit ne serait pas complet sans quelques vols... Et là aussi nous n'avons pas été déçus. C'est bien simple : tout ce qui vole, nous l'avons essayé ! Planeur, avion, hélicoptère, montgolfière, mais également simulateur de vol professionnel. Le tout complété par un inoubliable vol en Pilatus PC 12.

Au-delà de cela, l'expérience « Cadets de l'air » est vraiment quelque chose d'exceptionnel sur le plan humain ! Cette parenthèse dans notre vie restera une expérience magique ! Magique, car bien que nous venions de pays et de cultures différentes, nous avons réussi à communiquer et échanger plus que je n'aurais jamais pu l'imaginer !

Benjamin Boulfroy



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 volez autrement !

www.ulmpioneer.fr

SILVAIR FLIGHT CENTER

Ecole de pilotage ULM et Hélico

A Châtellerault-LFCA, à deux pas du Futuroscope et 1h 10 de Paris en TGV, le Silvair Flight Center forme les pilotes ULM 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 des instructeurs agréés.

Possibilité de stage bloqué pour formation accélérée.



SILVAIR SERVICES

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

Silvair distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et Tecnam





BIA, fournée 2010 à Cuers

Grosse effervescence le 8 juin dans un hangar de l'A.C.V. Dès 8 h 30, Daniel Poizac, Alain Dandlo, Georges Amigoni et Roger Vallais, les profs d'Aéronautique se démenaient pour sortir les avions, nettoyer le hangar, installer des tables une sono et un écran tout cela pour la remise de l'attestation de réussite d'une soixantaine de jeunes collégiens ou lycéens qui avaient passé l'examen national du BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) lequel examen n'a rien à envier au PPL tant le niveau est assez costaud avec en plus, des questions obligatoires sur l'Histoire de l'Air et de l'Espace, puis des questions subsidiaires portant au choix sur l'aéromodélisme, le vol libre, l'ULM, ou l'Anglais. Les questions ont d'ailleurs été affichées sur le tableau, Roger Vallais est d'ailleurs un peu déçu qu'aucun pilote ne s'y soient intéressés et pourtant... ! Une centaine de personnes parents et jeunes attendaient patiemment l'heure fatidique pour pénétrer sur le tarmac et dans le hangar. Pascal Pujol, délégué du Recteur, responsable de cette activité et des profs est arrivé de Cannes en avion tandis qu'un deuxième appareil, également de l'UACA, apportait quelques cadeaux prévus pour récompenser les élèves les plus méritants. L'A.C.V avait fait parvenir les invitations aux personnalités locales, mais comme c'était également l'ouverture de la fête de l'Aéronavale à Hyères, nous n'avons pas eu les dignitaires habituels... Certains Chefs d'établissement étaient présents ou représentés. L'essentiel était que les jeunes diplômés soient heureux puisque cette fête était pour eux... Après quelques mots de bienvenue prononcés par le Président de l'Aéroclub du VAR, Alain Morelle puis par Pascal Pujol qui a tenu à féliciter les jeunes pour leur assiduité, leur travail et leur intérêt à ce qui touche l'Aéronautique. (Certains ont déjà envisagé leur inscription à l'ACV, d'autres l'ont déjà fait depuis...). Pascal Pujol leur a ensuite projeté un exposé concernant l'activité Aéronautique régionale, ainsi que les nombreuses activités réalisées dans les différents établissements ; visite de bases, d'aéroports, du centre spatial de Toulouse, etc... La remise des attestations s'est ensuite déroulée en récompensant les meilleurs... Le premier des deux académies ; élève de seconde au Lycée du Coudon à La Garde, Raphaël Fouque, a réussi l'exploit d'avoir 106 points cela signifie qu'il ne s'est permis que quatre erreurs sur les 120 questions. L'A.C.V a offert quelques vols aux plus méritants et la cérémonie s'est achevée avec les traditionnelles photos devant les avions. Tout le monde ensuite a pu se rafraîchir grâce à un apéritif commandé par l'ACV et préparé par notre ami Christophe du Saintex... Merci à tous les participants, aux élèves et aux parents qui se sont investis ainsi qu'au Président de l'Aéroclub du Var qui a tenu à ce que tout se passe au mieux pour le plaisir de tous.

Les membres de l'aéroclub, les parents de jeunes dans les Collèges ou Lycées de la région, peuvent contacter le secrétariat de l'ACV ou les profs, pour connaître les établissements qui proposent cette option.

Roger Vallais

Publicité

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 rétractable
Finesse: 27 à 65 km/h
Taux de chute mini: 0,65 m/s
Vmax: 110 km/h
Vitesse de décrochage: 41 km/h
VNE: 130 km/h
Montage/démontage: 45 mn



Xair

La gamme

HANUMAN 912

- .Rotax 4 temps 80cv
- .Entoilage Mylar
- .Instrumentation complète
- .Casques intercom, radio

42 500 € TTC*

Pret à voler



Egalement
disponible
en kit!

V.Croisière: 150 Km/h
V.Max: 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 44320 Frossay-France
Tel: +33 (0)240 64 21 66 - Fax: +33 (0)240 64 15 22
contact@randkar.fr www.randkar.fr

*Prix départ Frossay septembre 2010 - soumis à changement sans préavis

Histoires, histoire, histoire

Il y a des histoires. Celles, plus ou moins enjolivées, que l'on se raconte entre pilotes autour d'une bonne table. Ces histoires vécues, ces vols mémorables, ces anecdotes amusantes, tristes, enrichissantes ou instructives. Ces histoires-là appartiennent à ceux qui les ont vécues et les racontent. Si elles portent un enseignement, un accroissement de l'expérience, d'abord de celui qui l'a vécue puis de ceux qui l'entendent et la colporteront, alors, la propriété devient collective parce que, même si elle peut prêter à rire, cette histoire-là en apprend à tous. Raconter comment on s'est un jour perdu amuse la galerie et égaye les jours de pluie. Mais si d'autres peuvent ne pas s'égarer à leur tour après avoir bien ri, alors le bénéfice est double.

Ainsi, chaque histoire se donne, s'échange, circule. Et se déforme, avec le temps. Prend parfois une autre saveur, une autre signification, à des points tels qu'il arrive que le message qui en est conservé n'ait plus grand rapport avec l'affaire originelle. Lapalisse, par exemple. Lorsqu'il est mort, ses camarades saluèrent sa bravoure en rappelant « qu'un quart d'heure avant sa mort, il avait encore envie » (de se battre). La phrase devint « il était encore en vie » et la lapalissade était née... Cette seconde version, seule l'Histoire la donne. Celle qui fouille, recoupe, vérifie, compile et livre son verdict. Lequel peut être faux, mais le sera probablement moins que la tradition orale propre à toute civilisation.

Notre micro aviation commence à avoir de la bouteille. Il est temps d'entamer un travail de compilation et il est amusant de constater que plusieurs initiatives sont nées en ce sens. Tout en faisant en sorte qu'elles convergent, interrogeons-nous sur les raisons de ce besoin. Que cherche-t-on, dans l'Histoire ? Qu'y trouve-t-on ? Des souvenirs, certes, nommés nostalgie, parfois. Mais aussi, voire surtout, des enseignements, si elle est bien écrite.



A cette époque, on se posait à Bagatelle...

Les vieux Deb's ont prévu un Vol commémoratif du premier Londres - Paris en septembre 2012



Il est donc plus que temps, voire urgent, que ce travail de mémoire collective prenne forme et soit rendu public. Par la sauvegarde du patrimoine public et privé, lequel consiste aussi bien dans les machines que dans les histoires. Ces histoires que nous possédons tous et que nous conservons par devers nous.

En parallèle avec un travail de compilation en cours, auquel vous êtes toujours invités à participer (histoireulm@gmail.com), j'entame ici une série d'articles intitulée « ce jour-là ». En partant d'une histoire précise, nous ferons une mise en perspective qui peut apporter quelque éclairage à un événement actuel, en évitant, peut-être, à chacun comme au groupe de renouveler d'éventuelles erreurs.

Suite au prochain ULM Info.
Pierre-Jean Le Camus



Des mises en garde contre les effets “couperet” de la prescription biennale en matière d’assurance

Il ne sert à rien d’être bien assuré, d’être bénéficiaire d’un indiscutable droit à indemnisation en qualité, par exemple, de passager blessé ou de propriétaire d’un ULM détruit ou accidenté, alors que menace le risque d’une prescription de l’action sous un délai de deux ans, si l’on n’y prend sérieusement garde.

Deux années en effet sont un délai dérisoire qui survient immensément vite quand ont été engagées des discussions souvent ponctuées de tergiversations avec la compagnie d’assurance et/ou avec certains courtiers intermédiaires aux fins d’une indemnisation souvent difficile parce qu’insuffisante.

Alors que se déroulent des discussions souvent âpres, difficiles et systématiques où chaque partie essaye de défendre ses intérêts, demeure tapie derrière le dossier la fulgurante et sournoise prescription prête à détruire toutes les meilleures vellétés et droits à indemnisation.

Examinons donc les deux hypothèses évoquées ci-dessus du propriétaire dont la machine a été détruite ou accidentée et du passager blessé et qui répondent à deux régimes de prescription différents.

1. De la prescription pouvant affecter l’action en indemnisation dont dispose le propriétaire d’un ULM détruit ou accidenté

Nous consulterons dans un premier temps la convention d’assurance, qui, par exemple, a été négociée par la FFPLUM pour le compte de ses adhérents au titre de l’année 2010 et du chef de la compagnie LA REUNION AERIENNE.

Ainsi, sous la page 13 du contrat d’assurance dénommé poétiquement « Aviation Passion » est intégrée dans le titre IV – LA VIE DU CONTRAT – et sous le titre « prescription et compétence » la proposition suivante :

« Toute action dérivant du présent contrat est prescrite par deux ans, à compter de l’événement qui y donne naissance, dans les conditions déterminées par les articles L 114 - 1 et L 114 - 2 du Code. »

On peut tout d’abord regretter le caractère sibyllin du propos qui n’attire guère l’attention du lecteur sur le risque de la prescription biennale.

En particulier, il aurait pu paraître judicieux d’apporter toutes précisions sur les termes de l’article L.114-2 du Code des Assurances qui traite précisément de la question juridique de l’interruption de la prescription d’autant plus que les motifs d’interruption sont appréciés de façon tout à fait restrictive tant par la loi que par la jurisprudence.

Comment interrompre cette prescription qui apparaît certainement le point majeur de cet article ?

1.1. Vous l’imaginez volontiers, une assignation délivrée devant un tribunal pour faire condamner l’assurance à verser toute indemnité interrompra naturellement la prescription sans qu’il soit utile de renouveler cette cause d’interruption si la procédure se continue.

1.2. L’article L.114-2 du Code des Assurances prévoit deux autres causes d’interruption.

a) La première résulte de la désignation d’un expert qui est nommé à la suite de la survenance d’un sinistre notamment par la compagnie d’assurance.

Cette désignation interrompt la prescription mais seulement pour une durée de deux années.

Si dans ce délai une solution définitive n’est pas intervenue vous encourez alors de nouveau le couperet de la prescription à défaut de l’avoir - encore - interrompue.

b) Le second instrument d’interruption – mode privilégié – est visé par l’article L 114-2 du Code des Assurances qui prévoit que :



« L'interruption de la prescription de l'action peut résulter de l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée par l'assuré à l'assureur en ce qui concerne le règlement de l'indemnité »

Ainsi donc, vous aurez le souci particulier dès le jour de la survenance du sinistre de pointer sur vos palm la date de l'accident indemnisable et de mentionner en... lettres rouges et caractères gras, moins de 24 mois après la survenance du sinistre, d'avoir à adresser **impérativement par voie de LRAR** à votre compagnie d'assurances une demande d'indemnisation.

De fait, il est surprenant de constater que la jurisprudence a attaché une importance particulière au formalisme de la lettre recommandée avec AR et déclarera comme dénuée d'effet interruptif toute demande d'indemnisation formulée par tout autre moyen : lettre simple, télécopie, lettre électronique et cela quand bien même la compagnie d'assurance aurait accusé réception de cette demande informelle... !

Naturellement, si vous êtes conduit à envoyer une demande d'indemnisation par voie de LRAR interruptive de la prescription biennale, ne manquez pas de mentionner sur votre palm la seconde date butoir, deux ans plus tard, alors que vous n'aurez aucune certitude que la solution indemnitaire sera réglée sous quatre ans.

En effet, il est essentiel de noter que l'interruption de la prescription de deux ans fait courir un nouveau délai de deux ans au terme duquel la prescription sera... de nouveau acquise à défaut d'un nouvel acte d'interruption temporaire ou définitive !

L'expérience enseigne en effet que si l'indemnisation intervient assez rapidement, fût-ce après expertise, à défaut de motifs contentieux particuliers, en revanche quand celui-ci prend naissance (*contentieux pénal, contentieux de la déchéance de couverture, difficulté de valorisation, conflit d'expert, conflit de valorisation, contentieux entre acheteur et vendeur d'un ULM par suite d'un vice caché apprécié par le tribunal, etc.*) vous n'aurez alors aucune certitude qu'il ne faille pas interrompre une seconde fois la prescription biennale.

2. Sur la situation du passager blessé d'un ULM accidenté

Dans cette hypothèse, la victime peut être tentée de faire référence aux dispositions du Code des Assurances français et de la prescription biennale examinée ci-dessus et

estimer qu'elle a interrompu la prescription par le simple envoi d'une lettre recommandée avec AR adressée à la compagnie de son transporteur.

Pourtant, cette victime commettrait là une erreur de droit.

En effet, il convient de rappeler, une nouvelle fois, que tout transport aérien en avion de ligne, en avion privé, en ulm, en parapente, en ballon, en autogire ou (bientôt...) en... ulm-hélico, constitue un transport aérien au sens de la convention de VARSOVIE du 12 octobre 1929 prévoyant notamment les conditions de l'indemnisation de la victime passager.

Or, l'article 29 de cette convention prévoit que :

« L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport »

Ainsi donc, l'envoi de la lettre recommandée avec AR visée ci-dessus n'aura aucun effet interruptif et seule une assignation délivrée à la compagnie d'assurances du pilote interrompra ladite prescription à défaut pour le passager d'avoir été indemnisé dans ce délai biennal.

Il ne sera pas utile de viser les nombreuses jurisprudences rendues sur la demande de victimes ou de propriétaires d'aéronefs désappointés qui ont été confrontés au couperet de la prescription biennale et qui ont tenté de plaider – en vain – que la prescription opposée par la compagnie d'assurance avait été suspendue.

Je me bornerai à viser, pour exemple, les différentes décisions de justice ayant considéré que les correspondances échangées entre l'assureur et l'assuré pas plus que les pourparlers et les démarches n'interrompent pas la prescription.

Et telle est bien la question sur laquelle le présent article a vocation à prémunir le lecteur qui peut avoir la légitime croyance que les discussions actives et les lettres échangées avec sa compagnie notamment sur le bien-fondé ou sur le quantum de l'indemnisation, peuvent suffire à suspendre la prescription.

Certes non !

Chacun est donc désormais parfaitement bien averti pour préserver ses droits à indemnisation.

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





Parka 3 en 1

70 €

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



35 €

Polaire Maureen

Couleur Rouge
traitee anti peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



Couleur
Bleu/Gris

3 pièces
en XXL
soldées
20 €

30 €

Polaire Ben Kariban

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



18 €

Polo Spring

manches
courtes
Couleur marine,
maille piquée, 100%
coton, 210 g/m²,
col côtes, 3 boutons,
tailles M, L,
XL, XXL.

Sweetshirt capuche

~~30 €~~

Article
20 €
soldé



80 % coton
20 % polyester.
Coloris : blue navy.
Capuche doublée avec
cordon ton sur ton,
poche kangourou.
Toutes les finitions
à double piqure.
Face externe en
100 % coton
peigné.

Quantités
limitées

4 S, 4 M,
5 XL et 7 XXL.



9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,
taille unique.



Pendule quartz

diamètre
20 cm.

10 €



6 €

Porte clé fédéral

Acier nickelé



9 €

Bob

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



3 €

Pin's
inox Diamètre : 22mm.

Coupe-vent mistral

nylon enduit
Ouatine, capuche,
fermeture zippée,
tailles M, L, XL
et XXL

20 €



25 €

Lady Racing

Polo femme cintré, bande contrastée,
coloris rouge/blanc, 100 % coton.
Tailles : S, M, L, XL.



~~60 €~~

Article
50 €
soldé

Flying jacket

Réversible

Extérieur nylon. Doublure orange en nylon satiné.
Ouatine. 2 poches intérieures et 2 extérieures.
Poche zippée sur manche gauche.
Bord côte épais au col, poignets et ceinture.
1S, 2 XL, 4 XXL

Quantités
limitées

Chemisette Popeline

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

22 €

Article 20 € soldé

~~30 €~~

Sweat capuche femme

70 % coton
30 % polyester
Coloris : rouge
2 S, 1 M, 3 L, 18 XL.

Quantités limitées

Gilet matelassé

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

35 €

Set polaire

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

Kit hiver

16 €

Combinaison pilote

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

Fermures "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 et 50. Couleur : noire

40 €

Tee-shirt femme Col V

Col en V
Coloris : Blanc
95 % coton peigné, 5% élastomère
Tailles : S, M, L, XL.

10 € le tee shirt

Tee-shirt homme Col V

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

Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à poser.

20 €

Ecussons

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

5 €

Gilet Safari

2 S, 3 M.

~~40 €~~
Reste 5 pièces

Article 30 € soldé

Pantalon Safari

coloris beige, 100 % coton lavé CANVAS, tailles : S, M, L, XL, XXL.

40 €

Gilet Indy

2 S, 3 M, 2L, 19 XL, 1 XXL
100% coton lavé CANVAS.

1 poche intérieure, 2 grandes poches avec rabat, 1 poche téléphone, 1 poche zippée avant, 1 grande poche Ar. zipée. Doublure filet sur le haut du corps. Rabat velcro sur toute la longueur du zip. Cordon de serrage à la taille.

40 €

Article 30 € soldé

Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

@

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

Minimum de commande : 14,00 € (sauf 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

SEPT 2010 - ULM INFO 73



31

25 nouvelles structures (au troisième trimestre 2010)

A - Autogire E - Aérostat M - Multiaxe P - Pendulaire R - Paramoteur X - Motorisation Auxiliaire

AIR BLEU ULM - AERODROME LE MANS-ARNAGE
ROUTE D'ANGERS 72100 LE MANS
02.43.85.57.77 <http://airbleu-ulm.fr> ← M/P

LES AILES DE ROHRBACH - GUEKENBERG
57410 ROHRBACH LES BITCHE 06.13.21.88.76 M/P/R

LOIRE PARAMOTEUR - TERREFORT 49400 SAUMUR
06.65.77.96.28 <http://loireparamoteur.free.fr> ← P/X

AERO CLUB DASSAULT ILE DE France - AERODROME
DE CHAVENAY VILLEPREUX 78450 CHAVENAY
01.34.62.30.60 www.acdif.fr ← M

ADVENTURE BOURGOGNE PARAMOTEUR
LA CASQUETTE 21440 SAINT MARTIN DU MONT
06.67.57.92.78 R

SKY OUEST ULM - AERODROME DE BROCELIANDE
56300 LOYAT 06.74.49.78.49 A/M/R
www.skyouest-ulm.com ←

ECOFLY - AERODROME DE LAON CHAMBRY
ROUTE DE CRECY 02000 LAON 06.79.56.20.64 M

FORMATIONS - PRESTATIONS - LOISIRS 62
(F.P.L. 62) 78 RUE JEAN MOULIN - B.P. 70112
62220 CARVIN 06.07.37.31.51 M

AERO-CLUB PIERRE HERBAUD - AERODROME
D'ISSOIRE LE BROC - BP 33 - 63500 LE BROC
04.73.89.16.92 M

DISAIRHULM - AERODROME DE GUISCRIF
56560 GUISCRIF 06.09.12.54.74 M

CENTRE AZUREEN DE PILOTES (CAP)
ZA SAINT SIMON CHEMIN DES 4 PORTES
83440 TOURETTES 06.08.23.58.78

CLUB ULM BOURG EN BRESSE - AERODROME DE
BOURG EN BRESSE - TERRE DES HOMMES
01100 BOURG EN BRESSE 06.16.07.70.53 M/P
www.ulm-bourg-en-bresse.net ←

LE VOL DES AIGLES - AERODROME DE BISCAROSSE
ROUTE DE PARENTIS 40600 BISCAROSSE
05.58.78.00.01 www.levoldesaigles.com ← M

ASSOCIATION LES AILES ANGERIENNES (LES 3 A)
AERODROME ST JEAN D'ANGELY - ROUTE DE NIORT
17400 ST JEAN D'ANGELY 06.64.65.93.30

LES AILES DU QUERCY BASE DE LEGUILLE
82230 MONCLAR DE QUERCY 05.63.30.32.24 A/E/M/P/R/X

AERO SUD EST - AERODROME DE FAYENCE
83440 FAYENCE 06.61.48.08.64 M

AERO-CLUB GASTON CAUDRON
AERODROME DE CHAVENAY 78450 VILLEPREUX
06.08.09.66.22 M

AERO-CLUB DE GRAULHET
AERODROME DE SALES
81300 GRAULHET 05.63.34.51.07 M

AERO-CLUB DU SUD - AERODROME
DE PIERREFONDS - CHEMIN DE
L'AERODROME 97410 SAINT PIERRE
06.92.69.82.33 M

CLUB ULM LES CIGOGNES D'EPFIG
LIEU DIT "LANGENMATTEN" 67680 EPFIG
06.23.04.50.38 R

AEROCLUB NORD LORRAINE - VILLERUPT
54560 SERROUVILLE-ERROUVILLE
03.82.89.29.22 P/M

PARAMOTEUR CE LA BRELANDIERE
CE THALES - BRELANDIERE 40 RUE DE LA BRELANDIERE
86100 CHATELLERAULT 05.49.21.27.63 R

ASS. AERONAUTIQUE DU MOURRELMAS NOUGUIER
34800 VALMASCLE 06.09.92.85.82

HELICLUB MEDITERRANEEN "HELIMED"
AERODROME DE BERRE-LA-FARE - CHEMIN SIX DENIERS
13580 LA FARE LES OLIVIERS 06.15.90.03.47
www.helimed.fr ←

AIR AZUR AVENTURE
CHEMIN DE L'AERODROME - AERODROME DE MALON
71850 CHARNAY LES MACON 06.58.23.36.97 M



TOTAL

Partenaire
Officiel
du Tour ULM
2010



Subventions

avec Stéphanie, Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral



Les SUBVENTIONS fédérales

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



20^e anniversaire de la base de Fourques



Les subventions fédérales JEUNES

Aides aux jeunes de moins de 25 ans (adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM).

Formation pilote : 305 €
+ 95 € si l'école a reçu le label fédéral + 152 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : 1 525 €



Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : 458 €
Formation instructeur : plafonnée à 1 525 € (sur justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.

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.



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).



www.ffplum.com

10 €

AVEC
VOTRE
LICENCE



ABONNEZ-VOUS À ULM INFO !

et bénéficiez de 140 pages d'informations tout au long de l'année, rédigées par une équipe de bénévoles, passionnés par l'actualité et le mouvement ULM.



AIRSPORTS ASSURANCES

Une marque d'AIR COURTAGE

www.air-assurances.com



PACK MATERIEL PARAMOTEUR NEW

**L'ASSURANCE DE VOTRE MATERIEL
A PARTIR DE 50 € / AN**

Vous pouvez désormais assurer votre matériel de paramoteur en cas d'accident, incendie, tempête, grêle, neige.

Exemples : Vous percutez une ligne haute tension / Accrochage de votre voile dans un arbre...

Les PLUS :

- ✓ Couvre l'ensemble de votre matériel déclaré (voile, sellette, casque, chariot, moteur...)
- ✓ Valeur assurée jusqu'à 9 000 €
- ✓ Couverture Monde Entier
- ✓ Extension possible pour les garanties vol avec effraction et perte (sous conditions)

Comment souscrire ?

- ✓ Souscription en ligne sur www.air-assurances.com / Rubrique AIRSPORTS / Espace FFPLUM

L'Assurance Référence pour tous les passionnés d'ULM
Courtier Partenaire de la FFPLUM depuis 2003

AIR COURTAGE ASSURANCES

Tel 04 74 46 09 10 - Email ffplum@air-assurances.com - www.air-assurances.com
ORIAS n° 07 000 679 - www.orias.fr

