

# ULM

info







# Mais à quoi servent donc nos aérodromes ?

La réponse simple à cette question simple est donnée par Gérard David dans sa tribune du magazine « Piloter » et que cet ULM INFO vous présente en rubrique « Terrain - page 6 » :

**à accueillir les aéronefs qui volent et les aviateurs qui les pilotent !**

C'est en effet simple et irréfutable me direz-vous. Et pourtant... certaines personnes, qui se disent responsables de nos aérodromes, s'ingénient encore, avec une bonne dose d'arbitraire, à prouver le contraire ; tout au moins en ce qui concerne nos ULM.

L'arrêté qui stipule qu'une autorisation est nécessaire pour que les aérodromes contrôlés ou bien sur lesquels une procédure IFR est publiée soient utilisés par les ULM date maintenant de 1992.



Peut-être les caractéristiques des appareils et la formation des pilotes pouvaient elles, à l'époque, expliquer une telle précaution. Et peut-être même aujourd'hui n'en parlerions nous même pas si les autorisations sollicitées ne se transformaient, pour une bonne partie d'entre elles, en interdictions, décrétées à la vue du faciès ulmiste, de manière systématique, discriminatoire, sans cohérence ni justification... toutes choses que la Constitution et les Lois de la République qui en découlent condamnent.

Nous n'implorons aucune faveur ; nous revendiquons simplement de pouvoir voler librement et normalement dans les espaces aériens et nous poser sur les aérodromes, selon les mêmes règles que les avions légers ! Certains de nos Ultra-Légers ne pourront jamais s'y plier ou leurs pilotes ne le souhaitent pas ; d'autres en ont les capacités et le désirent. Il est absolument inique « d'interdire » à ces derniers l'accès de ces terrains, soumis au bon vouloir du roitelet local, qui ne se souciera jamais de justifier sa décision... comme à des

enfants qui questionnant un adulte, s'entendent répondre : c'est comme ça et puis c'est tout !

Je ne connais pas un seul terrain assujéti aux exigences de cet arrêté et ayant décidé d'accueillir sans a priori avions légers et ULM qui s'en soient plaints et soient

revenus en arrière. Alors même que tant de terrains sont en péril, c'est la multi-activité qui les sauvera en grand nombre. Le temps du chacun pour soi et rien pour les autres est totalement révolu. A titre de bon exemple citons **Bourg en Bresse** : aérodrome avec « AFIS » il y a quelque temps encore, nous en étions bannis... A la suite de la disparition de ses personnels, la gestion du terrain a été confiée à Gérald Thevenon (Gemilis-Aero) pilote et instructeur ULM qui venait de recevoir l'autorisation de s'y installer ; ce magnifique terrain, voué à l'abandon et à la décrépitude, a, comme par enchantement, trouvé un regain de vie aéronautique, un dynamisme contagieux et un développement régulier. Bien entendu les ULM y sont maintenant accueillis les « ailes » ouvertes et depuis, aucun des graves incidents tant redoutés n'est venu troubler le ballet de toutes les nombreuses pratiques aéronautiques qui se côtoient.

Les textes officiels, heureusement, ne sont pas immuables. Leur fonction est de protéger les citoyens, d'organiser la vie sociale et de dresser des barrières justes et strictement nécessaires ; certainement pas de contraindre inutilement, de limiter injustement et arbitrairement les Libertés des personnes ; ils doivent évoluer, s'adapter aux réalités et aux progrès des époques ... mais jamais l'inverse.

Cet arrêté n'est plus adapté ! Il doit donc évoluer !

Souhaitons que le travail que nous effectuons avec les services compétents de la DGAC sur ce sujet, portent leurs fruits...et que nos aérodromes soient enfin tous rendus à leur vocation originelle :

**celle d'accueillir les aéronefs qui volent et les aviateurs qui les pilotent...sans plus aucune discrimination !**

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM



# Pour voler ?

Il faut des instructeurs, une grande variété de pilotes, des terrains grands et petits, mais surtout des machines et leurs constructeurs. De ce côté le mouvement ULM est bien pourvu, c'est une partie de sa richesse. Les structures sont souvent artisanales et reposent sur de fortes personnalités. Vous avez dans ce numéro, un de ces visages de l'ULM.

Côté pendulaires, il faut se réjouir que les deux constructeurs français principaux se portent bien dans leur style si différent. Un record du monde pour DTA qui fête ses 20 ans, un titre de Champion de France 2010 pour Air Création parmi beaucoup d'autres. Des ailes innovantes, du succès et de nombreux projets, c'est tout ce que nous pouvons leur souhaiter. A eux et à tous les autres.

Pour voler, il faut aussi des terrains accessibles sans discrimination, c'est le sujet principal de cet ULM-Info.

Pour voler, il faut aussi que l'accidentologie soit maîtrisée. C'est la responsabilité de tous.

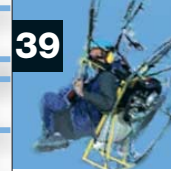
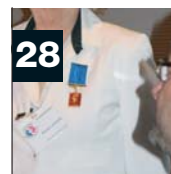
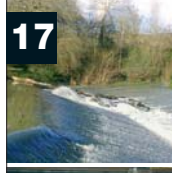
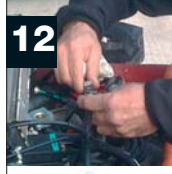
Bon vol.

Sébastien Perrot  
Rédacteur en chef



## Record du monde de vitesse, 161,2 Km/h !

David Beolet et Pierre-Emmanuel Leclere



**2**  
Evénements  
et dates  
à retenir

**4**  
Terrains  
*Michel Hirnke*

**8**  
Sûreté  
*Sébastien Perrot*

**11**  
Inauguration  
à La Fare

**12**  
Sécurité, la  
préparation technique  
de ses vols  
*Thierry Couderc*

**14**  
Sécurité, bientôt  
une nouvelle essence  
*Thierry Couderc*

**17**  
Juridique  
*Serge Conti*

**20**  
Rapport Moral  
Assemblée  
Générale 2010  
*Dominique Méreuze*

**27**  
Rapport Financier  
Assemblée  
Générale 2010  
*Denise Lacote*

**28**  
Les distinctions  
lors de  
l'Assemblée

**30**  
Résultats des  
championnats  
de France  
2010

**35**  
Visage de l'ULM  
*Pierre-Henri Lopez*

**36**  
Assurance,  
un bol d'air à Gap,  
un "appel d'air"  
à Belle-Ile

**38**  
Tour UM  
*Dominique Méreuze*

**39**  
Paramoteur  
*Luc de Tilly*

**40**  
Gédéon  
de Biyanvrac

**44**  
Les nouvelles  
structures

**45**  
Les subventions  
fédérales

La boutique

**42**

**Inclus avec ce numéro**

le dépliant de la DGAC  
qui concerne la sûreté sur  
les aérodromes d'aviation  
légère.



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

FFPLUM

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

Directeur de la Publication :

**Dominique Méreuze**

Rédacteur en Chef :

**Sébastien Perrot**

Crédit Photos : Olivier Aubert (Couverture),

DTA, Philippe Marguier, Philippe Tisserant, FFPLUM.

Design & print : Mageral & Associés

Tél. 01 47 25 35 25 [www.mageral.fr](http://www.mageral.fr)

Imprimé en France. 10 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2010

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.



## Vos principaux rendez-vous 2010



Les 3 et 4 juillet 2010  
"La Fête de l'air"  
à Montpezat  
d'Agenais

Le 3, La base organise « La Fiesta » soirée concert avec le groupe PASS PARTOUT.

Le 4, la Fête de l'air regroupera toutes les disciplines aéronautiques de notre région, à savoir : avion, parachutisme, vol libre, aéromodélisme, vol à voile, montgolfière et ULM. Elle sera ouverte au grand public et à tous les pilotes qui souhaitent faire la 'Fête'.  
Entrée gratuite. Plus d'infos : Philippe BOUCHERAT  
au 05.53.95.08.81 ulmstex-accueil@wanadoo.fr  
www.ulmstex.com

Les 3 et 4 juillet 2010  
Rassemblement ULM Les Ailes de Turlurons Tinhat

Les 3 et 4 juillet 2010  
Compétition régionale LES AILES DU MERLIN,  
BASE ULM de MABLY LF4225. Compétition régionale, dans un esprit ludique sympa mais très formateur. Venez découvrir ou redécouvrir la compétition. Gilles CROTTIER-COMBE  
Tél. : 06 32 51 82 43 <http://lesaillesdumerlin.free.fr>



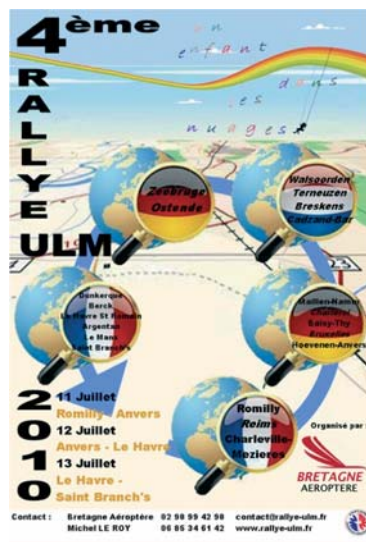
Du 9 au 11 juillet 2010  
7<sup>e</sup> Rassemblement national des femmes pilotes ULM à Egletons.

Toutes les infos et inscription sur :

<http://femmespilotes2010.asso-web.com/>  
Contact : [contact@ulm-femmes.fr](mailto:contact@ulm-femmes.fr)



Les 9 -11 juillet 2010  
Vichy-Charmeil – LFLV. Compétition d'ULM écologiques. Salon des énergies motrices.



Les 11, 12 et 13 juillet 2010  
Rallye ULM  
"Un enfant dans les nuages"  
Bretagne Aéroptère organise le 4<sup>e</sup> rallye ULM "un enfant dans les nuages", ce Rallye touristique ouvert à tous, survolera le quart Nord Est de la France, la Belgique du Sud au Nord, une portion de Hollande, le littoral nord de la Belgique puis le littoral du quart Nord Ouest de la France.

Renseignements : [www.rallye-ulm.fr](http://www.rallye-ulm.fr)  
Tél. : 06. 85 34 61 42

Les 24 et 25 juillet 2010  
Stage Paramoteur de perfectionnement à Vitry en Artois.  
Renseignements et inscription : Didier Debaque - 06.32.21.68.69



Du 24 au 30 juillet  
Raid Paramoteur  
Contact : ATLANTIC PARAMOTEUR  
Alain Braire - 06.87.12.42.24  
[alain.braire@atlantic-paramoteur.com](mailto:alain.braire@atlantic-paramoteur.com)  
O2 Paramoteur - Damien Chadefaud - 06.35.34.09.63 [contact@o2paramoteur.fr](mailto:contact@o2paramoteur.fr)  
Les Ailes du Soleil - Serge Lagrave - 06.42.42.35.54 [contact@lesaillesdusoleil.com](mailto:contact@lesaillesdusoleil.com)



Les 21 et 22 août  
Mirabailles 2010  
à St Jean Rohrbach.  
Paramoteur - Parapente - Cerf-Volant.

Contact et inscription :  
[www.mirabailles.com](http://www.mirabailles.com)  
06.61.20.22.03

Les 21 et 22 août 2010  
1er Tour ULM du Limousin  
Le Comité Régional organise le 1er Tour ULM du Limousin. Pas de compétition, ce tour sera basé sur la sécurité des vols et l'amitié.  
Contact : [ulm-limousin@hotmail.fr](mailto:ulm-limousin@hotmail.fr)

Les 4 et 5 septembre 2010  
Fête de l'Air en Champagne  
Une vitrine pour l'aéronautique en Champagne-Ardenne, l'association 'Fête de l'Air en Champagne' avec le concours de la ville de Reims et les institutions régionales, va rassembler en septembre 2010, sur l'aérodrome de Reims-Prunay, un panel d'aéronefs, de la machine la plus simple comme le parapente, à la plus ludique d'ULM, et la plus sophistiquée, l'avion. Ils ont un point commun : l'AIR. L'action principale est de donner la possibilité au public de tester ces aéronefs en effectuant des vols.  
Contact : Marc SINZOT : 06.13.50.01.96 [m.sinzot@xanadoo.fr](mailto:m.sinzot@xanadoo.fr)  
Paul-Antoine BOUDET : 06.13.53.06.29 [boudet-pa@wanadoo.fr](mailto:boudet-pa@wanadoo.fr)  
Web : <http://fete-air-champagne.blogspot.com/>



Les 11 et 12 septembre 2010

### Fête du Club ULM les Sans Borne

Sur la base ULM Alexis Maneyrol 44320 FROSSAY LF 4451. Baptême ULM (3 axes et pendulaire) modèle réduit RC, vol avec les oies (suivant météo) décollage de banderoles, buvette et crêpes, animation pour les plus jeunes et bonne humeur.

Contact : Jean-Remy LIZE  
06.83.86.96.05 jabul450@neuf.fr

Les 18 et 19 septembre 2010

### Paramoteur Tour de Bordeaux

Dans le cadre des « 100 ans de l'Aéronautique à Bordeaux-Mérignac, le Paramoteur Club aquitain propose, pour la première fois, un tour aérien de l'agglomération de Bordeaux en Paramoteur. Parcours : environ 140 km (à l'extérieur de la CTR) à effectuer en 4 segments. Inscription limitée à 30 pilotes.

Renseignements téléphoniques : Ghislain Bentayou : 06.62.26.00.13  
Contact et inscriptions : www.paramoteurclubaquitain.fr

Les 18 et 19 septembre 2010

### Handivol.

Organisé par l'Aéro-Club de Picardie Amiens Métropole. Contact : Philippe MORINIERE  
03.22.38.10.70  
contact@aeroclub-picardie-amiens.com

Le 25 septembre 2010

### Rassemblement ULM Ambert

Le 26 septembre 2010

### Rallye et portes ouvertes au Club ULM des 3 Frontières

Le Club vous invite à participer au 2<sup>e</sup> rallye découverte du pays des 3 frontières ainsi qu'à la journée "portes ouvertes" du club qui aura lieu sur la base ULM de Zoufftgen. Sur place animation, restauration, buvette.

Contact : Monsieur Roger BETTINGER  
06.08.31.24.87 ulmclub@live.fr

Les 2-3 et 9-10 octobre 2010

### Volez au Féminin Journées découverte "Volez au Féminin":

oser son premier vol d'initiation au pilotage à tarif spécial ! Avec le Comité Régional Poitou-Charentes dans tous les clubs de la région. Contact : Valérie CARTAIS.  
06 33 87 09 67 valerie.cartais@sfr.fr

### Vols découverte pour les personnes en situation de handicap les 9 et 10 octobre 2010

En parallèle aux journées féminines, le Comité régional ULM Poitou-Charentes propose aux personnes à mobilité réduite, aux malvoyants et aux malentendants un week-end vols découverte. Les 9 et 10 octobre 2010, ces vols auront lieu à partir des plates-formes participantes du Poitou-Charentes.

Contact : Bernard BRUNET - 06.16.59.23.02  
bernardbrunet1@free.fr

### Quelques clubs ULM adaptés aux déficients physiques ou sensoriels :

N° Départ.	Adresses
26	LA THINE AIR ULM aérodrome 26140 ALBON www.lathineairulm.com / 06 86 16 16 74
32	Ecole de pilotage ALTIMA / JCL Aynié / rue Senses 32380 ST CLAIR / Tél 06 84 19 53 34
37	(à partir de novembre 2007) HANDIVOL AUTOGIRE 166 bd J. Jaurès 37300 JOUE LES TOURS / 02 47 67 22 33
38	CLUB ULM « LES ULTRALEGERES LES DEUX VALLEES » 38110 Aérodrome CESSIEU / 06 77 02 16 25 email : Lcollardeau@arajmond.com
77	AERO-CLUB DES SOURD DE France Aérodrome de Coulommiers Siège : AC de France <i>COULMERS</i> : 46 rue de Varenne 75007 PARIS - Fax 01 45 44 33 70 http://www.volez.com/aeroclub-sourd/
83	HANDIFLYNG / AC DU VAR / Aérodrome de CUERS 83390 / Fax 04 94 25 16 57 - Tél 06 86 81 29 22 email : boilot43@orange.fr
87	HANDIVOL -AEROCUB DES DEUX BRIANCES / L'Age 87380 Saint Germain les Belles Tél 05 55 71 82 42 / Tél 06 07 35 09 79

**30<sup>e</sup> Salon & Rassemblement international ULM**

# BLOIS 2010

4 & 5 septembre

>Présentation & essais en vol

>Salon de l'occasion et pièces détachées

>Fédération / Animations

> Coupe de l'Esthétique...

140 EXPOSANTS  
+ de 1 000 ULM

+ de 10 000 VISITEURS

www.ulmblois.com **Aérodrome de Blois-le-Breuil** LFOQ N 47° 40 44 ■ E 001° 12 38

Organisation



## « Interdit aux ULM », ou la discrimination rampante...

Si la fréquentation des aérodromes est en baisse, il faut bien constater que la volonté d'inverser cette tendance n'est pas partagée par tous les acteurs de l'aéronautique. Le développement du mouvement ULM n'est pas pris en compte, voire même parfois refusé, et nombre de terrains ferment leur accès aux ULM en l'attente d'une hypothétique arrivée IFR

Bien évidemment, nous ne souhaitons pas nous immiscer dans un trafic IFR important, régulier et continu comme on en trouve à Nice Côte d'Azur (148918 mouvements commerciaux en 2009), Saint-Exupéry (120727 mouvements commerciaux en 2009) ou Marseille Provence (96338 mouvements commerciaux en 2009), trafic IFR qui représente l'écrasante majorité de l'activité de ces terrains.

Statistiques annuelles							
Aéroport de Castres - Mazamet							
	passagers	fret	poste	mouvements			
	2005	2006	2007	2008	2009	var <sup>o</sup> 09/08	var <sup>o</sup> 09/05
mouvements commerciaux	1 949	1 951	1 856	1 627	2 160	18.2 %	2.6 %
mouvements non commerciaux	4 420	4 837	4 779	4 660	5 670	21.7 %	6.4 %
locaux	2 319	2 366	2 570	2 566	3 196	24.6 %	8.3 %
voyages	2 101	2 471	2 209	2 094	2 474	18.1 %	4.2 %
TOTAL	6 369	6 788	6 635	6 487	7 830	20.7 %	5.3 %

Mais que dire de terrains comme Castres, dont l'activité 2009 est de 2160 mouvements commerciaux et de 5670 mouvements non commerciaux, et qui est interdit aux ULM ?

Statistiques annuelles							
Aéroport de Châteauroux - Centre							
	passagers	fret	poste	mouvements			
	2005	2006	2007	2008	2009	var <sup>o</sup> 09/08	var <sup>o</sup> 09/05
mouvements commerciaux	802	828	795	687	931	35.5 %	3.8 %
mouvements non commerciaux	17 315	20 156	17 619	18 615	13 689	-26.5 %	-5.7 %
locaux	13 721	16 387	13 566	13 963	9 498	-32 %	-8.8 %
voyages	3 594	3 789	4 053	4 652	4 191	-9.9 %	3.9 %
TOTAL	18 117	20 984	18 414	19 302	14 620	-24.3 %	-5.2 %

Quelle raison sérieuse invoquer à Châteauroux - Déols (LFLX), terrain interdit aux ULM, avec une activité "intense" de 931 mouvements commerciaux et 13689 mouvements non commerciaux en 2009 ?

Une circulaire datant de 2002 précise pourtant que la mention « aérodrome interdit aux ULM » est à proscrire.

L'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs précise en son annexe 4 que :

« Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome contrôlé, ou un aérodrome non contrôlé pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments ont été publiées, qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention. »





Baucoup de terrains sont "avec procédure IFR publiée" et là, nous sommes soumis au bon vouloir de personnes parfois plus soucieuses de leurs prérogatives que du bien commun. Si dans la majorité des cas, cela ne pose pas de problème, certains refusent officiellement, comme nous l'avons vu précédemment, d'autres imposent des contraintes supplémentaires aux pilotes d'ULM, comme à Angers (148 mouvements commerciaux, 17199 mouvements non commerciaux en 2009) où il faut téléphoner 48 heures auparavant.

Il en existe aussi qui refusent systématiquement sans le dire : sur le terrain de Pamiers, ouvert à la CAP, un pilote d'ULM s'est vu rappeler à la radio par un agent AFIS qu'il n'a pas le droit de se poser sans autorisation préalable de l'autorité compétente. Fort de cette expérience, il demande cette autorisation, qui lui est refusée au motif que « l'exploitant de cet aérodrome ne souhaite pas en ouvrir l'accès aux ULM extérieurs. »


**ANGERS MARCE**  
AD2 LFRJ TXT 01

13 MAR 08

**Consignes particulières / Special instructions**

<p><b>Conditions générales d'utilisation de l'AD</b></p> <p>AD réservé aux ACFT munis de radio.</p> <p>ULM non basés : PPR 48 HR auprès des services ATS et pendant HOR activité ATS.</p> <p>Activité IFR Possible.</p> <p>Piste non revêtue sud réservée vol à voile et avions de servitudes.</p> <p>Utilisation simultanée des pistes accolées revêtue et non revêtue Nord interdite.</p> <p>Pistes et voies de circulation non revêtues inutilisables après pluies prolongées.</p> <p><b>Procédures et consignes particulières</b></p> <p>QFU 263 préférentiel cause procédure IFR.</p> <p>Pour raisons environnementales, les circuits ACFT doivent impérativement éviter le survol de Marcé et de Seiches sur le Loir.</p> <p>Tours de piste interdits 2000 - 0600 UTC (HIV + 1HR).</p> <p>Circuits "basse hauteur" 500 ft AAL MNM autorisés dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement.</p> <p>Utilisation de l'APU limitée à 30 min avant le départ ou après l'arrivée des aéronefs.</p> <p>Roulage interdit hors pistes et TWY.</p> <p>TWY A, C et S utilisables uniquement par aviation légère.</p> <p>PRKG commercial réservé aux ACFT commerciaux, d'affaire et aux ACFT d'envergure &gt; 12 m.</p> <p>Activité de treuilage suspendue après le passage du locator AS en phase d'approche finale IFR.</p> <p>Activités de treuilage et de voltage simultanées selon les conditions protocolaires.</p>	<p><b>General AD operating conditions</b></p> <p>AD reserved for radio-equipped ACFT.</p> <p>Non home based ULM; PPR 48 HR to the ATS during activity HOR ATS.</p> <p>Possible IFR operations.</p> <p>Unpaved south RWY is reserved for gliding and tug ACFT.</p> <p>Simultaneous use of close paved and North unpaved RWY prohibited.</p> <p>Unpaved RWY and TWY not available after a raining period.</p> <p><b>Procedures and special instructions</b></p> <p>Preferred QFU 263 due to IFR procedure.</p> <p>ACFT circuits must avoid overflying Marcé and Seiches sur le Loir due to environmental reasons.</p> <p>Traffic circuits forbidden 2000 - 0600 UTC (WIN + 1HR).</p> <p>"Low height" circuits 500 ft AAL MNM are authorized during training flights only with an instructor on board.</p> <p>APU utilization is limited to 30 min before departure or after arrival of aircrafts.</p> <p>Taxiing prohibited except on RWY and TWY.</p> <p>TWY A, C and S only usable with light ACFT.</p> <p>Commercial PRKG reserved to commercial, affairs ACFT and wingspan &gt; 12 m ACFT.</p> <p>Winching activity suspended after IFR ACFT overflying AS locator on final APCH.</p> <p>Simultaneous winching and gliding activities according to formal provisions of agreement.</p>
---	--

AMDT 03/08 © SIA

  
 MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
 DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
 en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat  
 Bagnac, le 16 mars 2010

Direction générale de l'aviation civile  
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile  
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud  
 Département surveillance et régulation  
 Division opérations aériennes

Référence : 101 176 IGB/SRU/PAING  
 Vos réf. :

Monsieur,

En réponse à votre demande du 24/02/2010, concernant la possibilité d'utiliser l'aérodrome de PAMIERS LES PUJOLS au moyen d'un ULM, j'ai l'honneur de vous faire part des commentaires suivants :

L'exploitant de cet aérodrome ne souhaite pas en ouvrir l'accès aux ULM extérieurs.


En conséquence, il ne m'est pas possible de vous accorder une dérogation telle que prévue à l'annexe 4 de l'arrêté du 17/07/1992 relatif aux procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Toutefois, je note que vous envisagez de baser votre ULM sur cet aérodrome.

Si cette démarche reçoit l'accord écrit de l'exploitant, il me sera alors possible de reconsidérer votre demande.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de ma considération distinguée.

Le Chef de la Division

  
 Mlle Sans Empluy  
 BP 80 100  
 31 703 BLAGNAC  
 www.dgac.fr/aviation-civile/gouv.fr  
 Tél : 05 62 74 64 00

Présent pour l'avenir  
 www.developpement-durable.gouv.fr



COLMAR HOUSSEN  
AD2 LFGA TXT 01

08 APR 10

Distances déclarées / Declared distances							
RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
01 19	011 191	1610 x 30	Revêtu Paved	10/-	1610 1610	1610 1610	1400 1610
01 19	011 191	960 x 80	Non revêtu Unpaved	-	960 960	960 960	760 760

Aides lumineuses : HI RWY 01/19  
PCL et STAP sur PPR (voir équipement AD)

Lighting aids : LH RWY 01/19  
PCL and STAP on PPR (see AD equipment)

Consignes particulières / Special Instructions

<p><b>Conditions générales d'utilisation de l'AD</b> Utilisation simultanée des deux pistes interdite. Piste non revêtu réservée aux planeurs et avions remorqueurs. AD réservé aux ACFT munis de radio. AD interdit aux PUL. Activité IFR possible.</p>	<p><b>General AD operating conditions</b> Simultaneous use of RWYs prohibited. Unpaved RWY reserved for gliders and tow planes. AD reserved for radio-equipped ACFT. AD prohibited to PUL. Possible IFR operations.</p>
<p><b>Activité ULM : AD réservé aux seuls ULM multiaxes basés.</b></p>	<p><b>ULM activity: AD reserved for home-based multiaxis ULM.</b></p>
<p><b>Dangers à la navigation aérienne</b> Turbulences importantes par vent secteur ouest au travers des hangars à l'ouest de l'aérodrome.</p>	<p><b>Air navigation hazards</b> Heavy turbulences with west wind through hangars to the west of the aerodrome.</p>
<p><b>Procédures et consignes particulières</b> QFU 191* préférentiel</p>	<p><b>Procedures and special instructions</b> Preferred QFU: 191*</p>



Sur certains terrains, nous voyons apparaître la mention "réservé aux ULM basés", comme par exemple à Colmar-Housсен (658 mouvements commerciaux en 2009, et 28785 mouvements non commerciaux), où la carte VAC précise même « réservé aux seuls ULM multiaxes basés ». Pilotes de pendulaires et d'autogires, passez votre chemin !

La FFPLUM demande depuis longtemps la disparition de ces discriminations, et nous comptons sur la DGAC pour mettre fin à ces anomalies. La constitution d'un groupe de travail est en cours. Nous espérons pouvoir vous donner des nouvelles rapidement.



Michel Hirmke

Lu →  
pour  
VOUS

le billet de  
Gérard David

BILLET  
Aéro-page



Gérard David\*

# Un aérodrome pour quoi faire ?

Depuis que plus de cent cinquante aérodromes français ont été rétrocédés par l'Etat qui s'en est débarrassé à de nouveaux propriétaires, collectivités locales, syndicats de communes, sociétés d'économie mixte, chambres de commerce, conseils généraux, etc., certains de ces gestionnaires forcés se demandent qu'en faire !

Une réponse simple et de bon sens (mais où est-il aujourd'hui dans notre univers d'incohérences ?) consisterait à penser et à dire qu'un aérodrome étant fait pour accueillir des avions, des hélicoptères, des ULM, des autogires, des hydravions amphibies et toutes autres merveilleuses machines volantes, il faut leur en conserver précieusement et soigneusement cette vocation et cet usage prédestinés.

Hélas, les réponses diffèrent du tout au tout selon les cas, et de la zone artisanale ou industrielle en passant par les centres commerciaux ou les lotissements et les logements sociaux, les projets fleurissent, souvent sans les moyens financiers correspondants, mais avec des appétits spéculatifs et immobiliers, entretenus, sous couvert d'écologie, par la manipulation des riverains, pour faire du terrain d'aviation local ou régional autre chose que ce magnifique espace vert protégé, véritable poumon naturel en milieu péri-urbain, qu'est un aérodrome.

D'où l'idée de remettre au goût du jour cet indéniab le capital économique et social que constituent les 500 aéroports secondaires dont notre pays a la chance et le génie de s'être doté depuis des générations. En les faisant parcourir, début

juin prochain, par une douzaine d'appareils légers et une centaine de pilotes qui, dans le cadre de la coupe Breitling-Défi 100/24, et dans le meilleur respect des règles de ce jeu aérien, vont, du Nord au Midi et de l'Est à l'Ouest, chacun poser leurs roues sur cent de ces aérodromes en vingt-quatre heures.

Pour bien convaincre nos concitoyens que cet exceptionnel maillage mérite non seulement d'être préservé mais développé dans l'optique de

**Un indéniable capital économique et social à préserver dans le futur...**

leur propre mobilité, car un jour ou l'autre, ils auront, par envie ou par nécessité, recours à cette voie des airs qui seule permet à l'être d'assouvir son irréfragable désir de légèreté. A condition toutefois que ces espaces de liberté soient vraiment ouverts et que, contrairement

à la réalité d'aujourd'hui, un sur deux de ces aérodromes ne soit pas soumis à des restrictions d'utilisation particulières, pour cause de peuplier dans l'axe de décollage, de haie en bout de piste ou de toute autre bonne mais plus souvent mauvaise raison !

Un aérodrome pour quoi faire ? De l'aviation, parbleu ! Ce n'est tout de même pas très compliqué... ■

\* Président de Dassault Passion et de l'Union française de l'hélicoptère (UHFH).



# 20 Ans Ça se Fête!

Nous vous invitons à fêter avec nous ces 20 ans  
**le 17 Juillet à Montélimar**

Inscriptions sur  
[www.dta.fr](http://www.dta.fr)

44°35'01"N  
04°44'26"E  
AD LFLQ





# Un monde plus sûr ?



La brochure Sûreté qui est jointe à cet ULM-Info est relativement modeste dans son contenu, cinq ou six pages qui rappellent quelques principes de bon sens sur les mesures de Sûreté. Mais ce petit document n'est que la partie émergée d'un long travail, difficile, passionné et qui n'est pas près de prendre fin.

Comme vous le savez peut-être déjà le CNFAS a basé ses propositions sur la notion de « culture de sûreté » qui consiste à considérer le pilote citoyen non comme un ennemi potentiel mais comme un allié responsable qui peut de lui-même faire la part des choses entre la nécessaire sûreté et la jouissance de sa liberté. Bien comprises, elles ne sont pas toujours contradictoires. Ainsi les mesures de sûreté figureront sur les cartes VAC et nous espérons qu'à l'avenir le théorique des brevets pourra intégrer certaines questions sûreté.

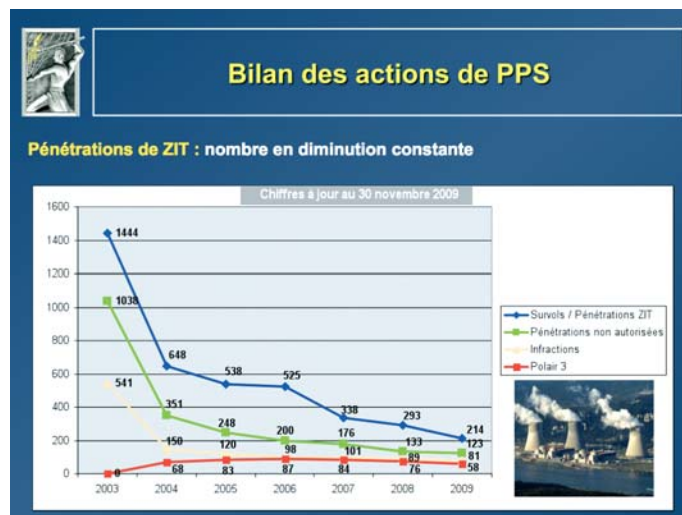
Voilà l'équilibre précaire et très asymétrique auquel nous sommes parvenus et il faut saluer le travail de la DGAC pour avoir relayé les spécificités du monde de l'aviation de loisir. Que se passera-t-il à l'avenir ?

On peut, pour se donner du courage, relever deux informations de nature bien différentes, une technique, une politique.

Du côté technique, on notera les informations du « Commandement de la défense aérienne et des opérations

Quels en sont les protagonistes ? D'un côté un long fleuve « pas tranquille » qui charrie tout sur son passage dans un courant violent et qui se nomme Sûreté, mélange d'objectivité et de fantasmes, il ne fait pas de quartier. De l'autre, des petits bouchons de liège qui, conscients de leur impuissance, font corps au sein du CNFAS. Au milieu, la DGAC tient la pagaie, dans le sens du courant mais en protégeant les petits bouchons. La métaphore est peut-être un peu lourde mais elle permet de prendre la mesure du combat dont il s'agit. Car les petits bouchons en l'occurrence les Fédérations, sont aussi les citoyens ordinaires.

Sans rentrer dans les détails techniques, parfois délibérément gardés obscurs, il faut comprendre que l'exigence de Sûreté relève d'un niveau qui est celui de la « Reine des Abeilles », le niveau que tout colonel zélé souhaite atteindre, le « bureau Zeus », le niveau intergouvernemental où la Défense et l'Intérieur ont plus de poids que la tribu passionnée de la petite aviation. Il ne s'agit pas de contester le bien-fondé de la démarche mais il faut noter que l'idéologie qui entoure ce dossier rend souvent les positions caricaturales. Le Fleuve défendant au nom de l'intérêt général la sécurité du citoyen en voulant faire très vite du petit bouchon un dangereux parasite irresponsable. Les arguments sont principalement fourbis par des préfets qui connaissent bien la sûreté mais peu l'aviation et qui plaquent sans trop de nuance des schémas préétablis.



aériennes » qui dans une présentation faite au CNFAS montrait la diminution spectaculaire des interceptions dans les ZIT entre autres. En somme, les indicateurs de la dangerosité semblent globalement diminués.

Dès lors, on pourrait s'attendre à ce que les mesures de Sûreté ne s'alourdissent pas, voire même à ce qu'elles diminuent. L'argument qui consiste à prétendre que les chiffres sont bons parce que ces mesures de Sûreté ont été prises a quelque chose de pernicieux et la Sûreté obéit tou-



jours à « l'effet cliquet » qui augmente les contraintes sans jamais les diminuer. Doit-on les augmenter encore pour que les chiffres soient meilleurs ? Une idée : arrêtons de voler, ils seront excellents ! Plus sérieusement, rien ne justifie vraiment des mesures spectaculaires. Si ce n'est peut-être parfois le goût du spectaculaire.

Du côté politique, le souffle nouveau vient peut-être d'outre-manche. Dans son premier discours, le nouveau vice-premier ministre anglais leader du parti libéral-démocrate,

Nick Clegg, déclare vouloir mettre fin à la société de surveillance. Il s'agit tout bonnement de revenir sur certaines orientations jugées sécuritaires, en vrac : abandon du projet de carte d'identité, abolition de certaines lois anti-terroristes, pour redéfinir les fondamentaux unissant l'Etat et le citoyen. Il ne s'agit certes encore que de mots, mais ils existent. Pourrait-on les entendre en France ? Le terme de libéral en France a perdu la signification originelle qu'il a en Angleterre où le libéralisme n'est pas qu'économique mais avant tout lié au respect des droits individuels. C'est en ce sens que l'on peut dire que la réglementation ULM est libérale. Mais ne polémiqons pas sur les mots et comprenons l'esprit qui montre clairement que nous sommes de plus en plus gouvernés par la peur et non par la responsabilité.

Peut-être que les aviateurs, comme les marins ou les montagnards, ont un sens particulier de cette responsabilité car leur engagement suppose d'emblée de prendre en jeu les risques, calculés, raisonnables, maîtrisés. C'est une belle leçon pour tous, non ? Est-elle seulement audible ? Vous voyez que derrière cette brochure, il y a toute une philosophie.

Sébastien Perrot  
Vice-Président  
de la FFPLUM

## BUG BROTHER

Qui surveillera les surveillants ?

« Eric Filliol : "L'Etat doit s'appuyer sur les hackers" » | Accueil

25 mai 2010

### La Grande-Bretagne enterre la société de surveillance

Pour son **tout premier discours** de politique générale, Nick Clegg, le nouveau Vice-Premier ministre libéral-démocrate britannique, a déclaré vouloir mettre un terme à la société de surveillance :

"Il est scandaleux que les gens respectueux des lois soient régulièrement traités comme si elles avaient quelque chose à cacher."



Evoquant un "big bang" politique, et une "révolution du pouvoir" visant "la liberté du plus grand nombre, et non pas le privilège de quelques-uns", Nick Clegg a déclaré vouloir réinstaller "les fondamentaux de la relation entre l'Etat et le citoyen" afin de "rendre le pouvoir au peuple", et mettre un terme aux dérives sécuritaires du précédent gouvernement labour (de "gauche").

En Grande-Bretagne, la défense des libertés et de la vie privée, valeurs souvent qualifiées de "droits-de-l'homme" en France, est essentiellement portée par les conservateurs (de droite), et surtout les libéraux-démocrates ("centristes") de Nick Clegg, au nom de la défense des libertés des citoyens face à la toute-puissance de l'Etat.

Leur aggiornamento/révolution/big bang politique va, de facto, à l'encontre d'une bonne partie de ce qui fait l'ordinaire de la politique sécuritaire telle qu'elle est défendue par la quasi-totalité des partis politiques français :

- **abandon du projet de carte d'identité** (qui n'existe pas en Grande-Bretagne, non plus qu'aux USA), et du fichage systématique des enfants,
- **interdiction de fichier l'ADN des suspects** (le fichier génétique français recense moins de 25% de personnes condamnés : plus de 75% des 1,2 millions de personnes qui y sont fichés y sont toujours "présumées innocentes"),
- **le recours à la vidéosurveillance sera plus sévèrement encadré,**
- **l'utilisation de l'internet, et des emails, ne sera plus systématiquement surveillée,** mais seulement en cas de besoin,
- **nombre de lois anti-terroristes ou criminalisant la liberté d'expression, ou de manifestation, seront tout bonnement abolies** (le gouvernement appelant les citoyens à dénoncer celles qui rognent sur les libertés des citoyens)...

A rebours de la vague sécuritaire qui a déferlé sur nos démocraties depuis 2001, Nick Clegg entend ainsi redonner un nouveau souffle à la démocratie. Un discours salué par un **éditorial du Financial Times**, pour qui Nick Clegg veut ainsi faire en finir avec l'Etat "Big Brother".

# NYNJA

La nouvelle Référence



Toute l'expérience de plus de 1200 skyranger  
Nouveau concept aluminium et composites, tout démontable,  
Le confort, le design, la performance de 60 à 200 km/h  
Kit cellule à partir de 17400 € ht, possibilité de prémontage

# SKYRANGER



Performance exceptionnelle et inégalée :  
le SKYRANGER 5 fois Champion du Monde  
Et encore Champion de France 2009 !!!  
Simplicité, performance et robustesse  
Kit cellule à partir de 12500 € ht

www.bestoffaircraft.com info@bestoffaircraft.com Tel : (33) 05 63 67 97 15



# CNIFAS

Conseil National des **F**édérations **A**éronautiques et **S**portives



*La véritable voix de l'Aviation Légère et Sportive*  
*La meilleure voie pour la défendre et la faire progresser*

Espaces aériens, redevances, réglementation, terrains... : partout et chaque fois que se décide votre avenir, le CNIFAS est présent, fort de la légitimité de ses 150 000 membres.

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

Aéromodélisme, Aéronautique, Aérostation, Giravation, Parachutisme, ULM, Vol à voile, Vol libre, Réseau du Sport de l'Air





# Inauguration de l'aéroclub Jean Roulan à La Fare

Le Samedi 1<sup>er</sup> Mai, sur le terrain à usage restreint de La Fare (LFNR) notre Président inaugurait la toute nouvelle section ULM de l'Aéroclub Jean Roulan (EUROCOPTER) et assistait au baptême, par Geneviève, de l'A22 tout neuf de la section. Au-delà des discours protocolaires, dont celui de François Vivien, Président de la jeune section, une véritable émotion étreignait tout l'auditoire, car cette naissance est le fruit d'une très longue et parfois très difficile « gestation » ! Même des opposants d'hier affirmaient que l'avenir... c'est l'ULM. Ce fut également pour Dominique l'occasion de rendre visite, sur le même terrain, au club l'Escadrille Pégase où l'accueil fut à la hauteur de la « chaleur » méditerranéenne.



De gauche à droite, tenant le drapeau fédéral : Jacques Maurel, Dominique Méreuze et François Vivien.

## Tout pour votre plaisir



**OutBack XT 912**



Mondialement Approuvé!  
[www.airborne-france.com](http://www.airborne-france.com)



**XT-912-SST**  
(stüted wing)

**Concessionnaire**  
Airborne  
Magni  
SkyRanger



**VELIPLANE**  
COM

**Centre de Formation ULM :**  
**Pendulaire - 3 axes et Autogire**

*Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur  
Toutes DNC - Reconversion professionnelle  
(Fongecif, etc...)*



**Salon de Blois**  
**STAND 45**

Accessoires  
Lynx  
Vêtements chauffants  
Ozee - Skydat - Icom  
Hélices Duc



**ÉCOLE ULM**  
**LABEL FÉDÉRAL**

Réalisation Agence Magrinal & Associés

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



# Attention à la bonne préparation

Si cette année 2010 commence sous de meilleurs auspices que la précédente du point de vue du bilan accidentologique de notre activité, ce dernier n'en est pas déjà bien riche d'enseignements.

Suite à plusieurs événements, qui ne sont d'ailleurs pas tous des accidents, il est nécessaire d'appeler l'attention des pratiquants sur la préparation de leurs machines avant chaque vol.

Voici quelques exemples de ce qui a été rapporté à la FFPLUM depuis le début de l'année. Cette liste n'est pas exhaustive, mais seulement représentative de ce qui peut survenir :

- Arrêt moteur lors d'un vol en montagne : présence d'eau dans le carburant et givrage probable.
- Accélération brusque et incontrôlable du moteur pendant le roulage : rupture du câble de la commande des gaz.
- Arrêt moteur en longue finale : mauvais serrage d'un collier de tuyau du circuit de refroidissement.

- Arrêt moteur en vol au-dessus d'un lac : vrillage de la durite d'arrivée d'essence lors de la fermeture du bouchon de réservoir.

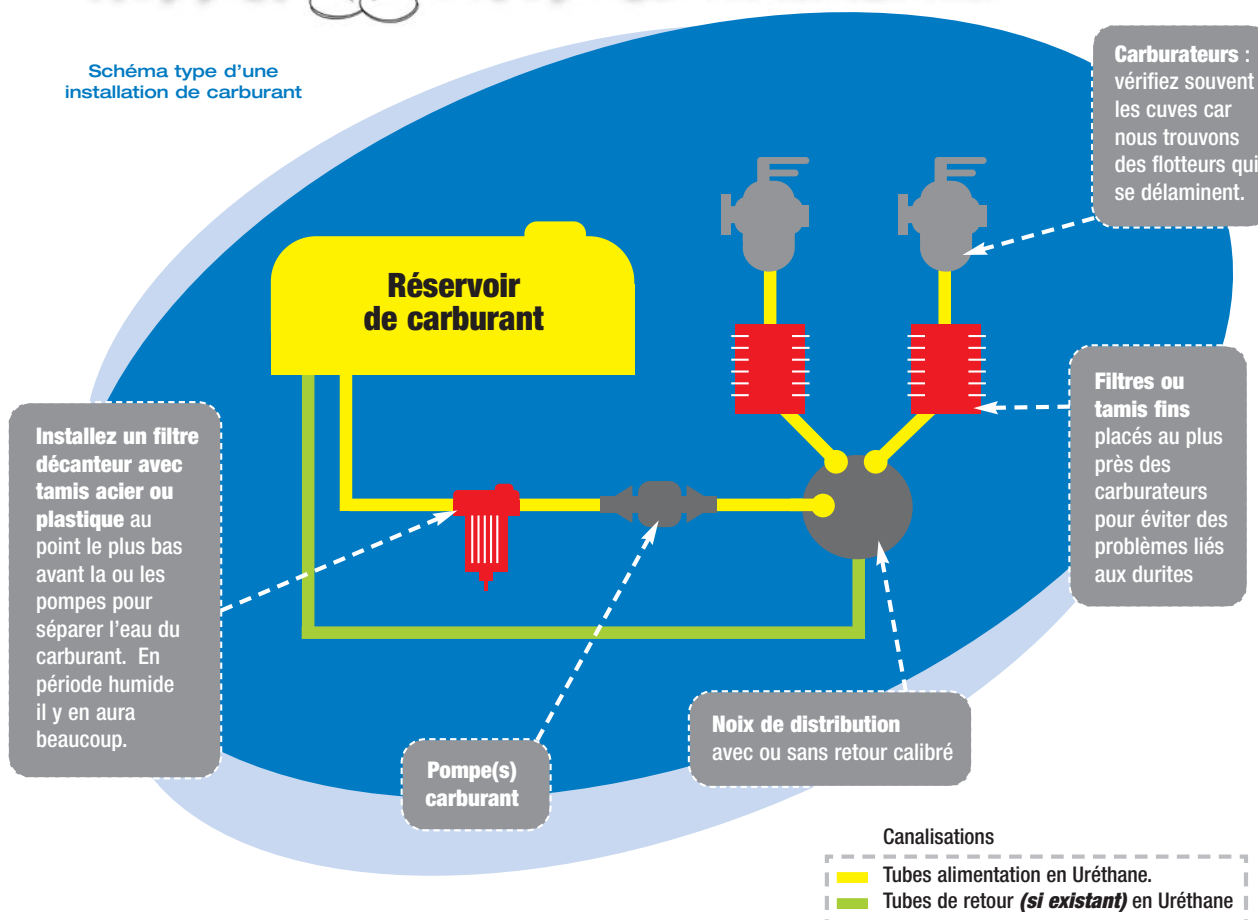


- Panne en montée initiale : carburant pollué, stocké depuis plusieurs mois dans le réservoir.
- Surchauffe du moteur : rupture de la courroie de ventilateur qui s'est usée en quelques heures en tournant sur une poulie aux flasques corrodées.

En outre, les mises en garde publiées depuis plusieurs mois, n'ont pas empêché plusieurs cas de pollution par résidus plastiques et de dissolution partielle de réservoirs et autres accessoires du circuit de carburant.

## Rappel Adaptez vos installations

Schéma type d'une installation de carburant



# technique de chacun de ses vols !

Ils proviennent de l'attaque de matières synthétiques du réservoir et de la tuyauterie par certains additifs des carburants actuels les plus « verts ». Plusieurs pilotes victimes de ce problème qui ont été contactés, pensaient de bonne foi ne pas être concernés, après avoir suivi les recommandations prescrites. Les moteurs eux-mêmes ne semblent pas trop touchés, et ROTAX a d'ailleurs tranquilisé ses clients à ce propos. Encore faut-il s'assurer de la qualité des rechanges lors des révisions, en particulier lors du remplacement des divers joints, membranes et clapets.

Mais pour le reste, il s'agit d'une vulnérabilité insidieuse pour plusieurs raisons. Le pourcentage d'éthanol, les quantités et qualités des autres additifs ne sont pas toujours parfaitement identiques d'une source d'approvisionnement à l'autre, et peuvent varier dans le temps pour une même source. Alors le réservoir en composite, la référence de joint ou de tuyau qui donnaient jusqu'ici satisfaction, peuvent défaillir.

En outre certains matériaux semblent ne se détériorer que très progressivement, ce qui peut rendre peu probantes les premières inspections.



← Concernant les durites, les modèles en polyuréthane double épaisseur teintés en violet sont « tous carburants ».

Dans les autres matières, certaines durites récentes sont très bonnes, mais il est difficile de les distinguer d'autres plus anciennes qui ont le même aspect extérieur.



Pour limiter les risques, rappelons-nous qu'il est préférable de ravitailler avec de l'essence sans plomb 98 et d'exclure les « E-carburants », au moins jusqu'à ce que l'on soit sûr de la bonne tenue à leurs additifs de la totalité des organes du circuit.

Il est donc fortement conseillé d'assurer une surveillance rigoureuse et régulière de ses circuits. La présence d'un filtre décanteur au point le plus bas du circuit, ou au moins d'un robinet de purge, relève également des bonnes pratiques. Lorsqu'il est possible d'en installer, ce n'est généralement ni très coûteux, ni difficile à poser.



Thierry Couderc  
Commission Sécurité  
des Vols



Merci à l'aéroclub des sourds et de leur coyote pour leur participation à la réalisation de cet article.







## Bientôt une nouvelle essence rien que pour nous ou presque...

Tous les utilisateurs de carburant automobile à bord des ULM sont concernés par les conséquences de l'inclusion de composants non pétroliers dans le carburant. Actuellement, au moins en France, le SP 98 semble le mieux adapté pour éviter les problèmes de dissolution des composants synthétiques des circuits d'essence de nos appareils.

Mais cela ne devrait pas perdurer parce que les législations internationales vont imposer une augmentation du pourcentage d'alcool dans les carburants routiers, qui seront alors de moins en moins compatibles avec l'usage aéronautique, en particulier à cause de l'hydrophilie des alcools, de la diversité de provenance et de dosage des additifs et des phénomènes de vapor lock.

TOTAL a annoncé la mise en production d'un nouveau carburant AERO UL 91 pour moteurs à piston (UL pour Unleaded). Notre aviation ultra légère sera la clientèle de lancement de ce carburant sans plomb ni esters, ni alcools, dès septembre prochain. Mais le but est qu'à terme, l'emploi de ce carburant soit étendu progressivement au reste de l'aviation, à mesure que la pression contre l'essence plombée s'accroîtra et que les avions certifiés techniquement incapables de se passer de plomb seront retirés du parc.

Cette nouvelle essence bien spécifique à nos besoins, éliminera les difficultés que nous rencontrons parfois avec les durites, les joints, les flotteurs de carburateur, les poires d'amorçage, certains réservoirs etc.... tout en garantissant une bonne stabilité de la carburation dans les conditions d'utilisation en vol.

Elle sera inévitablement un peu plus chère que l'essence routière car il n'y aura pas un débit comparable pour absorber les frais fixes. Mais TOTAL s'est engagé à faire les efforts nécessaires pour que le tarif demeure inférieur à celui de l'AVGAS. Ce carburant sera progressivement disponible sur les aérodromes d'aviation générale dont l'activité ULM est significative et il cohabitera avec la 100 LL. Ailleurs, il se posera inévitablement un problème de distribution, parce qu'il ne sera pas possible d'installer un réseau aussi dense que pour le carburant routier. Du fait de l'assouplissement des règlements sur les installations classées pour l'environnement, des points de ravitaillement avec un volume de stockage suffisant pourront toutefois être installés assez

facilement sur les terrains ULM, mais ce sera sous la responsabilité de leurs gestionnaires... et à leurs frais. Heureusement, au moins pour le moment, l'essence routière SP 98 peut toujours être utilisée parallèlement, moyennant le respect des précautions évoquées (*voir pages précédentes*). Bien sûr, là où le nouveau carburant spécifique sera disponible, il sera recommandé de l'utiliser de préférence.

Thierry Couderc  
Commission Sécurité des Vols

ULM

SPECIAL

c'est dans l'air

## LE NOUVEAU AVGAS UL 91 SE DÉVOILE

Total lancera au cours du second semestre 2010 un nouveau carburant de qualité aéronautique spécialement conçu pour répondre aux besoins des ULMistes : l'AVGAS UL 91. Gros plan sur les raisons de ce lancement.



**Pourquoi un nouveau carburant aviation ?**

Certains pilotes d'ULM utilisent depuis des années le Super sans plomb 95 ou 96 pour l'avitaillement de leur aéronef. Il faut cependant savoir que ces carburants « automobile » n'ont jamais fait l'objet de spécifications aéronautiques. L'utilisation de carburants « automobile » est d'autant plus problématique aujourd'hui que de nombreuses évolutions sont intervenues récemment dans leur composition, notamment avec l'introduction de biocarburants (éthanol, méthanol, alcool isobutylique, éthers...) non admis en aviation. Un taux important d'alcool, ainsi que la présence d'autres additifs, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les aéronefs : atarisation de l'étanchéité des réservoirs et de l'ensemble des circuits, présence d'eau favorisée, diminution de l'autonomie, augmentation du risque de vapor lock... Pour pallier l'absence de carburant adapté aux ULM, Total a décidé de mettre au point

un nouveau produit spécialement conçu pour répondre aux besoins des ulmistes : l'AVGAS UL 91. Ce nouveau carburant sera disponible à partir du second semestre 2010.

**Que signifie UL 91 ?**

UL est l'abréviation de UnLeaded (sans plomb). 91 est l'indice d'octane moteur minimal garanti. Celui-ci (MON pour Motor Octane Number), reflète le comportement du carburant soumis à des conditions de haut régime moteur, comme c'est le cas en aéronautique. A titre de comparaison, les essences routières sans plomb 95 et 98 ont respectivement un MON de 85 et 87 (et l'AVGAS 100LL un MON de 100). L'AVGAS UL 91, avec son indice de 91, a donc une qualité bien supérieure aux essences routières.

\*Le vapor lock est une vapeur de carburant dont la présence dans une canalisation d'alimentation d'un moteur provoque l'arrêt ou la diminution du débit.



**Plein Vol revendra plus en détail sur les caractéristiques techniques du produit dans son prochain numéro.**



# L'essence et votre moteur...



## AVGAS 100 LL

Carburant plombé pour moteur d'avion. **Polluant.** **Dépôts importants dans le moteur.** Peu sensible au Vapor lock. **Pas adapté à nos moteurs (Compression trop faible).**

## ➤ AVGAS pour les avions

## AVGAS 91 Nouveau

Carburant nouveau courant été 2010. Ne contient pas : de plomb, d'esthers, d'alcools. Non agressif pour les circuits et les moteurs. Peu sensible à l'humidité. Peu sensible au Vapor lock. Pour remplacer totalement la 100 LL vers 2025. Lorsque les constructeurs auront testé et validé les avions. **Non agressif aux installations.** **Convient parfaitement aux ULM.**

## Mogas 95

Carburant actuel contenant 5 % d'alcools 5 % (Hydrophiles). **Agressif pour les installations Durites, réservoirs, Flotteurs et carburateurs. Impose l'installation d'un filtre décanteur. Sensible au Vapor lock.** Sera remplacé par E 10.

## ➤ AVGAS pour les ULM et les autos

## Mogas E 85

Contient 85 % d'éthanol. Réservé aux moteurs de type Flex Fuel. **Fortement déconseillé sur nos moteurs. Très agressif y compris sur les métaux. Nos moteurs et installations ne sont pas prévus pour.**

## Mogas 98

Sensé contenir un peu moins d'éthanol 2 à 3 % (Hydrophile). **Agressif pour les installations. Impose l'installation d'un filtre décanteur. Plus souple pour le fonctionnement du moteur. A préférer au 95 pour l'instant. Sensible au Vapor lock.** Va bientôt disparaître.

## Mogas 95 E 10

Contient 10% d'éthanol. Nos moteurs l'acceptent. **Mais très agressif pour les installations et les flotteurs de carbu. Sensible au Vapor lock.** Diffusion généralisée en 2011. **Peu recommandé pour nos installations.**





Aviation et Pilote

# Aviation et Pilote

## LE MENSUEL DE TOUS LES PILOTES AVIONS - ULM - HÉLICOS

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, PAR ABONNEMENT, EN VERSION NUMERIQUE



**SOYEZ PRÉSENT DANS LE CATALOGUE ULM DU NUMÉRO D'AOÛT.  
VENEZ RENCONTRER LA RÉDACTION SUR NOTRE STAND P11 À BLOIS**

Depuis 1973, Aviation et Pilote est LE magazine au service de l'aviation générale et de ses utilisateurs. C'est tous les mois des informations pertinentes avec retour d'expérience sur l'avionique, la navigation, le juridique, le voyage, la formation, les métiers... En 37 ans, c'est plus de 440 essais en vol qui vont de l'ULM multi-axe au jet d'affaires en passant par les turbopropulseurs. Notre expérience, c'est votre expérience !

**www.aviation-pilote.com - LFPL / Aérodrome de Lognes**

SEES - Aviation & Pilote - Aérodrome de Lognes - F 77185 LOGNES - Tel : +33(0)1 64 62 05 06





# Des conséquences de la violation de la loi pour le pilote vis-à-vis de son passager quand ce dernier notamment y laisse la vie...

7 mai 2010, la chambre correctionnelle du Tribunal de Grande Instance de Bonneville condamne un pilote d'ULM à un an d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman d'occasion, noyé et disparu dans la rivière qu'il survolait au ras des flots, après le heurt d'une ligne électrique traversant la rivière à une hauteur de moins de huit mètres.

28 avril 2010, la chambre correctionnelle du Tribunal de Grande Instance de Rodez condamne un pilote d'hélicoptère à deux ans d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman professionnel resté attaché dans la machine et noyé dans la rivière qu'il survolait au ras des eaux, après le heurt d'un câble de bûcheron, installé il y a... trente ans et qui rejoignait la forêt d'une rive au sol de l'autre rive.

Dans le premier dossier, le Procureur de la République va requérir deux ans d'emprisonnement dont six mois ferme et dans le second dossier, également deux ans d'emprisonnement dont trois mois ferme.

Force est de constater que dans ces deux hypothèses, le Tribunal Correctionnel a fait preuve d'une certaine bienveillance face à des réquisitions par ailleurs cohérentes l'une par rapport à l'autre et vis-à-vis des textes applicables à la matière qui eux témoignent d'une indiscutable rigueur dont il convient aujourd'hui nettement de se méfier.

En la circonstance, chacun l'a compris, l'infraction a consisté à engager un vol au-dessous des minima prévus par l'article 4.6. de l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux « règles de l'air et aux services de la circulation aérienne » [Journal officiel du 3 mai 2006] interdisant tout vol à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sans pouvoir justifier se trouver dans le cadre des besoins du décollage et de l'atterrissage ou d'une autorisation des autorités compétentes emportant « dérogation aux règles de l'air relatives à la hauteur minimale de survol hors agglomération » en application, notamment, de l'instruction du 4/10/2006 ou autrement dit, dans le cadre d'autorisation de vol rasant.

Ces deux décisions inspirent les réflexions suivantes :

La cohérence des réquisitions s'induit de la sérieuse rigueur des textes.

Nous avons déjà traité de la fermeté des textes dans le domaine des **atteintes involontaires à la vie** [Article 221-6 du code pénal] et des **atteintes involontaires à l'intégrité de la personne** [Article 222-19 du même code].

Le rappel n'est pas inutile... !

**L'Article 221-6 CP dispose que :**

*Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende.*

Mais l'attention des lecteurs est davantage attirée sur le 2ème alinéa de cet article qui prend précisément en compte, la gravité de la « conscience délictuelle » du contrevenant :

« En cas de **violation manifestement délibérée** d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à **cinq ans d'emprisonnement** et à 75000 euros d'amende. »

L'article 222-19 règle la situation de la victime qui en réchappe et qui ne subit... que trois mois au moins d'incapacité totale de travail et qui dispose :

« *Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règle-*



ment, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende »,

mais surtout, son alinéa 2 majore sérieusement la peine :

« En cas de *violation manifestement délibérée* d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à **trois ans d'emprisonnement et à 45000 euros d'amende**. »

Ainsi donc en cas de « violation manifestement délibérée » les peines sont... quasiment doublées.

En pratique, non seulement elles sont doublées mais force est de constater qu'à la différence des hypothèses classiques d'homicide ou de coups et blessures involontaires, la *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement* conduit de plus en plus souvent le Ministère Public à requérir des peines de prison... ferme !

Voilà bien l'objet principal de notre débat ! Et vos attentions solennellement attirées !

Ne pensons surtout pas que le premier accident ne coûtera rien et en tout cas pas une peine de prison ferme.

Si, précisément !

La loi en tout domaine a été renforcée. Elle veut la garantie et la protection absolue des citoyens, qui sont demandeurs, dans tous les aspects de la vie. Elle supprime de plus en plus le concept de « *risque accepté* » pour faire peser sur les animateurs, les pilotes, les meneurs, les instructeurs, les décideurs ou les organisateurs une responsabilité civile et pénale à l'égard de leurs clients et élèves malmenés. La sanction sera relativement modérée pour une « *traditionnelle* » maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Mais les foudres vont franchement tomber sur ceux qui non contents de violer la loi, même de façon négligente ou à demi consciente, vont **délibérément** prendre un risque proscrit par la loi ou le règlement, et à cette occasion, tuer ou blesser leurs passagers.

Hors dans notre domaine aéronautique, les lois et règlements sont légion qui très souvent soutiennent une obligation visant précisément à la sécurité ou à la prudence et non pas pour « faire joli ».

Or, violer ces prescriptions procède - généralement - de la « *violation manifestement délibérée* », et partant, aggravante des peines.

Certes, ce sera au Parquet à l'établir. Mais aura-t-il grande difficulté à le démontrer au Tribunal pour ceux :

- qui rasant les flots,
- qui explosent le devis de poids de leurs machines,
- qui survolent les zones habitées en dessous des hauteurs minimales,
- qui engagent un vol sans consulter les bulletins météo ou les notam,
- qui ne respectent pas les distances verticales et horizontales qui les séparent des nuages,
- qui font de l'IFR sauvage sans intention de se suicider ?

Dans ces hypothèses, tout accident pouvant survenir entraînant décès ou graves blessures de vos passagers, devrait désormais et systématiquement conduire à des réquisitions visant à des peines de prison ferme.

Vous serez sauvés, certes, par une défense opportune, par tous les vices et désordres de procédure, par les thèses

## ACCIDENT

18 mai 2008 - ULM identifié 74-US

<b>Événement :</b>	collision avec une ligne électrique lors d'un vol à très faible hauteur.
<b>Cause identifiée :</b>	décision improvisée d'effectuer un vol en dessous des hauteurs minimales.

**Conséquences et dommages :** aéronef fortement endommagé, passager porté disparu.

**Aéronef :** ULM DTA Dynamic Voyager II, pendulaire.

**Date et heure :** dimanche 18 mai 2008 à 12 h 15.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Contamine-sur-Arve (74).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 45 ans, UL de 1995, 1 000 heures de vol dont 800 sur type, 30 dans les trois mois précédents et 1 dans les 24 heures précédentes.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent secteur nord-ouest 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 000 pieds, SCT à 7 000 pieds, température 17 °C, QNH 1007 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le pilote et un ami caméraman décollent d'un pré sur la commune d'Archamps (74) pour prendre des vues de la région. Après un début de vol à une hauteur d'environ 2 000 pieds dans la vallée de l'Arve, ils descendent pour survoler la rivière vers son amont puis suivent son lit à très faible hauteur. Le pilote indique qu'il maintient une vitesse d'environ 95 km/h. A la sortie d'un méandre, en virage à gauche et à quelques mètres de hauteur, il aperçoit les câbles d'une ligne électrique. Il tente de les éviter en cabrant. L'aile droite heurte l'un des câbles, l'ULM est déséquilibré, puis tombe dans la rivière et coule. Le pilote se détache et remonte à la surface. Le passager est porté disparu.

Le harnais de la place du passager à l'arrière est intact. La boucle de fermeture est ouverte. Il est possible que le passager se soit détaché pour faciliter les prises de vues.

Le pilote avait l'habitude de voler dans la région, mais il n'avait jamais volé si bas au-dessus de la rivière.

L'application des règles de hauteurs minimales de survol assure, entre autres, l'évitement des obstacles par tous les aéronefs.



publication  
octobre 2008

ouvertes des criminologues qui proscrivent l'incarcération pour les délinquants occasionnels et par... les budgets du Ministère de la Justice qui ne permettent pas l'ouverture sans compter des places de prison dont l'engorgement absolu sera votre meilleur passe pour la liberté.

N'en abusez pas cependant car les retours de bâton peuvent être sérieusement douloureux sans compter les sanctions financières puisque dans ces hypothèses vos polices d'assurance ne joueront pas.

Dans le cas du pilote d'ULM qui a tué son passager, les sanctions financières sont tombées : amende de 2.000 €, dommages-intérêts aux proches des victimes : 75.000 €, ULM détruit et non remboursé, l'ampleur des dommages-intérêts - *en la circonstance relative* - étant directement conditionnée par l'état de fortune et de responsabilités sociales du passager victime et de ceux qu'il laisse dans le besoin, que ce soit sa famille, que ce soit une entreprise florissante qui perd son « homme-clef » induisant alors pour le pilote responsable une dette que sa vie ne suffira pas à honorer ...!

Que soit alors tournée deux fois la langue dans le cockpit, le siège ou la sellette avant une action dévoyée sur le manche, sur la barre ou sur les suspentes ...

Serge Conti

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



Disponible sur  
le site fédéral  
[www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)



téléchargez le  
MémO Sécurité  
et reportez vous  
en page 18.



MémO  
sécurité  
du pilote  
ULM

La grande référence  
pour le pilote ULM  
de la Fédération Française de Pilote ULM



#### Rappels

- les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons
- les dirigeables céderont le passage aux planeurs et aux ballons
- les planeurs céderont le passage aux ballons
- les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs, banderoles ou objets
- les aéronefs en formation sont prioritaires

#### Hauteurs minimales au-dessus du sol

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Villes dont la largeur moyenne est supérieure à 3500 m (sauf Paris dont le survol est interdit par arrêté du 20 janvier 1948)</li> <li>• Rassemblements de plus de 100 000 personnes</li> <li>• Sur le toit de certains bâtiments une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude est matérialisée par carré de fond rouge et une couronne blanche</li> </ul>	1500m / 5000 ft
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Villes dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 m et 3600 m</li> <li>• Rassemblements supérieurs à 10 000 personnes</li> </ul>	1000m / 3330 ft
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomérations ne dépassant pas 1200 m de largeur moyenne</li> <li>• Rassemblements de personnes ou d'animaux (plage, stade, hippodrome...)</li> </ul>	500m / 1650 ft
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usine isolée</li> <li>• Installation industrielle</li> <li>• Hôpital ou centre de repos</li> <li>• Etablissement portant des marques distinctives, le long d'une autoroute ou aux abords immédiats</li> </ul>	300m / 1000 ft
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hors agglomération et/ou rassemblement de personnes, est de seulement 150m (500 ft)</li> </ul>	150m / 500 ft

18 MémO Sécurité du Pilote ULM



Domaine  
de la  
Bessède



Evadez vous  
un instant  
et pensez à vos  
prochaines escales...

Une structure idéale  
pour accueillir  
vos sorties club ou  
organiser vos stages

Des chalets tout confort,  
draps et serviettes  
fournis, barbecues,  
transats, accès internet  
par WI-FI...



Chalet d'accueil,  
piscine chauffée, vélos  
pétanque, ping pong...  
Detente et activités  
pour vous et vos  
acompagnateurs

Piste en herbe 800 x 60,  
club house ouvert à tous,  
vallée des 1000 chateaux.  
Des vols superbes.  
Cours de pilotage  
ULM et Avion



Variez vos loisirs,  
partez à la découverte  
des chemins en  
rando quad,  
Pour novices et initiés

Pour vos visites, ou  
pour quelques courses,  
pratique et ludique :  
louez un scooter 125cc



BELVES ST PARDOUX LFIB  
Tél. 05 53 31 94 60 / 06 31 18 81 61  
Camp de César 24170 Belvès  
[www.labessede.fr](http://www.labessede.fr)







## Réglementations ULM en France et en Europe : le bout du tunnel ! Vraiment ?

Notre Fédération se porte-t-elle bien ? Autant répondre tout de suite à cette interrogation, en introduction de ce rapport moral annuel : OUI, trois fois OUI ! Autosatisfaction ? Non, car ma réponse repose essentiellement sur des chiffres, qui eux sont tout à fait vérifiables :

- 13 398 adhérents au total en 2009 ; à comparer au chiffre de 13 108 en 2008. Le taux d'accroissement est certes plus modeste qu'il y a quelques années, mais en ces temps unanimement qualifiés de « difficiles » sur le plan économique, nous aurions tort de faire la fine bouche devant un résultat positif. Si nous nous comparons à nos amis des autres fédérations aéronautiques françaises et étrangères nous sommes bien placés. Ce qui ne doit pas nous empêcher d'être très vigilants et à l'écoute des besoins réels des pilotes d'ULM en France.

- Un budget en équilibre, très raisonnablement excédentaire. De ce point de vue, il faut également souligner, sans non plus également faire de l'autosatisfaction, que ce résultat, l'un de nos soucis permanents tout au long de l'année, est relativement remarquable alors que nous avons traversé, comme tout le monde, une crise économique mondiale, qui a eu beaucoup d'impacts négatifs pour de très nombreuses entreprises. Résultat obtenu grâce au niveau des adhésions, à une gestion stricte des dépenses et des produits, à une surveillance constante en temps réel de la situation financière. Chaque semaine notre Trésorière « monte » à Paris pour veiller au grain ; et comme pour elle un sou est un sou... personne n'oserait lui présenter des engagements de dépenses qui ne seraient pas dans les enveloppes autorisées ! Elle vous en parlera en détails un peu plus tard, à l'occasion de son rapport financier.

Je sais que chaque année certains d'entre nous discutent âprement notre demande d'augmentation de la cotisation de l'indice de la hausse du coût de la vie : 1% cette année, prenant effet l'an prochain. A ce sujet je souhaite apporter les précisions suivantes :

- La Fédération est devenue une petite entreprise dont les charges augmentent chaque année, en terme de salaires de nos quatre salariées entre autres, et toutes celles qui nous sont imposées par l'Etat. A ma connaissance les frais indispensables générés par le système informatique, les charges foncières, d'électricité, d'eau, d'assurances... n'ont pas subi de baisses !
- Nous l'évoquerons plus tard également, mais en réponse à ceux qui se posent légitimement les questions de savoir à quoi passe leur argent et pour quels bénéfices il est utile de cotiser à la Fédération. Il faut dire qu'outre le financement de toutes les actions fédérales en complément des subventions de la DGAC et du Secrétariat d'Etat aux Sports, les déplacements, en semaine et en week-end, revêtent une importance vitale, mais génèrent aussi des coûts élevés qui ne vont pas en baissant ; carburant et billets de train ne cessent d'augmenter (2<sup>e</sup> classe !). Or nous le verrons plus loin, nos succès dépendent étroitement de notre présence sur le terrain et surtout aux réunions nationales, et plus encore internationales à Bruxelles, Cologne ou autres villes de l'Union qui sont absolument indispensables. Si nous n'y participons pas, le futur de l'ULM se fera sans nous... et je vous garantis qu'il n'ira pas dans le sens que nous souhaitons. Vos élus donnent sans compter et sans se plaindre leur énergie et leur temps... donnez-nous les moyens de travailler correctement et efficacement... c'est tout ce que nous vous demandons.
- Par ailleurs, cette année le Secrétariat aux Sports nous fait savoir que les subventions allouées aux Fédérations non Olympiques sont inexorablement vouées à la baisse (nous n'avons pas encore les chiffres, mais c'est une tendance) dans le temps, sans qu'il soit exclu qu'à moyen terme elles n'existent plus du tout ! Le problème est différent pour la DGAC dont les subventions sont directement liées au volume du trafic commercial par le biais des taxes. L'année 2009 fut mauvaise pour cause de crise

avec pour corollaire une baisse de 15% des subventions allouées aux Fédérations en 2010... qu'il faudra bien combler par des fonds propres si nous voulons garder le même niveau d'activité. Cependant, la tendance n'est pas inéluctable pour la DGAC dont le Directeur Général nous affirme qu'en cas de hausse du trafic... il y aura hausse des subventions ! Nous vous incitons donc à prendre l'avion pour vos déplacements... vous récupérez une partie de votre mise !

Ce qui tout de même veut dire qu'il ne faut pas se voiler la face et qu'il nous faut envisager d'autres sources de financement, sans exclure de se préparer éventuellement dans l'avenir à demander des efforts supplémentaires en terme de cotisation... ce que évidemment nous ne souhaitons nullement, mais qui peut s'avérer un scénario possible si la tendance ne se renverse pas et si nous voulons malgré tout continuer d'exister. Ce sera certainement un choix cornélien !!!

Ce qui bien entendu est moins facilement concrètement quantifiable c'est le moral des pilotes d'ULM ; mais on peut sans se tromper dire qu'il est à la hauteur de la facilité et la simplicité avec lesquelles il lui est permis d'exercer sa passion, c'est-à-dire de voler. Et ceci est en lien direct avec les actions de la FFPLUM en interne et de son propre fait, ou en collaboration avec administrations et institutions nationales et internationales, avec les autres fédérations aéronautiques françaises au sein du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) ; ou parfois même en montant au créneau pour nous opposer à ces mêmes administrations et institutions, lorsque cela s'avère nécessaire. Le moral dépend alors de nos succès et de nos échecs.

Je pense très sincèrement que nous sommes plutôt branchés sur le mode « succès » !

### **Explications :**

Vous nous avez élus l'an dernier sur un programme 2009-2013, véritable fil rouge de notre mandature. C'est lui que nous nous devons de réaliser. Certains objectifs sont faciles à réaliser, d'autres s'avèrent plus difficiles à atteindre... Qu'importe ! L'essentiel est de faire preuve de détermination dans l'action et de la plus grande cohérence dans la politique générale mise en œuvre.

Le programme fédéral est intitulé « Faire durer le succès sans perdre l'esprit ». Je vous invite à le relire. Son introduction met bien en valeur l'esprit qui anime l'équipe qui m'entoure, qui nous anime tous. Il affirme bien ce que nous voulons être et rester, la direction que nous avons clairement choisie et ce vers quoi nous ne voulons pas nous laisser entraîner : l'ULM n'est pas un avion ! Mais un mouvement qui, au-delà de la diversité des pratiques, partage un même esprit. Il faut en déduire que nous voulons absolument et fermement continuer à bénéficier d'une réglementation de type « déclaratif », simple et adaptée, basée essentiellement sur la responsabilité individuelle... ce qui nous amène en conséquence à refuser de subir une réglementation de type « EASA » tant que l'Agence européenne ne nous proposera pas ce type de régle-

mentation dont nous bénéficions en France. C'est la pierre angulaire de toutes nos actions, qui toutes s'articulent autour de cette farouche volonté. Car si nous devons échouer dans ce dossier... tout le reste ne servirait, ni n'aurait servi à rien !

Comme vous n'êtes pas venus, de si loin, pour juste écouter une litanie, je vous réserve à la fin de ce rapport un petit « scoop » qui devrait vous donner du baume au cœur.

## **Sécurité et Enseignement**

La politique fédérale repose sur deux pieds : la réglementation et la sécurité.

Et la sécurité passe par l'enseignement.

Si je dois évoquer un sujet 2009 « négatif » il s'agit bien de celui des accidents dont le nombre de décès a atteint le nombre de 31 !

Certes il y a eu plus dans le passé, avec un nombre moindre de pilotes.

Certes, ramené au nombre d'aéronefs en service (13 000 environ) et au nombre d'heures de vols estimé par nos statistiques à 775 000, notre taux n'est pas plus mauvais que celui des autres pratiques aéronautiques de loisir, dont les chiffres cette année n'ont pas été excellents non plus.

Mais nous ne pouvons absolument pas nous satisfaire de ces raisonnements.

Ces morts et ces blessés c'est humainement intolérable et source de grandes souffrances. C'est aussi trop de pression de la part des autorités, nationales et européennes, qui réagissent en terme d'opinion publique... qui elle-même accepte les accidents de voiture et de motos sans presque sourciller, mais s'offusque des accidents plus rares d'aéronefs, en particulier d'ULM. A chaque accident nous est brandi le spectre de la réglementation et de l'encadrement. L'étude commandée par l'EASA sur les différentes réglementations ULM d'Europe devra dans ses conclusions prendre largement en compte le taux d'accidents. Comment croyez-vous que l'EASA réagira si nous ne pouvons prouver que nous avons un taux qui ne soit pas supérieur à celui de l'aviation certifiée ?

Il est de votre devoir dans vos clubs de faire tout le nécessaire pour responsabiliser encore plus vos pilotes. Il en va réellement de notre pérennité. Au niveau fédéral, sous la houlette de Thierry Couderc, nous sommes partie prenante de toutes les actions, en interne ou dans le cadre du CNFAS, qui peuvent être utiles à cette cause, qui doit être au centre de nos préoccupations :

- Participation à l'Institut pour la Sécurité ;
- Participation au groupe de travail, dénommé Revue de Sécurité, avec la DGAC ;
- Synthèses avec le BEA ;
- Correspondants de Sécurité dans les régions ;
- Réalisations et publication d'affiches, de synthèses, de statistiques, de fiches, de commentaires et d'analyses ;

