

ULM info





Meilleurs Vœux !

Ce n'est pas très original en cette période de fêtes de fin d'année, mais je veux tout de même, en mon nom personnel, celui de toute l'équipe du Comité Directeur fédéral et des salariées du Secrétariat, ainsi qu'en celui de notre Directeur Technique National vous présenter de tout notre cœur nos vœux les plus chaleureux et les plus sincères de santé, de bonheur familial, de réussite professionnelle... mais aussi et, bien entendu, de passion assouvie à haute dose à bord de nos Ultra Légers Motorisés !

Dans un climat de récession économique, de baisse du pouvoir d'achat, de morosité ambiante, de délire sécuritaire et réglementaire, d'infantilisation des citoyens, il ne faut rien moins que notre enthousiasme, notre optimisme et notre foi pour continuer à vivre une passion qui, au regard de certains de nos concitoyens, consomme de l'énergie, est polluante, fait trop de bruit... et doit donc disparaître. Ce n'est pas dit et écrit comme cela, mais c'est ainsi qu'il faut le comprendre. Et quelques-uns de nos députés ne sont pas les derniers à leur emboîter le pas en concoctant quelques propositions liberticides à notre égard. Au niveau européen, l'EASA, dont nos ULM ne sont pas du domaine de compétence, tente par la bande et notamment par le biais de « l'environnemental » de les réglementer tout de même. Période de dangers donc, qui demande énergie, dynamisme et cohésion pour défendre nos valeurs, notre liberté de vivre notre passion comme nous l'entendons et non pas comme on voudrait nous l'imposer.

Il y a heureusement des raisons d'espérer et nous avons des atouts :

● Notre force tout d'abord, composée aujourd'hui de plus de 13.000 passionnés, librement et volontairement rassemblés au sein de notre Fédération, la plus importante et la mieux organisée d'Europe dans le domaine de l'ULM. Nous pouvons, nous devons en être fiers et l'utiliser pour faire prévaloir nos vues à tous les niveaux.

● Le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) qui monte en puissance, aujourd'hui reconnu et respecté. Il ne se substitue en aucun cas aux Fédérations, mais dans le respect de l'indépendance et des spécificités de chacune, il représente et défend les intérêts communs des 150 000 de leurs membres, avec cette année de beaux succès dans plusieurs dossiers « chauds ».

● Et je n'hésite pas un instant à l'écrire, notre actuel Directeur Général de l'Aviation Civile française, Monsieur Patrick Gandil, un DG en « or » par les temps présents, qui, bien que ferme et sans concession, défend au niveau national et européen une conception intelligente de la réglementation à appliquer à l'Aviation Sportive et de Loisir. Mais il faut dire qu'il est lui-même pilote d'avion léger et donc à même de bien comprendre nos problèmes.

C'est assurément avec courage et un optimisme, certes prudent, mais bien ancré que nous aborderons toutes et tous ensemble l'année 2009, qui sera également celle des élections fédérales... mais de cela nous reparlerons !

**Heureuses fêtes !
Bonne année 2009 !
Bons et beaux vols !**



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM.



L

es bénévoles que vous avez élus pour faire vivre notre fédération vont pouvoir aborder la fin de leur mandat avec la satisfaction du devoir accompli et c'est d'ailleurs leur plus grande satisfaction.

Quatre ans au service du développement harmonieux de notre activité, quatre ans marqués par la volonté de faire vivre et progresser notre activité.

Quatre ans d'engagement militant.

La tâche est parfois lourde, prenante, et même envahissante elle demande d'accepter de prendre sur son temps et sur celui de sa famille pour assister à telle réunion ou préparer tel dossier.

Mais le résultat est là et la partition respectée grâce, il faut le dire, à un chef d'orchestre hors normes et une équipe administrative très engagée.

Vous vous dites que notre fédération fonctionne bien, que notre développement doit continuer.

Vous avez des idées et vous souhaitez que l'ULM perdure dans sa forme actuelle et se pérennise. Alors pourquoi ne pas faire partie de la future équipe ?

Ne restez pas spectateur passif de notre évolution, nous avons de la place pour tous et nous pouvons vous assurer que vous ne vous ennuierez pas...

En attendant votre venue...

Toute l'équipe fédérale vous adresse ainsi qu'à votre famille ses meilleurs vœux pour 2009 et vous souhaite de très joyeuses fêtes.

**Assemblée Générale électorale
le 28 mars 2009 à PARIS** ➤



Pierre-Henri LOPEZ
Secrétaire Général



2

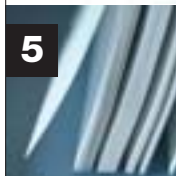
Evénements



4

Sécurité

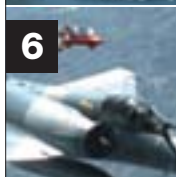
Thierry Couderc



5

**Mémo sécurité,
la 2è édition**

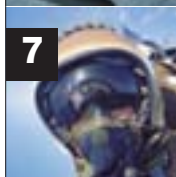
Sébastien Perrot



6

**Interception
identification
et... stress !**

Dominique Méreuze



7

**Interception
des ULM par...
des mirage 2000**

Serge Conti



9

**Championnats
de France 2009**

Didier Salinas



10

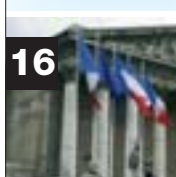
**Les Cadets
de l'air 2009**

Jean-Charles Chevrier



12

Tour ULM 2009



16

**CNFAS-AecF,
le protocole**

Dominique Méreuze



17

28

mars

**Elections
fédérales**



18

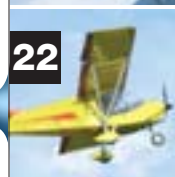
Voler au féminin

Monique Bouvier



20

**Alerte
cambriolages,
suite**



22

**Résultats
du Trophée
Barcouda**



23

**Championnats
du Monde ULM
2009**

Dominique Méreuze



24

**Info
Clubs**



**Info
Comités
Régionaux**



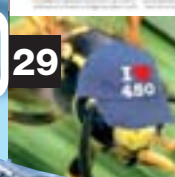
26

**Bilan du Tour de
France des musées
aéronautiques**



27

Lu pour vous



29

**Gédéon
de Biyanvrac**

Sommaire

La boutique 14



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

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.

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze

Rédacteur en Chef : Pierre-Henri Lopez

Crédit Photos : DTA, Philippe Tisserant, Didier Salinas, Joël Amiable, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez.

Design & print : Agence Mageral & Associés • 01 47 25 35 25 •

Imprimé en France. 11 500 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2008



**Région Nord-Pas-de-Calais
Dimanche 22 mars 2009**

sur le terrain de VITRY EN ARTOIS (62)
Contact kdjm5@orange.fr
Jean-Marc KETELS - 06 61 80 67 20

**Région Sud-Est
Samedi 24 et dimanche
25 janvier 2009**

Base ULM PUISSERGUIER (34)
Contact comiteregional@wnadoo.fr
Joël CASTELLA - 04 67 93 80 04

Les sélections des pilotes paramoteurs décollage à pied mono place homme, se feront au courant du premier trimestre 2009 sous la responsabilité des Présidents des Comités régionaux.

44 pilotes seront sélectionnés pour le Championnat de France. Les épreuves seront les mêmes que l'année 2008, avec une navigation en plus.

**Page 9
infos sur le
Championnat
de France**

sélection paramoteurs



Du 24 juillet au 1^{er} août, il a été décidé par son équipe d'organisation que le Tour ULM 2009 célébrerait le centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 Juillet 1909, en se rendant en Angleterre !

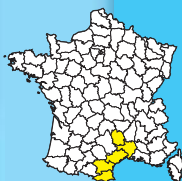
**Dates et itinéraire
Page 12**



→ Comité Régional Languedoc-Roussillon

Le Comité Régional Languedoc-Roussillon de la FFPLUM tient son assemblée générale le 7 février 2009. Cette assemblée aura lieu dans la salle des examens de la DGAC - Aéroport MONTPELLIER-MEDITERRANEE, à partir de 10h. Cette assemblée étant électorale, les candidats aux postes à pourvoir sont priés de se faire connaître auprès du Comité Régional L-R FFPLUM 2, chemin de la Gourgue 34370 CREISSAN.

Les conditions de candidature et autres renseignements sont consultables sur le site web du comité régional www.ffplum-lr.com



**INFOS
Comités
Régionaux
PAGE 75**



www.grandsudevasion.com

**PARCOURS
MAROC ATLANTIQUE
EVASION 2009
ESSAOUIRA - LAAYOUNE
OUARZAZATE - ESSAOUIRA**

GRAND SUD EVASION

2^{ème} Quinzaine de MARS

Zévedine SADAÏR,
initiateur des grands raids ULM africains,
et Gilles FINET
à la direction technique, vous invitent
à participer au
MAROC ATLANTIQUE EVASION 2009

**Réalisez vos rêves
Vivez votre passion**

« La synthèse magique de tous nos précédents raids marocains rassemblés sur un même parcours de neuf journées de vols inoubliables... »

Tél/ Rdp / Fax : +33(0)3 80 43 46 93 - Gsm : +33 (0)6 13 60 91 97
Email : grandsud@grandsudevasion.com



SCORPIO

SINCE 1986

Agent:
Sky Ranger Air Création



Centre de formation de pilotes et d'instructeurs
Organisme de formation continue agréé par
l'état (FONGECIF...)



74550 CERVENS France
www.scorpio.fr e-mail: info@scorpio.fr
tel: 33 (0)4 50 72 58 90
mob: 33 (0)6 81 11 50 68

Sécurité des vols, pourquoi parle-t-on de connaissances non techniques ?



L'étude des accidents montre la constance des circonstances, facteurs déclenchants et contributifs. Il n'y a pas de sensibles différences entre les pratiques avion, ULM, planeur, voire hélicoptère. La majorité des accidents tournent autour des mêmes raisons. Pour tenter d'y remédier, l'opinion la plus souvent entendue a longtemps été qu'il fallait améliorer l'instruction des pilotes et intensifier le contrôle de leurs connaissances. Et c'est bien cela qui s'est produit, au moins pour l'aviation certifiée qui a vu le cadre administratif de son activité se durcir par vagues successives. Force est de constater que cela n'a pas eu d'incidence bien notable sur la sécurité des vols de loisirs, au contraire peut-être. La complexité réglementaire n'est en effet pas de nature à laisser les pilotes se concentrer sur les aspects pratiques primordiaux de la conduite des vols. D'ailleurs la pratique de l'ULM qui reste plus libérale, n'est pas plus accidentogène pour autant, au moins en ce qui concerne les événements graves.

L'entraînement, autant que l'instruction a une importance primordiale, car il prémunit le pilote contre la saturation de ses moyens en cas d'enchaînements trop rapides de sollicitations et de circonstances inhabituelles.

Et pourtant des pilotes aguerris et même parfois des instructeurs bardés d'heures de vols, se font piéger. Les niveaux de connaissance et l'instruction sont-ils vraiment en cause ? C'est loin d'être certain. Il est en effet à peu près sûr que chaque pilote qui perd le contrôle de sa machine savait parfaitement qu'il faut éviter de s'approcher des conditions de décrochage, qu'une attention particulière doit être apportée à la masse et au chargement, qu'il ne faut pas entrer en IMC en vol VFR, que la symétrie du vol est importante, etc. Si le lui rabâcher régulièrement ne peut pas nuire, sa connaissance technique de ces sujets ne fait a priori pas beaucoup de doute dans la majorité des circonstances.

Ainsi, à partir du moment où l'on doit admettre qu'un pilote sait - par exemple - qu'il doit garder la bille au milieu et qu'il sait aussi que c'est une cause d'accident en dernier virage, le problème est bien de rechercher les raisons qui conduisent à ce qu'il se fasse tout de même piéger. Il y a donc des circonstances où un pilote peut ne plus être en situation d'appliquer correctement ce qu'il a appris ou être conduit à les négliger, volontairement ou pas. L'étude de ces défaillances constitue tout ce que l'on désigne facteurs humains.

Acquérir des connaissances non techniques, consiste à faire prendre conscience de ces pièges aux pilotes, aux instructeurs et aux cadres de l'activité. Plus encore l'objectif est de les rendre capables de détecter les situations propices à leur apparition assez tôt pour les éviter si possible, et pour les gérer si elles surviennent.

Le 24 janvier 2009, une conférence nationale des correspondants sécurité de toutes les fédérations membres du CNFAS est organisée sur proposition de la revue de sécurité de l'aviation générale. Les problèmes de comportement, de défaillance humaine et de prises de décisions constitueront l'un des thèmes à l'ordre du jour de cet événement.



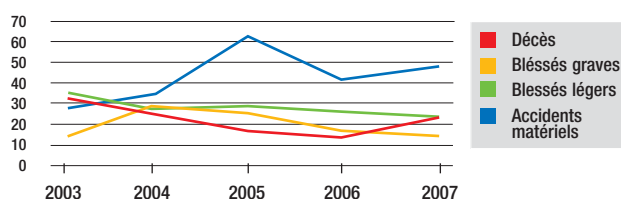
Toucher chaque pilote et l'informer de manière profitable sur ces sujets ne s'improvise pas. C'est pourquoi, un stage de formation à la sensibilisation sur les connaissances non techniques est en cours d'élaboration au sein de la DGAC, et il est prévu de le proposer à tous les correspondants sécurités des vols, au cours de la prochaine mandature.

Thierry COUDERC

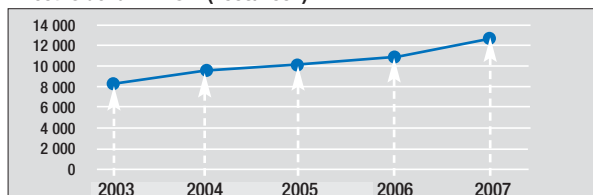
Commission sécurité et analyse des accidents

- L'accidentologie lourde impliquant des ULM a progressé de manière très favorable ces dix dernières années.
- Le niveau de sécurité a rejoint, et même légèrement dépassé celui de l'aviation légère certifiée.
- L'accidentologie légère (sans victime ni dégâts collatéraux) reste élevée.

Evolution (2003/2007)



Effectifs de la FFPLUM (2003/2007)



→ Considéré comme propre à l'aviation ultralégère, ce paramètre n'est cependant pas considéré comme inquiétant ...POUR LE MOMENT.

Aujourd'hui, l'ULM a atteint son équilibre. Son niveau de sécurité est comparable à celui des autres catégories d'aviation de loisir (autour de 4 /100 000 HdV). Force est cependant de constater que le taux d'accident ne diminue plus par rapport au volume d'activité. Les causes de ces événements s'avèrent de même nature que celles qui provoquent les accidents des autres branches de l'aviation générale.

Pour obtenir une progression, il faudra sans doute faire appel à des démarches innovantes :

- Etudes transverses (communes avec les autres fédérations) sur le retour d'expériences
- Formation aux connaissances non techniques

Plus préoccupant peut-être, 10 % des accidents surviennent en instruction et provoquent 17 % des décès. Il faudra donc étudier de manière approfondie le cursus de l'instructeur, et proposer à l'administration un remaniement adapté aux réalités du monde ULM et à son évolution, en touchant le moins possible à la réglementation.

Mémo Sécurité, la seconde édition



En 2006 la Fédération avait pris l'initiative de diffuser, auprès de l'ensemble de ses licenciés, un Mémo Sécurité du Pilote ULM de 32 pages dans un format type de poche (format qui a fait florès depuis avec le Guide de l'Assurance par exemple). L'ambition de ce Mémo était de marquer les esprits pour rappeler de manière percutante la nécessité d'une « culture de la sécurité », terme certainement plus riche et complexe que celui froid et austère de « facteur humain », en reprenant les actes élémentaires du pilotage sans avoir la prétention d'être un Manuel et sans tomber dans l'éparpillement des articles habituels concernant la sécurité. C'est en effet en faisant la démonstration que l'ULM est une pratique sûre que nous avons réussi à sauver notre réglementation originale et précieuse. L'idée s'est peu à peu imposée qu'une réglementation pouvait être légère et sûre et qu'elle était d'autant plus sûre que mieux comprise, donc plus légère, un cercle vertueux en quelque sorte ! Mais rien n'est acquis. Et si certains se sont plus à qualifier « l'ULM comme un mouvement », c'est certainement parce que notre pratique repose tout autant sur un esprit dynamique que sur des règles figées et qu'il faut incessamment le faire comprendre et partager tant au niveau national qu'au niveau européen. Il fallait donc, avant la fin de notre mandature refaire ce travail, c'est l'objet de cette seconde édition qui pour l'essentiel reprend la trame de la précédente : en y ajoutant quatre pages, en étant graphiquement plus lisible, en étoffant certaines rubriques (Evolution ou Espace Aérien), ou en en ajoutant d'autres (le Lexique, la Balise).

Le Mémo a été tiré à 25 000 exemplaires et il existe en version PDF annotable sur le site Fédéral. Il peut être obtenu en version papier pour les non-licenciés sur simple demande auprès du siège par courrier (**FFPLUM - 96 bis rue Marc Sangnier - 94700 MAISONS-ALFORT**) ou par courriel (ffplum@ffplum.com).

Bonne lecture, les remarques sont les bienvenues !

Sébastien Perrot

Vice-Président de la FFPLUM

→ Parachute et balise

Entre 2004 et 2007, le parachute a sauvé 17 personnes. Il aurait vraisemblablement pu en sauver une vingtaine d'autres, au moins !

Conditions

- En cas de collision, turbulence de sillage, malin, décollage atterrissage, perte de contrôle, velle basse hauteur, terrain intercepté, terrain trop court...
- Impact au sol sans parachute - 0 pts
- A l'atterrissage : "Danger toute d'extraction"

Procédure



Interception, identification... **et stress !**

Que l'on ne se méprenne surtout pas : aux côtés de toutes nos Fédérations Aéronautiques réunies au sein du CNFAS, la FFPLUM s'est toujours opposée à la création et au maintien des multiples et inutiles ZIT, totalement inefficaces en terme de « sécurité » et qui appartiennent surtout au domaine de la gesticulation politique.

Pour cette dernière raison, il serait vain de se bercer d'illusions en imaginant faire reculer le gouvernement sur ce sujet. Actuellement, nous tentons d'ailleurs ensemble d'enrayer de nouveaux délires paranoïaques dans le domaine de la « sûreté » des aérodromes secondaires ; alors, espérer faire réduire le nombre des ZIT, qui sont en passe de devenir permanentes, est un challenge qui n'est pas gagné d'avance. Nous pouvons espérer néanmoins, au cas par cas, obtenir certaines modifications ou aménagements. Mais nous devons et devons encore faire avec.

C'est ainsi que des pilotes de toutes les catégories de nos aéronefs pénètrent parfois et **involontairement** dans ces ZIT. Ils se trouvent alors en infraction avec les lois et règlements de la République ; il peut leur arriver de ce fait d'être interceptés pour identification par un hélicoptère ou un chasseur de l'Armée de l'Air, et cela d'autant plus facilement si l'aéronef est équipé ... d'un transpondeur en fonctionnement !

Jusqu'à-là, il n'y a rien à redire du point de vue strictement « réglementaire ». Ce qui est totalement inacceptable, par contre, ce sont les conséquences graves pour la sécurité de l'équipage intercepté, lorsque l'interception n'est pas « techniquement » adaptée à nos types d'avions, d'ULM ou même de planeurs. Deux incidents très récents, médiatiquement mis en épingle, dont l'un a bien failli coûter la vie à deux pilotes, ont démontré :

- que les moyens et les procédures d'interception employés par l'Armée de l'Air pour intercepter et identifier nos petits aéronefs fragiles ne sont pas adaptés à toutes les situations rencontrées
- que les procédures réglementaires (inadaptées) prévues ne sont en outre pas bien connues de nos pilotes, ce qui, dans les deux cas évoqués, a empêché toute communication radio entre l'intercepteur et l'intercepté. L'Armée de l'Air, bien entendu, nous le reproche et se retranche derrière l'incertitude des intentions de l'intercepté pour expliquer les manœuvres insistantes, rapprochées et multiples des intercepteurs

D'accord, nous devons faire des progrès dans ce domaine et nos Fédérations s'emploieront à relayer les messages et à favoriser la connaissance des procédures par les instructeurs et les pilotes.

Mais parce qu'il est entraîné au combat, un militaire non spécialement préparé à une mission de police peut avoir la fausse impression qu'une interception est une procédure facile à gérer pour un pilote privé.

Il est donc impératif que les pilotes militaires, prennent au contraire conscience du fait que la vue d'un Mirage ou d'un Rafale à quelques dizaines de mètres de nos avions et ULM provoque inmanquablement chez leurs pilotes un stress tout à fait compréhensible. Un stress tel qu'il peut altérer chez les meilleurs, les plus compétents et les plus aguerris, la compréhension de l'événement et la mise en œuvre des procédures prévues ; le cerveau risquant fort d'être focalisé par la présence du chasseur et la menace qu'il représente. Le stress se combat par un entraînement intensif. Jamais nous ne pourrions nous entraîner comme les pilotes de chasse à l'interception, dans des conditions réelles, au point d'y être totalement préparés pour le jour où il serait utile d'avoir des gestes totalement réflexes. Un discours qui tendrait à vouloir exiger de tout pilote de loisir, l'entraînement nécessaire pour affronter une situation d'agression en vol, serait absolument inacceptable.

Les autorités militaires doivent donc adapter les consignes techniques d'interception (car malheureusement il y en aura d'autres) en tenant compte des caractéristiques de nos appareils et des réalités psychologiques des pilotes de l'Aviation Sportive et de Loisir. Il est de la responsabilité des chefs militaires, et plus généralement de la puissance publique de tenir compte du fait que dans une opération de police, le protagoniste est un pilote qui est par ailleurs un citoyen pratiquant le pilotage sans objectif opérationnel.

Aucun ordre, aucune mission, ne justifierait le crash d'un équipage de l'un de nos aéronefs au cours d'une interception pour identification.

Le Général commandant le CDAOA (*Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes*), à la suite d'une réunion que nous avons sollicitée sur ce sujet a accepté la constitution d'un groupe de travail mixte CNFAS/Armée de l'Air chargé d'étudier les modalités techniques qui doivent permettre à l'avenir que la vie des équipages ne soit plus engagée.

Certes, l'idéal serait que plus aucun pilote ne puisse se trouver en infraction et être intercepté après avoir traversé une ZIT, parce qu'elles auraient toutes disparu.

Mais nous sommes pragmatiques et, tenant compte des réalités incontournables, nous nous devons d'agir pour que les risques soient réduits au minimum.

Soignez donc vos navigations.

Mais, si malgré cela, il vous arrivait de voir un chasseur « très proche de vous et très cabré », passez alors sur 121,5... !

 **Dominique Méreuz**
Président de la FFPLUM.

Nota → voir les procédures d'interception sur le mémento de la sécurité de la FFPLUM.





Billet d'humeur de **Me Serge CONTI**
Avocat à la Cour de Paris - TH-TT-UL-BL ...

De l'interception des "ultra-légers motorisés" par des... mirage 2000

OU DES VERTUS DU DROIT PENAL SUSCEPTIBLE D'ETRE OPPORTUNEMENT APPLIQUE AUX PILOTES MILITAIRES...



Le mot « *billet d'humeur* » ou plutôt « *billet de mauvaise humeur* » prend ici tout son sens ...

Posons la surprenante problématique :

un ULM qu'il soit pendulaire, trois axes, autogire, à une ou deux places commet l'imprudence, la faute, la négligence, le délit [*la loi ne l'a pas encore qualifié de crime... passible de Cour d'assises*] d'écorner, pire, de pénétrer dans l'une de ces nouvelles zones d'interdiction temporaire - Z.I.T. - essaimées à foison dans notre espace aérien.

La décision est alors prise de « lâcher » rien de moins qu'un ... Mirage 2000 pour « intercepter » l'intrus et éventuellement, on l'imagine, dérouter la bombe, aspirer l'appareil photographique qui aurait saisi les installations sensibles et mieux encore « lasériser » le cerveau du pilote pour qu'il oublie ce qu'il a vu.

Le propos n'est évidemment pas de commenter la création des ZIT, ZRT ou autres EAC ... Ils s'imposent légalement et il en est pris acte.

En revanche quelques sérieuses évidences sont susceptibles de s'imposer, de conduire à un minimum de réflexion commune, et mieux, à réagir et mieux encore à ... s'abstenir !

Chacun de nous se livrera en premier lieu à quelque constat désabusé et nostalgique du bon sens perdu à l'égard d'une décision surréaliste susceptible d'envoyer un mirage 2000 aux trousses d'une « souricette » monoplace quand il s'agit de faire côtoyer pendant un temps terriblement fugace un aéronef qui présente une masse maximale de 17 tonnes, croise à mach 2,2 (plus de 2600 Km/h) et développe une poussée de 9,7 tonnes, le tout pour arraisonner un aéronef de 120 kg de masse croisant à 105 km/h et dont le prix de la liasse de construction se monte à ... 150 euros.

Plus récemment, vient de se poser la question de la légitimité et de la mortelle dangerosité de l'interception par un Mirage 2000 d'un ULM trois axes, ayant pénétré un bref temps dans une ZIT qu'il aura quittée depuis belle lurette quand la « chasse » interviendra et dont l'interception présentera d'autant moins d'intérêt que l'ULM était muni d'un transpondeur, docilement (*je n'ai pas dit naïvement*) en mode de fonctionnement qui le traçait comme une miette de pain sur le nez et qui va permettre à la maréchaussée de le cueillir dès son atterrissage.

La question va se compliquer quand notre « sauveur de ZIT » après repérage de l'immatriculation de l'ULM va décider de remettre intensément les gaz de son Mirage 2000, en prenant une pente ascendante et couper l'axe de route de notre ULM qui ne demandait pas ce bel hommage que de se trouver dans le sillage du souffle de la turbine du mirage ...!

Seule la compétence du pilote servie par une machine d'exception dont les concepteurs ont devancé les dévoiements des hommes et optimisé les résistances de la machine «partie en vrac», vont éviter le drame.

Le juriste doit alors conduire une réflexion et s'interroger sur les limites légales de l'interception et sur le point de savoir si quelque borne n'a pas été dépassée ouvrant la place outre à la justice divine, ... au droit pénal et aux sanctions qui peuvent en résulter à l'égard, notamment, des pilotes militaires.

Pour sanctionner, le droit pénal prescrit un élément légal, un élément matériel et un élément intentionnel souvent présumé.

L'existence de l'**élément légal** ne peut faire de doute en la circonstance qu'il procède de textes internationaux ratifiés par la France ou de textes de droit interne qui, en la circonstance, les complètent opportunément.

La **convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago** le 7 décembre 1944, ratifiée par la France, dispose notamment :

« Art. 3 bis 3 :

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol **et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger.** »

La règle de droit international ne peut laisser la moindre ambiguïté : **la vie des personnes et la sécurité des aéronefs non seulement ne doivent pas mais ne peuvent pas être mises en danger.**

On s'interrogera en outre sur le point de savoir si, dans les circonstances relatées ci-dessus, l'autorité militaire pouvait justifier de « motifs raisonnables » d'interception (*autre prescription de la convention de Chicago*), quand on procède à l'arraisonnement d'un aéronef qui depuis un certain temps a nettement quitté la zone interdite et qu'il est surveillé comme le lait sur le feu par transpondeur et radar militaire interposés qui établiront par la suite, sa « trace radar », sa vitesse, son altitude et son lieu de poser !

La **loi interne** n'est pas davantage bienveillante !

C'est ainsi que le décret n°99-16 du 8 janvier 1999 portant réglementation de la circulation aérienne militaire prescrit notamment que : **L'interception doit être réalisée conformément aux procédures en vigueur.** »

Or les "*procédures en vigueur*" notamment définies par les **RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE** - Annexes à l'arrêté du 3 mars 2006 - (Journal officiel du 3 mai 2006) disposent que :

« 1.1 Les principes suivants sont appliqués :

- a) si elle est entreprise, une interception **se limite à déterminer l'identité de l'aéronef**, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéro-drome désigné ;
- b) l'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort ;

1.2 Une méthode normalisée est établie pour les manoeuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil. **Cette méthode est conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.**

1.3 *Des dispositions sont prises en vue d'utiliser le radar secondaire de surveillance ou l'ADSB, lorsque cela est possible, pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient être l'objet d'une interception.* »

suite P8

On peut donc imaginer que "l'identification radar" est une alternative à l'interception qu'elle exclut de fait, surtout quand, comme en la circonstance, l'ULM était sorti de la ZIT, avait connecté son transpondeur et livrait ainsi une parfaite trace radar.

Complétons l'examen de l'arsenal légal par le visa des articles 123-3-2° et 223-1 du Code pénal qui prévoit que :

Pour l'article 123-3-2° :

« Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit (voir 223-1 ci-après), en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait »

Et pour l'article 223-1 :

« **Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi** ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende. »

Même s'il est technique d'entrer dans la démonstration judiciaire de la légitimité de la décision d'arraisonner et des conditions d'application de l'article 223-1 du code pénal – nécessairement – rigoureuses, il paraît peu contestable que :

- s'approcher d'un ULM sorti largement de la zone de sécurité violée un bref temps,
- le souffler avec ses réacteurs sans aucune nécessité de force majeure ou de rébellion établie et alors que les effets des turbulences et spécialement des turbulences de sillage doivent constituer une préoccupation majeure de tout pilote responsable,

sont bien susceptibles d'emporter le constat que le pilote du Mirage 2000 :

- soit, n'a pas mis en application la " méthode conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque" (RÈGLES DE L'AIR ET SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE)
- soit, a engagé un vol sans que cette méthode existe,

et ce faisant :

- a « mis en danger la vie des personnes **et** la sécurité des aéronefs » [convention de Chicago]
- a violé la prescription impérative au terme de laquelle « l'aéronef intercepté ne doit être exposé à aucun risque » [Règles de l'air et services de la circulation aérienne]
- et a commis une *imprudence, négligence et manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi susceptible d'exposer autrui à un risque immédiat de mort.* [code pénal],

La vocation de ce billet est aussi de rappeler que personne n'est au-dessus des lois mais surtout qu'un dialogue constructif et une méthodologie pourraient être bâtis avec l'autorité militaire permettant, tout simplement, le respect de la loi et ... de la vie.

Les pilotes d'ULM n'en demandent pas davantage.

Serge CONTI

VELIPLANE .COM
Aérodrome MEAUX 77
35Kms de PARIS EST / 15Kms d'EuroDisney
01 60 04 76 00

Bons vols pour 2009

SKYRANGER : Compromis idéal

AirBorne FRANCE
Mondialement Approuvé !

MAGNI : La Référence...

PIONEER 200 & 300
ULM de Voyage par Excellence !

Centre de Formation ULM
-Pilotes / Instructeurs
-Réactualisation Instructeurs
-Toutes DNC
-Reconversion Professionnelle (FONGECIF, etc...)

Concessionnaire : Pioneer - AirBorne - Magni - SkyRanger

Accessoires : LYNX - Vêtements OZEE - SKYDAT - ICOM - Hélices DUC

ULM ESPACE AÉRIEN



FORMATION

ULM pendulaire, multi-axes, autogyre et paramoteur



Centre de formation instructeur ULM
Centre de réactualisation IULM
Centre de contrôle IULM
Formation travail aérien

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere
Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,
Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12
<http://www.espace-aerien.com>

ULM ESPACE AÉRIEN

DIFFUSION & MAINTENANCE



Importateur Quicksilver France



Centre d'essai DTA et ICP Savannah
Revendeur Magni Sud-Est - Escale KBI
Nouveau : atelier de maintenance
réparation ULM, multi-axes et pendulaire

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere
Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,
Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12
<http://www.espace-aerien.com>

Le Championnat de France 2009

se déroulera du 31 mai au 06 juin

à Puisseguier

au club "Les ailes du Lirou"
région Languedoc-Roussillon.



Les dossiers d'inscription devront être envoyés au plus tard le 25 mars 2009 à la Fédération, toutes classes confondues.

Un stage de formation de Commissaire sera organisé pendant le Championnat, pour toutes les personnes intéressées, s'adresser à son Président du Comité régional.

➔ Les sélections des **pilotes paramoteurs décollage à pied monoplace homme**, se feront au courant du premier trimestre 2009 sous la responsabilité des Présidents des Comités régionaux. Ne seront sélectionnés pour le Championnat de France que seulement 44 pilotes. Les épreuves seront les mêmes que l'année 2008, avec une navigation en plus.

Toutes les informations pratiques seront sur le site Internet de la fédération d'ici la fin de l'année 2008.

La commission sportive recherche des clubs volontaires pour l'organisation des Championnats de France 2010. Envoyez votre candidature à la Commission sportive au Siège Fédéral.

Didier SALINAS
Commission sportive

Info
sur

www.ffplum.com

Cadets de l'air 2009

Avec le soutien de l'Aéroclub de France et de la DGAC, l'association des Cadets de l'Air organise, comme chaque année depuis plus de 60 ans, les échanges internationaux des Cadets de l'Air (en bon anglais IACEA- l'International Air Cadet Exchange Association).

Cet organisme international regroupe 19 pays dont la France. Il propose, sur la base de la réciprocité, pays par pays, d'échanger des jeunes (18 à 21 ans) pour leur faire visiter un pays et prendre de nombreux contacts dans le domaine aéronautique pendant la période de mi-juillet à début août.

Une phase de présélection sur dossiers (janvier) permet au comité de sélection d'établir une liste d'environ 60 garçons et filles.

Ceux-ci sont alors convoqués à Paris en février pour une sélection finale qui verra désigner les sélectionnés 2009 (test écrit et oral d'anglais, de connaissances générales et aéronautiques, et un entretien).

En 2008 des échanges ont été établis avec les pays suivants : Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Canada, Chine (Hong Kong), Israël et Suisse.

La vingtaine de cadets et cadettes sélectionnés seront répartis en fonction des résultats de la sélection finale et de leurs aspirations pour visiter ces pays en compagnie de cadets et cadettes d'autres nations membres de l'IACEA. Des groupes de 20 à 30 cadets sont ainsi constitués. Selon les pays et leur type d'organisation, les cadets sont logés dans des hôtels, des bases aériennes ou encore dans des familles d'accueil.

L'Aéroclub de France accueillera dans le même temps un nombre identique de jeunes étrangers en provenance des pays où seront reçus les jeunes Français. En 2008, une journée, organisée par la FFPIUM, a permis aux Cadets étrangers de visiter une base de l'armée de l'air avec venue en vol sur un ULM biplace (*voir l'article page 11*).

Conditions requises pour faire acte de candidature

- 1/ Etre de nationalité française.
- 2/ Etre membre et être présenté(e) par une association affiliée par la FFA, la FFVU, la FFP, la FFVL, la FFA, la FFPLUM ou la FFAM.
- 3/ Etre âgé de 18 à 21 ans.
- 4/ Posséder une expérience aéronautique significative dans son (ses) domaine(s) respectif(s). Brevet de pilote au minimum.
- 5/ Avoir une bonne connaissance de la langue anglaise parlée.

La FFPLUM participe à ce jury de sélection. Nous souhaitons donc connaître les candidats issus des Clubs ULM.

Nous demandons donc aux futurs candidats de faire parvenir à la fédération, par l'intermédiaire de leur Club, le dossier d'inscription aux Cadets 2009 dès qu'il sera disponible sur le site.

<http://www.envolee.org>

Seuls les dossiers transmis par la fédé à l'association des Cadets seront pris en compte.

Pour d'autres informations, consulter
<http://www.iacea.com>

Jean-Charles Chevrier
Commission Jeunes FFPLUM - BIA/CAEA





Bienvenue chez les P'tits

Vous connaissez sûrement les Cadets de l'Air. C'est un programme d'échange à caractère aéronautique qui permet à nos jeunes licenciés de partir à l'étranger rencontrer d'autres jeunes.

Chaque année, nous sélectionnons environ 25 licenciés d'une fédération aéronautique française, dont la FFPIUM, pour représenter la France dans un des pays partenaires (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Chine (Hong Kong), Pays Bas, Israël, Suisse, Turquie...) et visiter des installations aéronautiques.

← **Ci-contre, vous trouverez une information d'appel à candidature pour la promotion 2009 des Cadets de l'Air.**

Réciproquement, nous recevons un groupe de Cadets étrangers qui viennent en France (mi juillet - début août) visiter Airbus, Dassault, Air France, Britair, etc. Cette année nous avons proposé d'organiser une journée de découverte de l'ULM pour les 21 Cadets (1 Allemand, 2 Australiens, 2 Autrichiens, 4 Belges, 5 Canadiens, 2 Chinois, 2 Israéliens et 3 Suisses) présents et leurs accompagnateurs.

Comme c'était une première et pour des facilités d'organisation, la journée retenue (le 24 juillet) s'est déroulée à Nancy.

Que faire ? D'abord les faire voler en ULM. Le Comité régional Lorraine a contacté tous les clubs des environs pour trouver 25 pilotes bénévoles (avec leurs appareils 3axes et pendulaires) et les faire venir le matin du 24 juillet sur Nancy-Essey.

Ensuite où ? Le projet, un peu fou, de venir en vol visiter une base aérienne de l'armée de l'air a été suggéré. Enthousiasme général y compris du commandant de la base mais nécessité d'obtenir l'autorisation des autorités militaires de tutelle. Autorisation accordée dans un délai d'à peine deux mois.

Enfin comment ? L'organisation pratique est compliquée du fait de l'activité de la base en manœuvre le

jour prévu. Briefing auprès des opérations aériennes : tous les mirages seront posés dans un créneau de 30 minutes pour laisser le temps à notre armada de 25 ULM de faire un tour de piste un peu réduit (on vole un peu moins vite) et de se poser pour un dégagement sur la première bretelle (on se pose un peu plus court). Idem pour le retour.

Briefing auprès de nos pilotes bénévoles : les consignes sont passées pour faire arriver 5 groupes de 5 appareils à la minute près (environ 30 minutes de vol entre Nancy Essey et Nancy Ochey) avec contact radio par groupe pour l'Afiv civil de Essey et individuel pour les contrôleurs militaires d'Ochey. Dernier problème, la météo. On ne vous donnera pas notre truc qui ne marche qu'à moitié car s'il y avait beau temps et une visibilité exceptionnelle, le vent était fort : des rafales à plus de 50 km/h limite pour les 3 axes mais hors limite pour nos 7 pendulaires (un avion de l'aéroclub nous a été prêté en dépannage de dernière minute).

Alors le bilan de cette journée.

Pour les Cadets étrangers et leurs accompagnateurs : opération réussie, beau vol et une visite de la base où tout a été montré, photos autorisées et discussion avec les pilotes de chasse au pied des mirages 2000 C en retour de mission. Pour les pilotes ULM qui les accompagnaient : un grand moment. Après une attente de quelques minutes pour libérer l'espace des chasseurs, nous nous sommes posés sur une piste de près de 2,5 kilomètres... On n'a pas trop l'habitude en ULM ! L'accueil des militaires a été parfait et les consignes de sécurité respectées à la lettre. Pour un premier contact avec les Pros, satisfaction des deux côtés : nous sommes prêts à recommencer.

Pour la FFPIUM une réputation de sérieux pour nos pilotes, nos machines et notre capacité d'organisation. Pour l'armée de l'air une image de l'ULM loin des clichés qui traînent encore par-ci par-là.

Comme une image vaut mieux qu'un grand discours, quelques photos sont jointes pour raconter ce jour d'exception.

En conclusion on peut refaire cela l'année prochaine peut-être dans une autre région s'il y a des volontaires. En ce qui concerne l'organisation, il n'y a pas trop de problème de budget car les collectivités territoriales nous ont bien aidés pour financer bus et repas, la fédération aussi. Il faut simplement anticiper largement car les délais sont longs pour obtenir toutes les autorisations. Et puis surtout un grand merci à tous ceux qui, bénévoles, nous ont aidés dans l'organisation et à toute l'équipe de la BA 133 (au colonel commandant de la base, à ses adjoints, aux pilotes, au service de communication...) qui nous ont tout ouvert un jour de (grande) manœuvre.

Jean-Charles Chevrier
Commission Jeunes FFPLUM - BIA/CAEA



2009

Itinéraire retenu

Vendredi 24 juillet 2009
Concentration, accueil
et contrôle des équipages
Berck/ Mer (LFAM)

Samedi 25
Berck/Mer - (Cap Gris Nez) -
Traversée de la Manche - **Damyns Hall** (EGML)

Dimanche 26
Damyns Hall - **Northampton Sywell** (EGBK)

Lundi 27
 Repos - Vols locaux (Shuttelworth - Duxford)

Mardi 28
Sywell - **Damyns Hall** - Traversée de la Manche -
Calais (LFAC)

Mercredi 29
Calais - **EU** (LFAE) - **Le Havre Saint-Romain** (LFOY)

Jeudi 30
Le Havre Saint Romain - Val-De-Reuil (LF2753) -
Saint-Quentin (LFOV)

Vendredi 31
Saint-Quentin - Boulogne Asprecht (LF6251) -
Berck/ Mer

Samedi 1^{er} août : Journée en réserve

Il a été décidé par son équipe d'organisation que le Tour ULM 2009 célébrerait le centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 Juillet 1909, en se rendant en Angleterre.

Les modalités pratiques de participation à cet événement figureront dans le dossier d'inscription qui sera à votre disposition au secrétariat fédéral dans le courant de **la première semaine de février 2009**.

Elles paraîtront également sur le site fédéral dans les mêmes délais. Les participants au Tour ULM 2008 recevront automatiquement ce dossier d'inscription qu'il sera également possible de télécharger.

Les jeunes de moins de 25 ans (au mois de juillet 2009) désirant participer dans le cadre des « aides aux jeunes » peuvent d'ores et déjà envoyer une lettre de motivation, ainsi que les instructeurs souhaitant les encadrer en vol.



Cartes AIP (site officiel anglais) :

http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGML/EG_AD_2_EGML_en.pdf

http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGBK/EG_AD_2_EGBK_en.pdf



**Partenaire
 Officiel du
 Tour 2009**



Tous nos
vœux pour
2009!



made in France

COMBO
HKS - 912 - 912S

Rythme: 4 temps
Tempo: DTA

une gamme à la mesure de vos rêves... avec les ailes Dynamic pour un accord parfait



Voyageur II



Combo FC



Feeling



Ailes Dynamic

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

Parka 3 en 1 60,00 €

100% nylon enduction PVC
Tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Veste Noire
Gilet beige



Veste
+
Gilet

Qualité
et
technique



28,00 €

Chemise Oxford

Manches longues.
Coloris : oxford blue.
70% coton Oxford, 30% polyester. Pointes de col à baleine boutonnées. Empiècement arrière avec 2 plis latéraux. poche de poitrine côté gauche. Poignets réglables arrondis à 2 boutons et patte capucin à bouton unique.
Tailles : S, M, L, XL, XXL, 3XL.



22,00 €

Chemisette popeline

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

Sweat capuche femme 30,00 €

70 % coton
30 % polyester
Coloris : rouge
Tailles : S, M, L, et XL.

Nouvelle
Collection



33,00 €

Mélissa Pantalon femme

98% coton, 2% élastomère. Bas évasés.
2 poches basses sur les côtés.
Finition double aiguille.
Taille : 36.
Couleur : beige.



40,00 €

Pantalon back-pack

Bermuda 2/1 -
70 % coton - 30 % nylon
Coloris : beige.
Option bermuda à l'aide d'un zip placé sur chaque jambe, zip latéral au bas du pantalon.
Tailles : S, M, L, XL et XXL.



60,00 €

Blouson Pilote unisexe

Coloris : navy. Fourrure de col amovible. 100% nylon épais doublé Ouatine. 1 poche intérieure / 1 extérieure + 5 pochettes sur bras gauche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL, 3XL.

Sweatshirt capuche 30,00 €

80 % coton - 20 % polyester. Coloris : blue navy. Capuche doublée avec cordon ton sur ton, poche kangourou.
Toutes les finitions à double pique. Face externe en 100 % coton peigné. Tailles : S, M, L, XL et XXL.



Pantalon et Gilet Safari 70,00 €

Coloris beige. 100% coton lavé CANVAS.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



40,00 €

Pantalon seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
2 poches sur côtés.
3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie.
Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat)



100%
coton
lavé
Canvas



40,00 €

Gilet seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
100% coton lavé CANVAS.
Col montant avec cordon de serrage.
1 poche intérieure.
2 grandes poches avec rabat.
1 poche téléphone.
1 poche zippée avant.
1 grande poche Ar. zippée.
Doublure filet sur le haut du corps.
Rabat velcro sur toute la longueur du zip.
Cordon de serrage à la taille.

Polo Sleeves 22,00 €

Coloris : bleu navy. 100% coton peigné. Manches longues. Bande de propreté au col, couture aux épaules renforcée pour une meilleure tenue. Plaquette 3 boutons.
180 gr/m²
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



22,00 €

Polo Pocket 18,00 €

Coloris : bleu navy. Manches courtes avec poche. 100% coton peigné pré-rétréci à fil de chaîne continu (ring-spun), bande de propreté au col, coutures aux épaules renforcées pour une meilleure tenue. Plaquette 3 boutons. Poche de poitrine renforcée au niveau de la poitrine supérieure. 180 gr/m²
Tailles : M, L, XL, XXL.



18,00 €

Tee-shirt col V 10,00 €

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



2
Couleurs
au
choix

10,00 €

10,00 €

Tee-shirt Femme col V

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



CNFAS-AecF : Le Protocole

En réalité, le texte du protocole que viennent de signer symboliquement, dans les locaux de l'Assemblée nationale, le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives et l'Aéroclub de France n'a pas grande importance en lui-même. Seul, l'esprit qui a présidé à cet accord est historique et mérite que l'on s'y attache. Complémentaires, les deux Institutions décident enfin de travailler dans la même direction, vers le même but, ensemble, dans le respect mutuel de leurs spécificités, en apportant chacune ses compétences, ses énergies et ses moyens pour aboutir au seul résultat qui compte pour nous tous : le développement de l'Aviation Légère, Sportive et de Loisir !

Ce sont les hommes qui ont et auront « les manettes et les commandes » de nos deux organisations et de leurs composantes et qui feront vivre ou mourir cet esprit qui vient de naître... ou de renaître.

Monsieur Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile, et Monsieur le Député Leroux ont présidé la cérémonie de signature de cet acte de réconciliation, porteur d'espoir. C'est la preuve, si besoin était, de l'importance politique qu'il revêt aux yeux des hautes instances de l'Etat et des représentants du peuple.

Les symboles sont aussi importants que les actions qui en découlent. Mais il nous reste maintenant à les traduire effectivement en actes.

Ce protocole est une profession de foi en l'avenir et la garantie, si nous le voulons tous, que plus aucune énergie ne sera consacrée à autre chose qu'au bien de notre passion commune : **voler !**

Pour les présidents des Fédérations Aéronautiques et Sportives,



Dominique Méreuze
Délégué Général du CNFAS



Réunion CNFAS à l'Assemblée Nationale

Le CNFAS et l'AACF ont signé le 22 octobre dernier le protocole qui met fin à plusieurs mois de discussions et fixe les modalités de la représentation de la France auprès de la FAI.

Le pouvoir sportif aux fédérations

Aux termes de cet accord, si c'est le président de l'Aéroclub de France qui continuera de conduire la délégation française lors de l'Assemblée générale de la FAI, c'est bien le CNFAS qui défendra le pouvoir pour tout ce qui concerne son périmètre de responsabilité et tout particulièrement l'action sportive. Ceci découle tout naturellement du fait que les Fédérations sont délégataires du pouvoir sportif par le Ministère des Sports.

La reconnaissance officielle du CNFAS

Cet accord est la reconnaissance officielle du Conseil National des Fédérations de l'ACF au profit du CNFAS, entité qui est plus de leur statutaire ou officielle avec l'AACF. Les signataires se sont engagés à obtenir la reconnaissance du CNFAS au Code de l'Aviation Civile.

Ainsi sont jontes les bases d'une collaboration fructueuse, et dans le respect des responsabilités

de chacun, entre les Fédérations - en charge de la représentation des 150 000 pratiquants français de l'aviation légère, sportive et de loisirs - et l'Aéroclub de France, fort de sa légitimité historique. L'événement s'est tenu à l'Assemblée Nationale en présence de plusieurs députés membres de Groupe d'Inciacs parlementaires de l'Aviation Légère présidé par Bruno Leroux et de M. Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile. C'est donc un événement marquant en tous cas, celui de la légitimité incontestable du CNFAS. L'événement fut aussi l'occasion de faire le point sur les préoccupations de moment.

Accompagner les fédérations

Parallèlement à la signature de ce protocole, les députés Bruno Leroux (PS), Jean-François Lenoir (UMP), Yves-François Rumpf et Jean-Paul Lecoq (PC) ont tenu à reconstruire le CNFAS. Tous pilotes, ils ont clairement exprimé leur volonté d'accompagner les fédérations dans leur action

de défense et de promotion de l'aviation légère. Un geste apprécié d'autant plus que les sujets ne manquent pas, qui visent souligner le travail des fédérations en direction des élus.

Le CNFAS, par l'intermédiaire de son Délégué Général Dominique Méreuze (président de la FFPLUM) et de son Secrétaire Général Jean-Claude Rocaud (président de la FFA), a rappelé les différents combats en cours. Un de ceux-ci concerne la défense des terrains menacés. Ceci à cause d'un manque de communication noté entre les différents acteurs des aérodromes ou de mesures de sécurité excessives et injustifiées. Quand ce n'est pas une cohabitation difficile avec des riverains toujours plus détrevés. Ces facteurs mettent en péril l'avenir de nombreuses plates-formes.

Améliorer et sauvegarder

Le CNFAS a profité de la présence de Patrick Gandil, directeur de la DGAC, pour l'interpeller sur la difficulté croissante de se déplacer dans des espaces aériens toujours plus compliqués. M. Gandil a signalé que des dossiers importants sont déjà en cours : chaque DAC se doit d'identifier les zones difficilement franchissables par les pilotes privés. Exemple, beaucoup de problèmes liés à l'utilisation de la radio sont constatés. Des couloirs « particulièrement dangereux » devraient voir le jour dans ces espaces difficiles pour permettre une navigation plus aisée.

Il est également question d'étendre le service rendu par Seine Info. Mais pour cela, Patrick Gandil a besoin d'un peu de temps. Pour être efficace, il faut recruter et former des techniciens.

De plus, les problèmes rencontrés par les collectionneurs d'avions anciens sont réglés à personne. Pour la DGAC, il est important de créer ou d'adapter un modèle qui permette à tous les avions de collecter le vol. Un projet de vote partagé par le CNFAS qui s'attache, entre autres, à ce que son effort soit porté sur le coût des assurances liées à l'aviation de collection.

Enfin le Directeur Général a invité chacun à continuer pour que les sports aériens deviennent sports olympiques. ●

LE RÔLE DU CNFAS

Le CNFAS ne se substitue pas aux fédérations. Dans le respect de l'autorité propre à chacune d'entre elles, le CNFAS assure la gestion des intérêts communs aux différents fédérations aériennes françaises de sport.



Les membres du CNFAS : Fédération Française Aéroclub de France (FFAF), Fédération Française Aéronautique (FFA), Fédération Française de Pilotage (FFPLUM), Fédération Française de Sport Aérien (FFSA), Fédération Française de Vol à Voile (FFV), Fédération Française de Parapente (FFP), Fédération Française de Planeurs (FFP), Fédération Française de Sport Aérien (FFSA).

le
28
mars



Assemblée Générale élective

Cette étape importante de la vie de notre fédération se déroulera le 28 mars 2009. Importante, car elle sera pour vous l'occasion de choisir l'équipe qui vous représentera durant les quatre prochaines années.

Si vous souhaitez faire acte de candidature, le secrétariat fédéral tient à votre disposition le formulaire à retourner à la FFPLUM avant le 12 mars 2009.

Ce document sera également téléchargeable sur : www.ffplum.com

Les informations logistiques (horaires - lieu) vous seront communiquées ultérieurement via nos supports habituels.

le 27 octobre dernier à Amsterdam,



Lors de l'Assemblée Générale annuelle, les membres de l'EMF se sont réunis le 27 octobre dernier à Amsterdam. Voici la nouvelle composition du Comité Directeur de l'EMF élu lors de cette session pour un an :

Président → **Keith Negal** (Grande Bretagne)
 1er Vice President → **Dominique Mereuze** (France)
 2ème Vice President → **Jan Fridrich** (République Tchèque)
 Secrétaire Général → **Jacqueline Costa** (Portugal)
 Trésorier → **Hans Havsager** (Danemark)

Base ULM Saint-Exupéry

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

Casques pour Pendulaires

Casques pour Multiaxes

Transpondeur T 2000

Radio M 760

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



ces dames autour d'un respectable pilote et constructeur de jodel M. Louis Devallerie, terrain de Champlémy.



Les femmes pilotes volent !

En tant que responsable de la Commission « voler au féminin », je remarque cette année, une présence bien réelle et, en augmentation, des femmes pilotes sur les manifestations diverses organisées dans les Régions ! En exemple, je veux souligner la participation de 5 femmes pilotes à la traversée de Bourgogne. Trois en pendulaire mono, Odile Rablat (club de Losnes), organisatrice pour le Comité Régional Bourgogne, pilote pendulaire et paramoteur, Emmanuelle Meyer (club de La Clayette), et Patricia Roumier (club de Til Châtel), qui juste brevetée, a participé au stage d'entraînement puis aux Championnats de France et d'Europe avec brillance dans la catégorie pendulaire monoplace. Deux en multiaxes, Marielle Bayer (club de Bar sur Seine), qui a aussi fait le Tour ULM, avec une belle place en option « compétition » et, venue au rassemblement femmes à Dreux, moi-même.

Monique Bouvier
Commission « voler au féminin »



Afin de faire découvrir le milieu de l'ULM aux femmes

et peut-être de provoquer de nouvelles vocations ! Le Comité Régional ULM Poitou-Charentes avec la participation de la Région a organisé deux week-ends découvertes sous le titre « Voler en ULM au féminin ! »

Pour lancer cette nouvelle idée, le Comité a souhaité donner un coup de pouce aux clubs participants en subventionnant à hauteur de 50% les baptêmes réalisés.

Le bilan de ces journées est une vraie réussite !

Une centaine de femmes au total se sont rendues dans les clubs de la région (Usseau, Chenay, Nantillé, Corme Ecluse, Niort, Pouancay,...) et se sont « envoyées en l'air » ! Ces vols ont été pour elles, des moments formidables ! INOUBLIABLES ...

Valérie Cartais



6^e rassemblement national

Le 6^e rassemblement national des femmes élèves et pilotes ULM toutes classes aura lieu à La Réole LFDR. Le club organisateur dont plusieurs femmes pilotes est le Cercle Aéronautique des Vignerons du Bordelais ... Beau programme en perspective ! Alors Mesdames et accompagnateurs, réservez vos dates pour venir en région Aquitaine, les 11, 12, 13 et 14 juillet 2009 et voler sur les rives de la Dordogne !

Monique Bouvier

14 rencontres interclubs planifiées à l'initiative du Comité Régional Auvergne en 2008



J'ai découvert ce programme sympathique lors de la dernière opération de l'année, organisée par toute l'équipe du club ULM Livradois Forez, à l'occasion de l'inauguration des nouvelles installations de la société Libre à toi ULM, en ce magnifique dimanche du 19 octobre, sur l'aérodrome d'AMBERT. Reçus par Jean-Noël Penin, vice président, et toute l'équipe du club local, André Charlat secrétaire du comité régional, c'est une bonne trentaine de pendulaires, multiaxes et un autogire qui sont venus, des clubs voisins mais aussi des clubs des régions limitrophes... Comme le Beaujolais, fort représenté avec 6 multiaxes ! On se souviendra de l'accueil chaleureux aux crêpes et jus de pomme maison ! Vivement le programme 2009, pour partir vers divers points de la belle région Auvergne.

Monique Bouvier

Prolongez Noël pendant toute l'année !

Recevez en cadeau le DVD Aérofriedrichshafen en vous abonnant un an à Aviation & Pilote

12 N° + 1 DVD A partir de

60 €



Offre 6 mois + Hors Série

6 N° + HS à partir de 35 €



Offre découverte

3 Numéros à partir de 15 €



Coupon à retourner accompagné du règlement à : S.E.E.S., Aviation & Pilote, aérodrome de Lognes-Émerainville, 77185 Lognes, France ; Votre contact : Hélène Montmayer • hmontmayer@aviation-pilote.com • Tel +33(0)1 64 62 05 06

VOS COORDONNEES :

NOM
Prénom
Adresse
Code postal
VILLE
Pays Tel
Email

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

	FRANCE	CEE + Suisse	Etranger + DOM TOM
Découverte (3mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
6 MOIS + HS	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €	
1 AN + DVD	<input type="checkbox"/> 60 €	<input type="checkbox"/> 69 €	<input type="checkbox"/> 79 €
2 ANS + DVD	<input type="checkbox"/> 114 €	<input type="checkbox"/> 130 €	<input type="checkbox"/> 145 €

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

Je règle la somme de € par :

chèque mandat carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

Alerte cambriolages, suite

Vols de pièces détachées

Depuis la fin d'année 2006, une recrudescence de vols par effraction visant les aéro-clubs est observée au niveau national.

Les malfaiteurs jettent leur dévolu principalement sur des moteurs, sur des transpondeurs, sur de l'avionique et sur des matériels VHF équipant les aéronefs ultra-légers motorisés.

87 méfaits sont recensés sur l'ensemble du territoire, pour un préjudice estimé à environ 2 700 000 euros.

Le 27 février 2008, une rencontre est organisée entre Monsieur Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM et le Colonel BETTON, commandant la GTA.

Une rubrique spécifique est créée sur le site de la FFPLUM, alimentée par les victimes, décrivant les matériels dérobés ainsi que le modus opérandi des malfaiteurs.

Le 4 septembre 2008, une cellule d'enquête, baptisée « ULM 44 », coordonnée par l'Office central de lutte contre la délinquance itinérante (OCLDI), implantée dans les locaux de la Brigade de recherches (BR) de REZÉ (Loire-Atlantique), est mise en place.

Les investigations des militaires de la section de recherches GTA de PARIS-CHARLES-DE-GAULLE, orientent les soupçons sur une équipe de malfaiteurs dans les départements de la Loire-Atlantique et du Morbihan.

Courant septembre, trois personnes sont interpellées et déférées devant le magistrat.

L'une d'elles reconnaît sa participation à 14 cambriolages d'aéroclubs ULM identifiés depuis une année, et donne des indications sur d'autres vols. Les cambriolages visés par la commission rogatoire sont tous résolus.

L'enquête démontre qu'il s'agit d'une bande organisée agissant à partir de la Roumanie, spécialisée dans le vol des moteurs ROTAX et de matériels aéronautiques. Ceux-ci seraient écoulés en Roumanie.

Le 23 septembre 2008, la procédure est clôturée et transmise avec les scellés au magistrat. Ce dernier délivre une commission rogatoire internationale afin d'interpeller rapidement un des auteurs en Roumanie.

Le déplacement d'enquêteurs de la GTA en Roumanie, permet à la police locale d'interpeller le chef présumé de la bande organisée le 21 octobre 2008.

Après notification d'un mandat d'arrêt européen, cette personne est extradée vers la France, déférée devant le magistrat, mise en examen et placée sous mandat de dépôt.

Grâce aux renseignements mis en place sur le site de la FFPLUM en temps réel, les enquêteurs ont pu agir rapidement, orienter leurs recherches et mettre fin aux agissements des « Pilleurs de moteurs ».



Gendarmerie des transports aériens, bref historique

La Gendarmerie nationale apporte un concours permanent au milieu aéronautique depuis 1912.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, lorsque l'autorité militaire remet à l'aviation civile naissante, les terrains d'aviation et les services qui y sont implantés, la gendarmerie est naturellement associée à la protection des aéroports. C'est pourquoi, il est créé en 1953 une formation "spécialisée" de la Gendarmerie nationale dont la mission s'exerce au sein de l'aviation civile.

La gendarmerie des transports aériens est placée "pour emploi" auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), par arrêté du 28 avril 2006 paru au Journal Officiel du 3 mai 2006.

MISSIONS

Les missions se caractérisent par des missions générales dévolues à la Gendarmerie nationale et par des missions plus spécifiques :

En matière aéronautique :

- police aéronautique (contrôles aviation générale...)
- constatation des accidents et incidents aéronautiques

En matière de sûreté :

- contrôle des sociétés mettant en oeuvre les mesures de sûreté sur les aéroports et zones de fret
- protection des installations de l'aviation civile, protection des autorités, des aéronefs...

Police judiciaire :

- constatation des crimes et délits

ORGANISATION - Structure

- 1 commandant de formation (placé auprès du directeur général de l'aviation civile) et un état-major
- 2 groupements (Nord à Roissy et Sud à Aix-en-Provence)
- 11 compagnies (généralement situées au niveau des directions d'aviation civile)
- 40 brigades implantées sur les aéroports importants du territoire métropolitain
- 7 brigades implantées outre-mer placées sous commandement de la gendarmerie outre-mer
- 1 section de recherches à compétence judiciaire nationale implantée à Roissy
- 3 brigades de recherches implantées à Roissy, Orly et Aix-en-Provence.
- 9 pelotons de surveillance et d'intervention de la gendarmerie (2 à Orly, 3 à Roissy, Marseille, Nice, Lyon, Toulouse)
- 41 équipes cynophiles spécialisées dans la recherche d'explosifs et réparées sur les plates-formes principales

EFFECTIF - 1002 personnels

- Gendarme en brigade de gendarmerie des transports aériens
- Gendarme en peloton de surveillance et d'intervention
- Gendarme en unité de recherches
- Gendarme contrôleur sûreté
- Gendarme contrôleur sûreté du fret aérien
- Auditeur sûreté
- Gendarme maître de chien

Les conditions d'affectation nécessitent d'être gendarme de carrière.

Au cours de leurs affectations, ils suivent différentes formations spécifiques ou stages (aéronautique et sûreté) à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à Toulouse, préparation au brevet de pilote privé avion, stages techniques de base de l'enquête accident...



le 18 octobre dernier,

avaient lieu les premières journées de la sécurité intérieure au cours desquelles, les services de la police nationale, de la gendarmerie nationale et des services d'incendie et de secours présentaient au public les nouvelles techniques et moyens mis en œuvre dans le cadre des missions qui leurs sont dévolues.

Les services spécialisés de la Police Aux Frontières ont réalisé à Bordeaux, l'aménagement d'une piste sommaire et exécuté plusieurs présentations en vol des appareils qu'ils utilisent habituellement : FK 9 et Tétrás.



Cette opération a permis au public, comme aux professionnels, de se rendre compte des qualités de ce type d'appareil destiné à des missions de reconnaissance ou de soutien ainsi que les progrès considérables réalisés en matière de niveau sonore qui en font des instruments discrets et donc adaptés.

Ces appareils, pour que leurs vols respectent les impératifs de sécurité liés aux démonstrations, ont évolué au-dessus du fleuve, évitant ainsi, comme il se doit, le survol du public.

**Commandant
Jean-Jacques BROSSARD**
Chef de la Brigade
de Police Aéronautique Midi-Pyrénées



Le meilleur choix pour la Corse !

corsica ferries
www.corsicaferries.com

ou dans votre agence de voyages
0 825 095 095 (0,15€ la minute)

Trophée Barcouda, la représentativité des Régions aux compétitions

RESULTATS

classements
du TROPHÉE
BARCOUDA

Régions	Représentativité	Performance	Total	Classement
PAYS DE LA LOIRE	150	75	225	1
LORRAINE	140	59	199	2
POITOU-CHARENTES	130	42	172	3
ILE-DE-FRANCE	130	40	170	4
RHONES-ALPES	130	40	170	5
LANGUEDOC-ROUSSILLON	130	38	168	6
CENTRE	130	33	163	7
BOURGOGNE	130	26	156	8
PICARDIE	120	29	149	9
ALSACE	120	21	141	10
MIDI-PYRENEES	120	15	135	11
HAUTE-NORMANDIE	110	17	127	12
P.A.C.A	110	15	125	13
BRETAGNE	110	14	124	14
LIMOUSIN	110	7	117	15

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

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

Importateur :

PIONEER 200

ULM idéal en école
Facile et très agréable à piloter
Confort intérieur
Croisière 190 km/h
Rotax 80 ou 100cv - Jabiru
En Kit ou prêt à voler



De 24.700 (kit) à 53.700 €TTC

PIONEER 300

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



De 36.700 (kit) à 82.000 €TTC

FIREFOX 2000

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



Excellent rapport qualité/prix
(de 16.750 € (kit) à 29.500 € TTC)

Venez nous rejoindre sur l'aéroport
de Valence/Chabeuil (LFLU)
(06 19 72 42 57)

ou

Contactez notre réseau de partenaires
sur notre site

www.alp-valence.com



Championnats du Monde ULM 2009 au Liban



Lors d'un vote « historique » au mois de novembre 2008 à Lausanne, la Commission ULM de la FAI (la CIMA) décidait de confier l'organisation des Championnats du Monde ULM 2009 (Classes Paramoteurs, Pendulaires, Multiaxes) au Liban, alors en concurrence avec la République Tchèque, qui avait par ailleurs l'expérience de l'organisation d'un précédent championnat en 2007.

Nul n'ignore les liens politiques, affectifs et culturels qui lient les peuples français et libanais, tant dans les temps heureux que dans les périodes d'épreuves.

D'ailleurs les « Jeux de la Francophonie » se dérouleront très symboliquement en 2009 également au Liban, réunissant presque 1 500 athlètes, artistes et intellectuels sur cette terre de tradition profondément francophile.

La FFPLUM, elle aussi, ne pouvait que s'impliquer avec enthousiasme dans le défi à relever par ce peuple, certes meurtri, mais fier, actif et entreprenant, impatient de prouver son savoir-faire, de montrer son sens de l'hospitalité ainsi que de faire découvrir le vrai visage de son pays, très différent de celui systématiquement montré par les médias ces dernières années. L'implication de notre Fédération passera donc par une coopération en terme de Direction des Vols et d'élaboration des épreuves sportives ; mais aussi en terme de moyens techniques et humains, de partage des compétences et des expériences, de formations de commissaires sportifs. La France possède dans ces domaines une solide expertise, ayant déjà par le passé organisé à Levroux un Championnat d'Europe et un Championnat du Monde.

Bien entendu, l'entière responsabilité de l'organisation de ces Championnats 2009 reposera sur les épaules de nos amis libanais, dont le chef de file n'est autre que notre médecin fédéral franco-libanais, Assaad Assaker, par ailleurs représentant du Liban à la FAI et porteur de ce projet devenu aujourd'hui réalité.

C'est dans ce cadre de coopération, pour se rendre compte sur place de la faisabilité de cette « première » dans un pays du Moyen-Orient, et également pour évaluer le degré de volonté politique et d'intérêt des plus hautes autorités de l'Etat pour l'organisation de ces championnats, que je me suis rendu à Beyrouth, à l'invitation de toute l'équipe libanaise qui entoure désormais Assaad.



De gauche à droite : G. Assaker, A. Kerillos, R. Dabbass, E. Chaaya, le Président Michel Sleiman, D. Méreuz, A. Assaker, E. Massoud, M. Saliba

Reçue par Monsieur Michel SLEIMAN en personne, Président de la République du Liban, puis par le Chef d'Etat-major des Armées, le Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air, le Directeur Général de l'Aviation Civile libanaise et le Colonel commandant la base aérienne de RAYAK, la délégation franco-libanaise s'est trouvée totalement confortée dans ses ambitions par un soutien enthousiaste et sans ambiguïté au plus haut niveau de l'Etat afin que ces championnats soient une pleine réussite. Nous connaissons bien des sportifs d'un certain nombre d'autres pays qui souhaiteraient un tel engagement de la part de leurs dirigeants politiques !



De gauche à droite : Mrs. Marwan Saliba, Dominique Méreuz, avec le Général J. Kahwaji, Chef d'Etat-major des Armées et le Général S. Dinari, Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air, Assaad Assaker, Georges Assaker et Elle Massoud.

Nos amis libanais sauront sans nul doute relever le défi... Et la FFPLUM entend bien y contribuer utilement. Ensemble, nous favoriserons ainsi la reprise d'une activité d'aviation légère dont la tradition, interrompue par les tragiques événements, remonte aux années vingt. Ce sera enfin l'occasion de promouvoir l'Ultra Léger Motorisé et d'introduire sa pratique dans le beau pays du Liban.



Dominique Méreuz
Président de la FFPLUM.

Journée découverte à Loyat-Ploërmel



Le dimanche 21 septembre a eu lieu à LOYAT-PLOERMEL la 1^{ère} journée de découverte VOLER AU FEMININ en Bretagne ! Que du Bonheur !

→ Cette opération a été un succès à plusieurs titres et a suscité un vif intérêt des femmes pour l'ULM :

Plus de 60 demandes de femmes pour faire un vol d'instruction ! 35 vols ont pu être réalisés, toute demande non satisfaite pour cause de planning complet a reçu un cadeau de consolation (produits de beauté ou gastronomie) et même celles qui n'ont pas pu voler ont été sensibilisées à l'ULM grâce à la participation des femmes pilotes qui ont répondu aux questions des visiteurs !

Les pilotes femmes présentes pour partager leur passion : Anne Marie Le Dorze Pontivy, Valérie Gély Guisriff, Florence Léauté St Brévin, Monique D'Agata, Yvonne Collineau la plus jeune pilote de France, Bérengère Tremblay, Charline Macé, Corinne Souty de Loyat (notre club compte une dizaine de filles pilotes ou élèves et toutes les épouses de pilotes).

Cette journée a été l'opportunité de faire une publicité très positive et pour ça aussi ça valait le coup ! Une couverture médiatique régionale presse, radio et même télé ! Des visiteurs venus de toute la Bretagne de Quimper à Brest (+ de 200km de Ploërmel !) ou encore Nantes ou Rennes, venus en vol ou en voiture.

L'instructeur a réalisé pour les filles, comme prévu, de vrais vols d'initiation sur le SkyRanger du Club : les filles étaient en place pilote, elles ont tenu les commandes et ont profité des phases stratégiques de pilotage, notamment le virage, le décrochage, la

simulation de panne et l'encadrement, et toutes ont eu un vol ou un posé au moteur coupé !

Selon l'instructeur Sébastien, "certaines se sont révélées vraiment douées !" D'autres ont déjà fait savoir qu'elles voulaient passer leur brevet de pilote dans le club de leur région !

Beaucoup de monde s'est aussi intéressé au paramoteur et à l'atelier gonflage de voile, au pendulaire et à l'autogyre puisque les 4 classes citées étaient présentées.

Enfin cette journée a bénéficié d'une météo venteuse mais, comme prévu, ensoleillée ! Un délice !

Parmi les premières réactions de femmes on a pu entendre : "j'avais déjà volé mais piloter un ULM c'est mieux !", "on se sent libre !", "c'est pas si difficile de piloter je me verrais bien pilote !", "l'instructeur a coupé le moteur c'est impressionnant mais ça vole quand même c'est formidable", "c'est extraordinaire", "exceptionnel", etc.

Les 40 bénévoles de l'équipe ont été comblés par les dizaines de sourires de femmes enchantées et d'hommes tout aussi intéressés par l'ULM ! L'ULM et VOLER AU FEMININ ont un bel avenir !

Corinne Souty

ULM Club de Brocéliande - Section Féminine



Info Clubs

www.ffplum.com

→ Escadrille de Châteaublanc

Le dimanche 25 octobre, par une belle journée ensoleillée, le club de l'Escadrille de Châteaublanc d'Avignon Caumont a eu l'immense plaisir d'offrir sur le terrain d'Uzès dans le Gard, grâce à son ULM G1, un vol de découverte pour son centième anniversaire à Madame Marguerite Demoulin. Elle s'est envolée jusqu'à sa maison, pilotée par son gendre Monsieur Serge Présent PDG de G1 aviation.

Après 30 minutes de vol cette alerte centenaire s'est posée toujours aussi pétillante et a sablé le champagne entourée



de sa nombreuse famille et des amis de l'Escadrille. Tous les témoins de ce baptême en garderont un inoubliable souvenir.

Le club de l'Escadrille.

P. Schleiss, P. Jonquet, J. Seve et S. Gerbier.





→ Franche-Comté



Le Tour de Franche-Comté 2008 et rassemblement annuel

Les 13-14 septembre dernier, le tour de Franche-Comté s'est soldé par deux rassemblements de pilotes autour d'une table pour partager rêves et souvenirs.

Ce sont environ trente machines inscrites qui sont restées dans les hangars. Dame météo nous a servi de la pluie en continu le samedi et du vent avec un ciel de traîne chargé le dimanche, bloquant le départ d'un bon nombre de pilotes désirant rejoindre Besançon-Thise.

Etre ensemble était inscrit dans le coeur des pilotes, car ce sont environ 50 pilotes et amis qui se sont retrouvés le samedi et le dimanche en utilisant les voies routières. La volonté de se rencontrer, d'être solidaire, de partager son expérience pour la sécurité de chacun restera la plus belle réussite de ce pseudo tour de Franche-Comté.

Je remercie l'ensemble des pilotes qui se sont engagés et l'équipe du comité en particulier Jean-Claude Colnot, responsable du tour, pour le travail de préparation et sa présence sur les terrains.

Parmi les points forts à ajouter, il y a l'accueil et la table d'excellence apportés aux pilotes par l'école ULM "Les ailes de St Adrien" à GRAY.

Ils resteront gravés dans les esprits et sur les papilles comme un voyage au pays du plaisir.

C'est avec ces mots que je transmets tout mon attachement à la continuité de cette dynamique qui vous appartient, amis pilotes de Franche-Comté.

Je profite de cet article pour lancer un appel à tous les pilotes de Franche-Comté autant pour les remercier que pour leur dire bienvenue au Comité Régional.

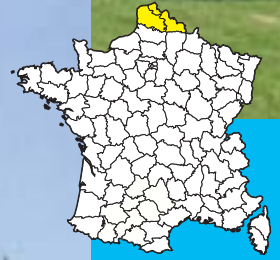
Je vous propose amis pilotes de prendre les commandes de cet ULM régional (Unité Légère en Mouvement) afin d'y apporter l'élan et l'essence nécessaire à la continuité d'une fédération.

C'est parce que l'on a des valeurs à défendre ensemble que nous avançons vers l'essentiel : notre sécurité

C'est avec plaisir que je vous donne rendez-vous à notre Assemblée Générale électorale le 14 Février 2009.

Bien amicalement
Olivier BON
Président Comité Régional
Franche-Comté

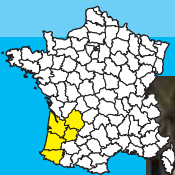
→ Nord-Pas-de-Calais



Le 2ème rassemblement Nord-Pas-de-Calais a connu un grand succès, c'est plus de 40 ULM, multiaxes, pendulaires et paramoteurs qui ont pu se poser grâce à une météo des plus clémentes sur le terrain le plus bas de France (- 6 pieds) mais également à la plus haute latitude de notre territoire. Nos hôtes "Les Cigognes" avaient parfaitement fait les choses pour nous recevoir. Chaque participant gardera de cette journée un excellent souvenir. A l'année prochaine pour le 3ème rassemblement ch'ti.

L'Assemblée Générale électorale du Comité Régional ULM Nord-Pas-de-Calais se tiendra le samedi 31 janvier 2009 à partir de 10 h au restaurant de l'aérodrome de Roclin-court, 62.

Jean-Marc KETELS
Président Comité Régional ULM Nord-Pas-de-Calais



→ Aquitaine



Pour le vingtième anniversaire du Salon des sports de BORDEAUX, le Comité Régional ULM Aquitaine avait, comme l'année précédente, regroupé ses activités avec les autres sports aériens de la région. Cela a donné un stand de 100m² qui, du 31 octobre au 11 novembre 2008 a suscité curiosité et admiration des 140 000 visiteurs de ce salon. C'était la fête du sport à Bordeaux et l'ULM a pris sa place et donné au public une image plus conforme à la réalité que nous vivons.

Philippe BILLAND - Président
du Comité Régional ULM Aquitaine

→ Bourgogne

En Bourgogne, on vole

En Bourgogne, les ULM ont encore « traversé ». C'était la troisième fois et aussi la troisième date de l'année. Le temps était splendide, bien qu'il

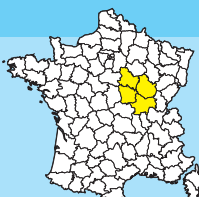
ait réservé quelques surprises à certains sous la forme de brouillard et de vent. Mais ce sont quand même : 2 paramoteurs, 16 pendulaires, 13 multiaxes, et 1 avion qui ont eu le plaisir d'être pilotés ensemble sur trois jours. Le tri-

angle choisi entre Arroux et Loire et la liste de points remarquables permettaient à chacun de découvrir la Bourgogne sous la forme qu'il désirait. L'accueil sur trois aérodromes à Autun, à Ville-Langy (LF5825) et à Paray-le-Monial a été très bien préparé, efficace et aussi très chaleureux. L'objectif de mélanger les différents appareils pour que chacun découvre les compétences et les limites des autres a contribué cette année encore à plus d'expérience et de respect en vol. Enfin, la découverte des nouvelles bases et d'espaces inconnus presque sauvages a été très appréciée. Quant aux rencontres, elles furent nombreuses, parmi les plus célèbres elles vont du pilote-constructeur de 96 ans à celui de 15 ans, et à la championne de Bourgogne en la personne de Patricia Roumier qui a fait l'admiration de tous.

En conclusion, on peut retenir une aventure simple et réussie pour chacun, pas de fausse note et une envie impérieuse de recommencer. Que du bonheur !

Pour en savoir plus, rdv sur le site : www.ulm-bourgogne.fr

Les Comités Régionaux
www.ffplum.com



Bilan

du Tour de France des Musées de l'Aéronautique

Le 19 juillet dernier, 38 jeunes dont 8 polyhandicapés se sont envolés d'une base de Seine-et-Marne pour un tour de France des Musées de l'Aéronautique en ULM. Durant 7 mois, près de 200 jeunes ont été reçus sur notre domaine d'Eure-et-Loir pour être initiés à l'environnement de l'ULM dans le cadre d'ateliers par le biais de séjours de cohésion.

A l'arrivée seuls 38 ont été sélectionnés sur des critères d'assiduité scolaire, de comportement, d'investissement et de résistance pour participer à l'aventure.

C'est donc sous un soleil mitigé que les 12 machines qui constituaient l'escadron se sont envolées pour parcourir la France d'est en ouest à la découverte des fabuleux paysages qui composent l'hexagone. Long de 8 étapes et d'une durée de 10 jours, avec une arrivée à la Ferté-Alais, aérodrome mythique de l'aéropostale, chaque journée était ponctuée d'étapes intermédiaires permettant le ravitaillement des machines et le changement de copilotes.



A chaque étape tel le fameux tour cycliste, c'est toute la caravane d'une quarantaine de personnes qui installait son campement dans des stades ou à même les aérodromes. En fin de journée, après de

longs trajets par les airs et la terre, les jeunes repartaient sur les traces de l'aéronautique qui est un des fleurons de la France et des symboles de l'histoire en visitant les musées.

Ce tour a été entrecoupé de journées de détente où jeunes et moins jeunes ont pu profiter des bienfaits de bases de loisirs ou de l'océan pour soigner la fatigue grandissante et parfaire leur bronzage ou s'adonner aux sports locaux comme le rugby à XIII ou la pala proposés par des associations venues nous initier. Les conditions météorologiques clémentes ont permis de boucler le tour dans les temps mais grâce aussi à tous nos partenaires (IKARUS, Becker, Groupe Dassault, FFPLUM, ITM, ACSE,...) qui nous ont fait confiance et sans qui nous n'aurions pu mener à bien cette aventure.

L'arrivée en Essonne avec parents, amis et partenaires s'est faite dans un climat de joie, de fierté d'être allé au bout tous ensemble et avec l'envie de recommencer une autre aventure. Les objectifs pédagogiques, culturels, d'avoir réuni valides et non valides dans une même activité et surtout le fait d'avoir permis à des jeunes de quartiers sensibles de prendre soin d'eux et d'avoir pu goûter à l'ULM est une réussite pour nous.

Bruno Pommard

Toute l'équipe est fin prête pour renouveler l'aventure.



LI-SIBLE!

Offrez-vous un GPS lisible: Ecran de 7" (18 cm)

Base Jeppesen, pistes ULM, héliports, tout ce que vous pouvez souhaiter dans votre langue, avec une ergonomie et une simplicité d'utilisation rares.

Toutes les infos sur

www.ulmeurope.com

Conseils et Service Professionnels compris !

JEAN CLAUDE BOUSSEL
Président de la FFA

DÉCOLLAGE



Un oiseau égaré croise d'un peu trop près la limousine du roi, qui doit altérer sa route. La bergère, le chef de la police, l'aveugle, les oisillons, le chien du roi et l'automate s'en émeuvent, et tout le monde en parle, trop vite, trop fort, oubliant que quand on ne sait rien il importe de se taire.

Un oisillon se rapproche trop de la tour qui fume, et voilà que le roi envoie un dragon qui passe si près que l'oisillon en perd ses plumes. La bergère, le chef de la police, l'aveugle, les oisillons, le chien du roi et l'automate s'en émeuvent, et tout le monde en parle, trop vite, trop fort, oubliant que quand on ne sait rien il importe de se taire.

Je dis simplement que les espaces de la région parisienne sont si contraints pour les pilotes VFR qu'il est indispensable d'offrir à ces pilotes la possibilité d'appeler, s'ils le souhaitent, une fréquence radio sur laquelle un contrôleur aimable pourra leur dire : « Pas de problème, cher ami, pas de limousine en vue » ou encore « Prenez donc 20° à gauche, c'est mieux, mon cher ».

« Utopique, pas de personnel, trop compliqué, tout ça pour ça, que ne vous contentez-vous de tournicoter au-dessus de votre nid ? », me diront les servants du grand automate dans leur belle cage vitrée. Alors le grand chef du grand automate lèvera la main (le grand chef est un sage et, quand il lève la main, les servants l'écoutent avec attention) et dira : « Les oiseaux et les oisillons ont raison, il faut les entendre. Allons voir comment cela se passe de l'autre côté des mers, où l'on me dit que cela se passe bien. »

Seine Info rend un service apprécié. Élargissons, démultiplions les Seine Info, mettons les pilotes en confiance : jamais l'un deux n'a sciemment pénétré une classe A. Une chose est certaine, les trajectoires radar

Le Roi et l'Oiseau*

« Soyons clair, dit le chef de la police, les oiseaux et les oisillons n'ont rien à faire auprès des tours qui fument ni dans les jardins du roi. Car ces endroits sont impénétrables et le grand automate y veille. Nul oiseau ni oisillon ne doit ni ne peut y pénétrer. Dans notre royaume, sachez que toute erreur est une faute, qui doit être sanctionnée. Zéro pointé, oiseau impétueux ! garde à vue, déféré et plus vite que cela, commission de discipline, correctionnelle, tribunal pénal, ailes coupées... Que ne vous contentiez-vous de tournicoter au-dessus de votre nid ? »

« Et ne me dites pas, ajoute le chef de la police, qu'au lieu de punir, le grand automate devrait se demander comment il aurait pu aider l'oiseau à éviter l'erreur, comment il aurait pu l'aider à sortir de son erreur... C'est interdit, un point c'est tout. »

Paul Grimault et Jacques Prévert me pardonneront de prendre autant de libertés avec leur œuvre si légère et qui pourtant, si clairvoyante, disait déjà en 1980 quel avenir se préparait !

Plus sérieusement, je demande que l'on traite l'erreur avant de chercher à savoir si elle constitue une faute. Je demande une fréquence de recueil, y compris en classe A, pour aider le pilote à lever le doute ou, s'il est trop tard, pour l'aider à regagner des espaces dont la couleur n'est pas le rouge.

exhibées à charge en commission de discipline montrent ceci : un contact radio avec un contrôleur bienveillant aurait à coup sûr remis en quelques secondes le pilote sur sa route. L'absence totale de fréquence de recueil revient à abandonner celui qui a fait une erreur à sa solitude. C'est bien alors que naît le danger.

Bergère, chef de la police, aveugle, chien du roi, automate, servants et grand chef, et vous aussi mes amis les oiseaux et les oisillons, ne vous méprenez surtout pas ! Je ne demande pas la radio obligatoire pour parler avec l'automate, le transpondeur obligatoire pour que l'automate sache où je suis, le parachute obligatoire en cas de contact rapproché avec un dragon, je ne demande pas l'emport obligatoire d'un avocat pour tout vol ni le dépôt obligatoire d'un plan de vol auprès des médias – on doit pourtant bien cela aux médias, si prompts à braquer leurs projecteurs sur les incidents ou accidents aéronautiques.

Je demande simplement qu'un pilote en difficulté puisse être aidé s'il le souhaite avant qu'il ne commette une erreur, ou tout simplement pour le sortir de son erreur.

Il sera toujours bien temps, ensuite, de savoir si l'erreur était une faute. Question de culture...

BONS VOLS

* Titre d'un dessin animé de Paul Grimault et Jacques Prévert, d'après un conte d'Andersen.

→ Zéro, c'est nul !



À l'occasion de la parution de ce numéro 12 de *Pilotes*, je voulais fêter avec vous les deux ans de notre magazine, vous dire l'existence et la passion qui animent notre équipe mais, décidément, le cœur n'y est pas.

Richard Fenwick nous a quittés. Ce grand pilote aux 15 000 heures de vol, dont 5 000

en tant qu'instructeur, nous avait rejoints dès le début. Une stupide panne moteur nous a privés de notre ami à tout jamais. C'est dans ces moments-là que l'on se prend à douter de ses choix et que l'on s'interroge sur la pratique d'une activité de loisir qui peut se révéler aussi cruelle. Je pense aussi à cet accident du Tour ULM qui a vu, cet été, un père et son fils s'écraser aux commandes de leur appareil.

Tout ça pour ça ! A-t-on le droit de continuer ?

Si on écoute les médias, si on se laisse envahir par la rumeur qui monte de la "vox populi", la réponse est "non", sans aucun doute ! Notre société occidentale est tellement obsédée par sa sécurité qu'elle condamne, par avance, toute prise de risque, fût-il individuel. Il est, pour elle, intolérable. Le fautif est voué aux gémonies, traité d'inconscient, d'irresponsable, bref, dans ce système de pensée, il n'y a ni malchance ni fatalité, il n'y a que des coupables. Au pilori les aviateurs !

C'est cette obsession du risque zéro qui a conduit nos administrations à édicter une réglementation aussi absurde que courtelinesque, tout particulièrement

dans notre domaine de l'aviation. C'est elle qui est à l'origine du dévoiement du fameux principe de précaution. Institutionnaliser la peur comme vertu cardinale ne peut que nous conduire à une société où l'esprit d'initiative, le goût d'entreprendre auront disparu. Le fait que nos enfants rêvent, en majorité, de devenir fonctionnaires en est un signe prémonitoire.

Je fais partie d'une génération où les aventuriers, dans le bon sens du terme, faisaient figure de modèles. Car les individus, comme les sociétés, ne progressent qu'en prenant des risques. C'est vrai dans tous les domaines ! La plupart des grandes découvertes ne se seraient pas produites sous le règne du principe de précaution. Pensons aux explorateurs, aux chercheurs, aux artistes... La liste serait trop longue et trop facile à dresser. La créativité est indissociable d'une certaine recherche des limites. La vie aussi, tout simplement !

Alors, il faut surmonter son chagrin et se ressaisir. Prenons conscience que le risque est absolument essentiel à la nature humaine. Son absence affaiblit l'âme et la laisse sans défense. Cessons donc de rechercher le risque zéro. C'est vraiment nul !

Richard Delahaye
Directeur de la publication

PILOTES



envie de 9
excellente année 2009

air création
Toujours un ULM d'avance

AERODROME DE LANAS
07200 AUBENAS FRANCE
TEL. 04 75 93 66 66 FAX 04 75 35 04 03
E-mail : info@aircreation.fr - www.aircreation.fr

Gédéon

de Biyanvrac



Etat Civil :
Prénom : Gédéon
Nom : Biyanvrac (Galouzeau de...)
Signe particulier : ulmiste à tendance paranoïaque

La loi ne fait pas toujours la raison et la raison n'a pas non plus force de loi. Mais pourtant... Ben pourtant, le Gédéon, il se sent comme une âme de philosophe, par moments. Philosophe à la façon de Chamfort, qui définit cette race ainsi : « c'est un homme qui oppose la nature à la

loi, la raison à l'usage, sa conscience à l'opinion et son jugement à l'erreur. » Voilà, alors le Gédéon, dans sa petite cervelle fébrile, il fait ça. Tout bien comme il a dit le Chamfort, les oppositions et tout, et voici ce que ça donne quand il applique ce système de pensée à la réglementation ULM. Ben wé, c'est d'ULM qu'il faut causer ici, que si tu veux une autre fois et ailleurs on pourra aussi s'entretenir de religion, de politique, de littérature slave ou d'hélicon, mais pour le moment, ULM, donc.

Et alors, la masse, par exemple. Ici, en cette matière, quoi, on est en plein dans la loi. Seulement, exclusivement, uniquement et réciproquement. Dans l'esprit des gens ulmiques, que veut dire le Gédéon. La plupart, si. Chez les constructeurs et vendeurs (qui sont tout de même le premier maillon du système), dans la presse plus ou moins spécialisée, et même un peu, dans une certaine mesure, chez quelques fédéristes. Alors là, le Gédéon, il voudrait donc bien vous livrer quelques élucubrations, que nous voici donc enfin dans l'objet du sujet.

La loi dit qu'un ULM ne doit pas peser plus de 450 kilos au décollage. Oui bon, pour les biplaces, sans parachute, pour peu que le constructeur l'ait prévu et tout le tremblement, on va pas refaire le cours, bien que ce ne serait pas un luxe... Et alors bon, il y a donc l'histoire de la masse forfaitaire des occupants, de l'essence embarquée pour une heure au minimum et tout le truc. Ce « tout le truc » engendre donc une notion de masse à vide maximale qui, si elle n'est pas formellement chiffrée dans les textes, existe bel et bien dans les faits. A peu d'autres choses près, dès l'instant qu'un aéronaf peut embarquer 156 kilos forfaitaires de viande, et environ 10 kilos de carburant et ce faisant rester sous les 450 kilos, hop, c'est réglementairement un ULM, même s'il n'y a pas l'once d'un milligramme de marge. A 284 kilos à vide, tu as un ULM.

Et voilà qui suffit donc à le vendre ainsi. « Vendre », entendons-nous bien, ce concept englobe une transaction, ce qui signifie donc qu'au moins deux individus sont consentants, d'accord, ok ok, qu'ils ont bien compris ce qu'on leur dit et tout. Et alors, oui, ils ont bien compris, l'un vient de vendre un ULM et l'autre de l'acheter. Au strict sens de l'esprit comme de la lettre de la loi, c'est bien ainsi. Indiscutablement. Et c'est là que paf ! Si tu mets de la philosophie là-dedans, celle de comme dit plus haut, que tu commences à opposer la nature, l'usage, la conscience et tout le truc, que tu fais revenir le tout cinq minutes dans un bouillon, patatras, tout le truc s'écroule ! Regarde.

Alors bon, la loi donc, dit que cette machine, que nous nommerons « Chombier XIII » pour la circonstance, est un ULM. Soit, jusque-là, le Gédéon t'a montré que ça tient. Après, la raison, qu'est-ce qu'elle dit, la raison ? La raison, donc, elle te dit que tu vas peut-être vouloir t'en servir, de ton truc. Et alors, c'est là qu'il faut bien regarder : 156 kilos que l'on divise par deux donnent 78 kilos. Donc bon, le pilote et son passager doivent peser ça, une fois habillés et équipés. Le Gédéon, qui ne se nourrit que de produits de sa ferme (à part le sel, qu'il faut bien payer comme le démontrait l'autre), tient dans cette enveloppe s'il se flatte beaucoup. Alors bon, on va aller lui dire que sa femme doit probablement peser moins que ça, sans quoi il a des goûts douteux. Raté, il n'en a pas de femme, qu'il t'a déjà dit qu'il ne comprend pas comment ça fonctionne cette denrée-là. Enfin bon, Biyanvrac, de toutes manières, ne vole que seul. Prenons donc des ulmistes moyens, comme toi qui me lis, tiens. Si, avec ton beau-frère que tu amènes voler, vous tenez dans ces 156 kilos une fois équipés, le Gédéon te dit bravo, continue comme ça, tu auras la médaille de la bien-comportance alimentaire énarqueuropéenne « manger-bouger » et tout le truc.

Bon donc, pour toi et ton pax, 156 kilos, ça le fait, admettons. Tu peux donc aller te balader dans ton ULM tout beau que tu viens d'acheter à Blois, que le type qui te l'a vendu t'a convaincu que c'est absolument le meilleur qui soit « j'ai le même à la maison » et tout le chapitre. Et alors, vu que ça file à 250 kilomètres à l'heure, tu vas donc aller à l'autre bout de la France, à 800 kilomètres de chez toi. A peine plus de trois heures de vol pour traverser la France, quel miracle !

Seulement, vu que pour toi seule compte la loi, il va te falloir être cohérent, que sinon tu te mens à toi-même. Donc pour cohérenter, tu la respectes à mort, cette loi. Tu dois donc te poser toutes les heures faire ton plein, vu que t'as pas le droit d'en emporter plus qu'une heure, du coco, et que t'as signé le papier sur lequel tu t'y engages.

Disons que tu as du bol y'a du monde qui t'attend sur chaque terrain façon paddock de Formule 1, que tu es organisé et entraîné et que tu fasses ces pleins en une demi-heure à chaque fois. Tu rajoutes donc deux heures et demie à ton temps de parcours. Ben oui, vu que t'as pas le droit de te poser avec moins de quinze minutes dans ton réservoir, tu dois faire le plein tous les trois-quarts d'heure, et non pas toutes les heures ! Tu t'es donc arrêté cinq fois pour un plein, fais le calcul tu verras.

Pour traverser la France avec ton Chombier XIII, tu auras donc bien 3 heures 20 de vol, mais 5 heures 50 de temps de parcours. Soyons réalistes et admettons le fait qu'une demi-heure ne suffira pas à chaque fois, c'est donc bien plutôt 7 heures au minimum de vol qu'il faudra compter pour parcourir ces 800 kilomètres. Soit une moyenne de 115 kilomètres à l'heure...

Avant ton Chombier XIII que tu as acheté tout plein de dizaines de milliers d'euros à Blois, tu volais sur un « Merdier II » qui volait à 130 kilomètres à l'heure et pesait 230 kilos à vide. Tu pouvais donc être gros, décoller avec tes pleins et des bagages et traverser la France en deux étapes. Soit environ 7 heures de vol.

C'est balot... C'est balot.

Et c'est là donc qu'arrive la raison, qui en l'occurrence s'oppose à la loi. Enfin disons en tout cas que la loi ne la prend pas tellement en compte, sauf devant un tribunal, si c'est bien fait. Or, cette raison, elle te dit, de manière incontestable, que tu t'es fait enfiler que de sommes assez conséquentes pour le même résultat, si le vendeur t'a dit sans tout te dire que c'est un ULM de voyage qu'il t'a vendu... En revanche s'il t'a prévenu que c'est un ULM juste pour faire le tour de ton bois, alors tout va bien.

Ah oui, mais il y a le cœur, nous dit Blaise (Pascal). Celui-là, avec son cœur, il l'agace assez velu, au Gédéon, mais disons que pour une fois il se pourrait bien qu'il ne dise pas que des âneries. Voilà, c'est ton cœur qui t'a fait craquer pour cette chose qui ne te rend pas plus de services que ton « Merdier », mais te flatte dans ton ego, que c'est beau tout plein effilé, que ça te pose son homme, et que le Gédéon n'ira pas y chercher quelque rapport avec le volume des attributs, Freud fait ça très mieux que lui.

Ainsi donc, selon ce postulat psychanalytique, c'est le cœur qui dit quoi faire. Or bon, si la loi, elle, repose sur du concret et que la raison ne saurait avoir tort (a priori), le cœur, lui, tout le monde sait bien qu'il ne raisonne pas. Voire, qu'il déraisonne. Mais nous venons de voir que même en ce cas il a raison, dans le sens « ses » raisons. Aussi, pour que le cœur l'emporte et s'accorde à la loi, on te nous remet un petit coup de raison là-dedans, comme suit : « puisque les clients veulent ça, mais qu'ils voudraient bien, les bons gars, rester dans la légalité sans se poser tous les trois quarts d'heure, la loi doit s'adapter et offrir 600 kilos de masse maximale, voire plus ». Voilà un raisonnement qui tient, indiscutablement.

Sauf que... Sauf que certains constructeurs, et ça le Gédéon le sait bien (il a même des noms), arrivent très bien à produire des machins qui pèsent moins de 250 kilos et volent vite et sont beaux comme le veulent les cœurs...

Alors bon, finissons-en, que sinon l'action « Aspro » va péter les records. La loi dit 450 kilos, et la Fédé poursuit avec ironie, pour mettre une couche de cœur, « I Love 450 ». La raison, elle, nous dit qu'elle « Love 250 »... Après, c'est chacun qui voit...

Quant à Kant, laissons-lui le mot de la fin : « La raison pure est pratique par elle seule et donne à l'homme une loi universelle que nous nommons la loi morale ».





AIR

AIR COURTAGE ASSURANCES

AIRSPORTS Assurances



L'Assurance pour tous les
passionnés d'ULM

www.air-assurances.com

Département > AIRSPORTS (Espace Fédération FFPLUM)



Partenaire des Fédérations et Groupements sportifs

AIR COURTAGE ASSURANCES

N° Vert 0 800 777 107

Fax 04 74 46 09 14
ffplum@air-assurances.com

Courtier de la FFPLUM
depuis 2003

