

ULM

info



*Salon de Blois,
Sécurité,
Championnats de France,
Base hydro,
Biennale de Basse-Ham,
Rassemblement des femmes,
Aviation propre,
Tour ULM,
Championnats d'Europe,
Juridique,
Formation au BIA,
Initiative handicapé,
Voyage,
...*

Alors, heureux ?

C'est en effet la question à se poser, au retour du « **rassemblement** » de Blois, cet événement qui signe la rentrée studieuse des bénévoles associatifs qui vont devoir de nouveau plonger leur nez dans les dossiers, administratifs ou autres, retrouver les soucis de tous ordres après les bons moments de l'été.

Il y a en effet tout au long de l'année beaucoup trop de motifs à être préoccupés par les nombreux problèmes qui nous assaillent et par les sombres perspectives réglementaires qui s'annoncent très régulièrement. Il nous faut donc bien, à un moment donné, trouver des raisons d'espérer et de se réjouir.

Et le « **rassemblement** » de Blois (je n'emploie pas volontairement le mot de « salon ») est l'un de ces fortifiants propres à nous doper pour le reste de la saison, en nous donnant ces fameuses bonnes raisons d'espérer.

Heureux, oui, car si l'on veut bien observer et regarder ce qui se passe et ce qui est présenté à Blois, avec les yeux de la passion et de l'optimisme, on se rend bien compte :

- que l'esprit est toujours là,
- que l'amitié et les échanges priment toujours sur la technique,
- qu'il suffit d'être tout simplement honnête pour constater que l'innovation est toujours au rendez-vous et que les ULM raisonnables et abordables ne manquent pas.

Encore faut-il vouloir les voir !

C'est évident, il y en a pour toutes les bourses et pour tous les goûts. Bien entendu il ne faut pas vouloir ne s'intéresser à 30 ans qu'aux « **ROLLS** » des ULM pour affirmer ensuite que le mouvement dérive parce qu'on ne trouve plus sur le marché que des ULM à cent mille euros...

Paramoteurs, Pendulaires, Multiaxes et Autogires, dans chacune de ces classes j'ai découvert de l'innovation, des modèles simples et abordables, et surtout cette année des prototypes qui vont dans le sens de la légèreté et d'une certaine simplicité retrouvée... ceux qui ne les ont pas vus... n'ont pas voulu les voir ! Je leur dis : « Arrêtez de vouloir nous casser le moral, et soyons positifs ».

Alors, heureux ? Oui, car au cours de ce rassemblement, en plus de l'amitié des copains rencontrés, j'ai trouvé toutes les raisons de persévérer dans ce long et fastidieux travail quotidien qui consiste à ne rien lâcher d'essentiel sur nos convictions, nos valeurs et les moyens de vivre notre dévorante passion.

L'esprit ULM existe toujours ! Faisons en sorte qu'il perdure.



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM.



"Rêve-partie" à Blois

Cette année encore Blois aura été le rendez-vous incontournable des passionnés que nous sommes. Le stand FFPLUM a reçu un nombre de visiteurs impressionnant.

Sandrine, Stéphanie, Véronique nos assistantes fédérales, Alain Martial pour la boutique, Jean-Louis Riégis et Nadine, au simulateur ainsi que Monique Bouvier bien entourée par ses amazones toujours souriantes n'ont pas eu le temps de s'ennuyer.

Pour notre fédération, Blois est l'occasion incontournable de contacts et d'échanges fructueux avec l'ensemble des acteurs pratiquants ou services publics qui contribuent au développement et à la bonne santé de notre activité.

Nous continuerons en 2008 notre progression et le cap des 13 000 licenciés sera dépassé.

Plus que jamais gardons intact l'esprit ULM qui fait notre force et sachons faire en sorte que notre « rêve partie » continue encore longtemps.

Continuez à profiter pleinement et en conscience de la troisième dimension.

Pierre-Henri LOPEZ
Secrétaire Général



INCLUS
dans ce numéro
le memento du
pilote ULM.
112 pages



En collaboration avec NAV 2000, les bases, les clubs et les instructeurs ULM en France.



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, Fabrice Depardieu. Couverture : Sophie Lysiak
Design & print : Agence Mageral & Associés • 01 47 25 35 25 •
Imprimé en France, 11 500 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2008



2

La Police Aérienne à Blois !

Dominique Méreuze



3

Sécurité

Thierry Couderc



4

Championnats de France à Chambley

Didier Salinas



6

Une hydrobase ULM

Paul Dellac



9

Biennale de Basse-Ham

Jean-Claude Ludwig



10

5^e rassemblement des pilotes ULM femmes

Monique Bouvier



11

Aviation propre

Sébastien Perrot



12

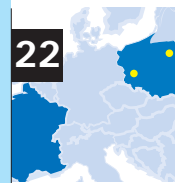
Tour ULM, pourquoi ?

René Viguié



18

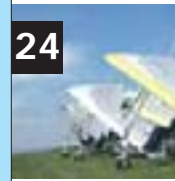
Nos sponsors du Tour ULM 2008



22

Championnats d'Europe 2008

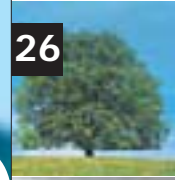
José Ortéga & Alain Barthère



24

Juridique

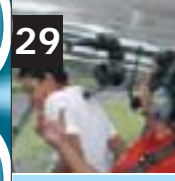
Serge Conti



26

Récit d'un crash

Michel Marty



29

Formation au BIA

Yves Perrine

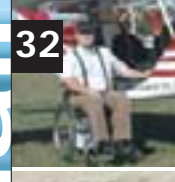


30

Info Clubs

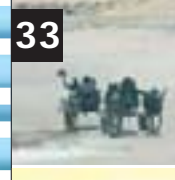


Info Comités Régionaux



32

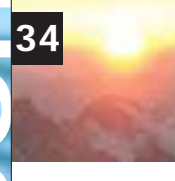
Initiative



33

Réunion-Madagascar en ULM

Denis Hammentien



34

Hommage à Joël et Manuel

Dominique Méreuze



36

Lu pour vous



37

Gédéon

La boutique 20



La Police Aéronautique de la Police aux Frontières chevauche des ULM !



Accueil du Commandant Brossard sur le stand fédéral.

Rassemblement de Blois 2008 : visite au stand de la FFPLUM du Commandant Brossard JJ, et d'une partie de sa brigade de la Police

Aéronautique Midi-Pyrénées de la Police aux Frontières !

Non, ce n'était pas pour passer les « menottes » à notre Président, mais bien au contraire pour prendre un contact amical avec la Fédération et nous annoncer une bonne nouvelle : la PAF, et en précurseur la Brigade de Toulouse, s'intéresse, pour des raisons autres que celles de « répression » à l'ULM, considéré encore par certains de la « maison » comme peu « sérieux » et « accidentogène ».

Au contraire, un Tétrax et un FK9 sont utilisés régulièrement pour des missions de contrôle, de surveillance, de photographie aérienne et de liaison.



Le Commandant Brossard aux côtés du Brigadier Chef Pujol dans un FK9

Le Commandant Brossard est en formation d'instructeur ULM et est titulaire du CAEA. L'un de ses adjoints, le B/C Pujol, est pilote ULM et Président du Centre de Construction Quercy Rouergue (Bois et Toile).

Nul doute que ces pilotes policiers ne pourront qu'avoir une approche humaine de nos problèmes et de nos petites erreurs ; et qu'ils seront toujours prêts à nous épauler et nous conseiller en cas de besoin.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

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

Quelles sont les démarches prévues par la réglementation après un accident ?



La définition d'un accident aérien est si large qu'elle est parfois un peu difficile à concilier avec la pratique de l'ULM. Elle précise que tout événement ayant provoqué des dégâts et/ou des victimes, survenus alors que des personnes ont embarqué à bord d'un aéronef avec l'intention de voler, sont à classer accident aérien. Théoriquement, un essieu tordu dans un nid de poule, ou un pare-brise enfoncé par un caillou devrait être considéré comme un accident aérien.

Pour l'heure, ce motif conduit le BEA à ne pas accepter d'enregistrer un REC lorsque le déclarant signale une panne ou une avarie quelconque dans la description de l'événement, car ce dernier devrait alors relever du traitement d'un accident.

Quant à l'atterrissage en campagne, même sans avarie ni blessé, ce devrait être un incident aérien, au minimum.

Aujourd'hui, l'une des actions de la FFPLUM consiste à demander que l'application de ces règles relatives aux accidents, soit adaptée à la réalité de la pratique de l'aviation ultralégère, et au principe de la responsabilité individuelle propre à notre régime déclaratif.

D'une manière générale, sachez que la réglementation vous impose de faire une déclaration après tout accident et incident aérien. Cela doit

théoriquement intervenir "dès que le commandant de bord, ou le premier témoin présent, s'est assuré de la sécurité des personnes et des biens". L'esprit de la règle est que chaque pilote doit soumettre ses incidents à l'analyse pour que soit portées le cas échéant à la connaissance de la communauté aéronautique, les mesures propres à éviter que cela ne se reproduise.

Il faut savoir que les pilotes qui déclarent spontanément à l'autorité les événements qui les ont atteints, sont protégés contre les sanctions administratives et disciplinaires qui pourraient résulter de leur démarche.

Citation :

"Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement (...) dans les conditions prévues à l'article L 722-2, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité." Article L 722-3 du code de l'aviation civile.

Attention : cet article n'apporte pas de protection vis-à-vis de condamnations qui découleraient d'une procédure judiciaire, pénale ou civile.

Fin de citation.

Vous pouvez le faire simplement par téléphone à votre district, qui vous demandera sans doute un courrier. Attendez-vous aussi à recevoir la gendarmerie des transports aériens pour constatation simple. Pour cette raison, il n'est pas recommandé d'entamer de réparation avant de vous être assuré de leur déplacement. Sinon, vous pourriez être inquiété au motif de dissimulation de preuves.

En revanche, ne faites pas de REC, car cette démarche n'est pour l'instant recevable que pour déclarer des événements évités, des situations qui auraient pu conduire à un accident, mais n'en ont pas provoqué.

Thierry COUDERC

Commission sécurité
et analyse des accidents

Nombreux sont les pilotes qui sollicitent la commission sécurité de la Fédération après un accident, pour essayer de savoir ce qui s'est produit.

Il n'est hélas pas possible de donner des informations complètes sur les accidents qui viennent de survenir, au-delà des «circonstances générales» que nous pouvons publier.

C'est seulement sur le plus long terme, que des éléments précis peuvent être accessibles, lorsque le BEA fait une enquête approfondie sur un accident majeur ou/et significatif. Concernant les ULM, non certifiés, l'intervention des enquêteurs du BEA n'est cependant pas systématique. Il n'est alors pas rare que la FFPLUM soit consultée pour y apporter un éclairage sur les événements étudiés.

Mais il faut savoir que c'est un processus relativement long, et il faut attendre environ 1 ou 2 ans pour disposer des données les plus complètes après un accident.

Cela dit, si l'étude de l'événement révèle un problème quelconque susceptible d'occasionner d'autres accidents, il est nécessaire d'en avertir au plus vite les membres concernés de la communauté aéronautique. A cet effet, le BEA peut émettre une recomman-

dation urgente. Mais un tel texte ne sera pas nécessairement relié à un accident identifié, surtout si l'enquête n'est pas close. On y lira seulement que «Les investigations du BEA sur X accidents récents conduisent à recommander de ne plus faire ceci, ou de faire cela...».

Cela peut concerner tous les sujets intéressant la sécurité, à propos de conception, de réglementation, de méthode d'entretien, de qualité des ingrédients, de procédures....

Lorsqu'ils ont été bouclés, les rapports publiés sont mis à la disposition du public concerné, par l'édition des divers bulletins, mais aussi sur le site du BEA.

J'invite donc tous les pilotes à visiter régulièrement le lien suivant : <http://www.bea-fr.org/francais/rapports/rap.htm>.

Dans les requêtes, il vous suffit de sélectionner ULM, pour accéder à tous les accidents analysés par le BEA. Vous pouvez aussi aller jeter un coup d'œil sur ceux des planeurs et des avions légers, ils sont tout aussi instructifs pour n'importe quel pilote.

Vous y trouverez aussi les recommandations, et les rapports du REC, bref, tout ce qui est publié sur les accidents et incidents.



Crédit photos : Fabrice Depardieu

Championnat de France 2008 à Chambley

D'organiser les championnats de France d'ULM dans le Nord-Est de la France ne fut pas une «une mince affaire» et un challenge en soi ! Mais grâce à la coopération du club, des services de la DGAC Lorraine, du comité régional et de monsieur M. Hirmke, responsable des espaces aériens au sein de la fédération, ce challenge fut relevé, et a donné naissance à un championnat d'un cru exceptionnel.

Une augmentation de 30 % des compétiteurs, nous avons passé largement la barre des 100. 114 exactement qui se décomposent en 88 équipages comme suit :

→ **Pendulaire-multiaxe**

26 équipages (46 compétiteurs)

- 3 autogires biplaces
- 11 multiaxes (8 biplace- 3 monoplaces)
- 12 pendulaires (9 biplace- 3 monoplaces)

→ **Paramoteurs**

62 équipages (68 compétiteurs)

- 3 biplaces décollage à pied
- 3 chariots biplaces
- 2 chariots monoplaces
- 54 décollages à pied monoplace (10 féminines)

Il est à noter cette année la présence de 22 féminines, et de 19 jeunes de moins de 25 ans, ce qui est de bon augure pour l'avenir.

15 régions étaient représentées et nous pouvons féliciter la région Pays de la Loire qui a remporté le trophée BARCOUDA qui sera remis au président du comité régional lors de l'assemblée générale de la fédération en 2009.

Nous avons formé 13 commissaires et 1 directeur de course, ce qui porte à 30 commissaires formés sur le territoire national, qui vont contribuer au développement de la compétition dans nos régions, entre autres en encadrant sous la responsabilité des présidents des comités régionaux les sélections régionales pour les championnats de France.

Même si au milieu de la semaine un orage très violent s'est abattu sur Chambley, et a fait quelques petits dégâts matériels, ce championnat s'est très bien déroulé avec 9 épreuves pour départager les pendulaires-multiaxes, et 10 épreuves pour les paramoteurs. 9 titres de champion de France ont été distribués.

Devant un tel engouement pour la compétition des paramotoristes décollage à pied, la commission sportive renouvelle la mise en place des sélections régionales sous le modèle de l'année 2008 en étoffant le contenu des épreuves avec une épreuve « mini-maxi » une épreuve de navigation. Ces sélections devront avoir eu lieu avant le 15 mars 2009. 44 pilotes seulement seront retenus pour le championnat 2009 qui devrait se dérouler dans la région du Sud/Sud-Est début juin.

Je tiens à remercier Monsieur J.P. CLERC président du club de Chambley ainsi que toute son équipe, avec le comité régional Lorraine qui nous ont accueillis avec enthousiasme et qui ont su répondre avec patience à toutes nos demandes. Enfin pour ma dernière participation en tant que responsable de la commission sportive et en charge de l'organisation

des championnats de France je remercie chaleureusement tous ceux qui depuis 4 ans m'ont accompagné, soutenu et aidé pour l'organisation et la validation de ces championnats. Je ne les citerai pas ils se reconnaîtront.

Didier SALINAS
Président de la
Commission sportive



Podium Autogire



Podium Chariot biplace



Podium Multiaxe



Podium Pendulaire biplace



Podium Pendulaire monoplace



Podium PF1





Trek 700E*

ÉCONOMIQUE • ROBUSTE • LÉGER • SILENCIEUX

un 4 Temps donne la mesure

« SERIE LIMITEE *
à partir de 21 786 €. TTC »

* Série limitée de 25 ensembles Trek 700E avec aile Fun, Kiss ou iXess à prix exceptionnel (3 840 à 4 270 €uros de remise !)
- Offre valable jusqu'au 30 Octobre 2008 / En photo : Trek 700E + iXess training = 23 067 € TTC



air création

Équipé du groupe moteur HKS Bicylindre, 4 Temps, 8 soupapes, 60 CV, le **GTE Trek 700E** est le tricycle idéal pour les pilotes et les centres de formation tournés vers l'avenir. En fonction du type d'aile auquel il est associé, il sait se montrer aussi à l'aise en tour de piste qu'en grande balade.

Si son appétit d'oiseau, son potentiel élevé* et sa fiabilité sont ses atouts majeurs pour l'instruction, c'est sans doute son ronronnement paisible et sa très grande autonomie que les navigateurs apprécieront plus particulièrement.

Le **GTE Trek 700E** est bien un tricycle tout en mesure, sachant concilier avec élégance accessibilité et respect de l'environnement.

(* 7,5 l/h à 80 km/h - Révision/T.B.O. à 800 h)

AERODROME DE LANAS 07200 AUBENAS FRANCE
Tél : 33 (0)4 75 93 66 66 FAX : 33 (0)4 75 35 04 03
e-mail : info@aircreation.fr web : aircreation.fr

* iXess + Trek 700E : Champion de France 2008
Pilote : Samir Elari - Copilote : Jean-Philippe Carlat

Création d'une hydrobase ULM, pas simple... mais pas compliqué...

Les ingrédients

- Une bonne dose de patience.
- Un site approprié.
- L'appui de la municipalité et des autorités compétentes.

Le site

Le lac de Villefranche-de-Panat fait partie de la chaîne des lacs de Lévezou au cœur de l'Aveyron. Situé à mi-chemin entre Rodez et Millau on peut y trouver sur place tous les aménagements dignes d'une station balnéaire (plage surveillée, sports nautiques, base de loisirs, hôtel, restaurant, villages de vacances, gîtes, campings...) J'ai survolé ce lac des centaines de fois avec le rêve devenu réalité de m'y poser un jour.

Les démarches administratives :

En août 2007 je rencontre le responsable local d'EDF, gestionnaire du plan d'eau, et lui expose mon projet. Il n'y voit aucune objection. Je m'empresse aussitôt de faire la même démarche auprès de M. le maire qui s'enflamme pour le projet et m'assure de son soutien à 100%. A partir de là tout n'est plus qu'une question de temps et une année sera nécessaire pour finaliser le projet.

Contact pris avec la préfecture de Rodez, je reçois la liste des pièces à fournir pour la constitution du dossier de création d'une hydrosurface, à savoir :

- une demande d'autorisation écrite
- l'avis favorable du maire de la commune
- une copie de l'autorisation de l'EDF
- une note précisant l'usage auquel est destinée l'hydrosurface
- une photocopie de tous les titres aéronautiques du demandeur et des utilisateurs de l'hydrosurface
- une photocopie de l'autorisation permanente d'utiliser les hydrosurfaces délivrée au demandeur et aux utilisateurs de l'hydrosurface
- un plan de situation de l'hydrosurface
- une photocopie de la carte au 1/2500ème indiquant l'emplacement de l'hydrosurface.

J'associe à mon projet Jo ASTRUC et Jean-Marc GALTIER, tous deux instructeurs à l'aérodrome voisin de Cassagnes-Begonhès. Chacun de nous doit fournir l'autorisation permanente d'utiliser les hydrosurfaces qui est délivrée par la préfecture du département où est domicilié le demandeur. L'un de nous habitant dans l'Aveyron, l'autre dans le Tarn et moi-même dans la Haute-Garonne, nous adressons la demande à chacune des trois préfectures. Cette demande impliquant une enquête de moralité, nous sommes convoqués dans nos trois gendarmeries respectives pour répondre à un questionnaire d'usage.

En attendant d'avoir réuni tous les éléments pour pouvoir déposer le dossier en préfecture je me rends aux services de la DAC Sud et de la PAF à Toulouse/Blagnac pour exposer mon projet. Celui-ci est accueilli



Je m'enquiers donc de chercher des flotteurs d'occasion ; une petite annonce sur *Vol Moteur* et il m'arrive des propositions de partout et à tous les prix. J'opte pour un jeu de « *Feuillette* » en très bon état et à un prix très raisonnable. Le montage ne pose pas de problème majeur.



favorablement par mes interlocuteurs qui, bien que n'ayant jamais reçu ce type de demande, m'assurent qu'ils mettront tout en œuvre pour la faire aboutir.

Fin décembre j'ai réuni tous les éléments et dépose le dossier complet en quatre exemplaires à la préfecture. Il n'y a plus qu'à attendre le retour de tous les avis des organismes concernés.

Par la suite je devrai modifier ma demande à deux reprises car l'aire de décollage et amerrissage se trouve sur l'axe d'écopage des avions de la sécurité civile. En accord avec les agents de la DAC Sud et la PAF, venus sur place, nous finissons par déterminer le meilleur emplacement.

En avril 2008 je reçois enfin l'autorisation préfectorale de créer et utiliser une hydrobase valable pour une période de deux ans, avec toutes les restrictions qui s'imposent.

La machine

Renseignements pris auprès des professionnels de l'hydro il semblerait qu'une machine du type Weedhopper ou X-Air équipée d'un 582 soit un bon compromis et moi, ça m'arrange car j'ai justement un Weed AX3 Evasion qui ne vole plus beaucoup et qui fera fort bien l'affaire, n'en déplaise à tous ceux qui pensent que l'ère de ce type de machine est révolue.

L'infrastructure

Monsieur le maire m'avait promis son soutien, il tient sa promesse au-delà de mes espérances. Un hangar à bateau est mis à notre disposition, le portail vétuste est remplacé par un portail électrique, un local désaffecté servira de club-house et une rampe de mise à l'eau est confectionnée et mise en place avec l'accord de EDF.

La formation

Début avril nous nous rendons à Marennes d'Oléron pour suivre une formation hydro chez Patrick CHEVROLIER d'Air ULM 17, spécialiste en la matière. Une météo exécrable ne nous permettra pas de finir le stage, Patrick nous propose de venir à Villefranche procéder aux essais en vol de la machine et terminer notre formation.

Les essais

Fin juin, pesée et centrage effectués, l'appareil est prêt à mettre à l'eau. Nous rendons visite aux gérants des campings, du VVF, de l'hôtel du lac et au président du club de pêche pour les prévenir des nuisances sonores que pourraient occasionner nos essais.

Patrick CHEVROLIER est venu de Marennes comme convenu ; nous effectuons les premiers essais de taxiage et les premiers vols qui sont satisfaisants. L'appareil s'arrache bien de l'eau et se comporte très sainement. Hormis quelques modifications mineures pour rigidifier les flotteurs il n'y a rien à retoucher.



Le Club

Pour gérer l'hydrobase nous constituons l'association « Air Des Lacs ». Jo ASTRUC en est le secrétaire et Cyril LUNEAU, un de mes élèves, le trésorier. Ce dernier, paraplégique, est également chargé de mettre en place une section handicap en partenariat avec l'Association « Les Citoyens du Ciel » dont nous sommes membres.

Nos objectifs

- *Baptêmes de l'air en période estivale*
- *Stages d'initiation à l'hydro toute l'année avec hébergement, circuit touristique et gastronomique*
- *Formations au brevet ULM*
- *Vols adaptés aux handicapés*
- *Equipped d'un deuxième ULM en amphibie*



suite p8





Pour nous rendre visite par la voie des airs

La piste terrestre proche du lac que j'avais créée il y a quelques années n'étant plus active pour cause d'implantation d'éoliennes, vous pouvez vous poser sur l'aérodrome voisin de Cassagnes - Bégonhès (à 20 Km), nous nous ferons un plaisir de vous véhiculer jusqu'à l'hydrobase.

Si vous venez en ULM hydro, l'utilisation de l'hydrobase est soumise à mon accord préalable.

Contact

tél.: 05 61 91 25 25 - 06 76 08 34 79
E-mail : paul.dellac@wanadoo.fr

Conclusion

Créer une hydrobase n'a rien d'insurmontable dès lors que personne ne cherche à vous mettre des bâtons dans... les flotteurs... et compte tenu du nombre de plans d'eau il semble que de nombreuses autres hydrobases ou hydrosurfaces pourraient être créées en France.

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont bien voulu croire à notre projet et nous aider à le concrétiser à savoir : M. le maire et la municipalité de Villefranche-de-Panat, EDF, les services de préfecture, les services de la DAC SUD et de la PAF de Blagnac, l'Aviation Civile de Rodez, Patrick CHEVROLLIER pour sa gentillesse et sa compétence.

A nous de démontrer aujourd'hui la viabilité du projet, les débuts étant déjà très prometteurs.

Paul DELLAC



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 !

5^e Biennale Mondiale de Paramoteur à Basse-Ham

par Jean-Claude Ludwig

L'événement de fin juin est devenu le rendez-vous incontournable du plus petit des aéronefs. Plus de 510 pilotes venus de vingt trois nations (quatre continents) se sont pressés à Basse-Ham Airport ULM pour se retrouver et partager une passion commune avec le public.

Des Etats-Unis au Maroc, de la Grande-Bretagne au Panama, de la Syrie à l'Indonésie, du Brésil à la Chine, le monde entier avait rendez-vous en bordure de Moselle, en Lorraine. Un véritable sommet de la discipline paramoteur. Un lieu de convivialité et d'échanges extraordinaires !

Nombreux vols découvertes et d'exhibition, rencontres, record du monde, présentations des dernières nouveautés et spécialement les motorisations électriques. Les passionnés ont pu admirer et comparer les 4 nouvelles générations de gmp électrique, ce qui constituait une première mondiale.

Cet événement est devenu le point de rencontre de toute l'activité paramoteur et cela de par le monde.

Les chiffres marquants de cette

5^e édition 2008

- 514 pilotes inscrits
- 23 nations représentées
- 15 pilotes femmes
- 48 exposants présents
- 326 pilotes en l'air simultanément, nouveau Guinness World Record



Mathieu ROUANET recevant l'Award "Grand Air"



Remise de prix à Denis Perelli Concours construction amateur de chariot

Comptes-rendus, photos et plus sur www.mondial-paramoteur-2008.org

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)



le groupe des participantes 2008
autour de Dominique Méreuze



5^e rassemblement national des pilotes ULM femmes à Dreux Vernouillet.



Rose Fisher



Sandrine Laloe

En tout premier lieu, je tiens à dire un énorme BRAVO au Club ULM Paris Ouest – Evad’Air, présidé par Arlette Ventosa, élève pilote multiaxes, pour l’accueil de grande qualité, qui a été réservé aux 29 femmes pilotes participantes et leurs accompagnateurs, venus d’un peu partout en France.

Le rassemblement a ses habituées, mais il est à chaque fois l’occasion de découvrir d’autres femmes pilotes locales ou proches du lieu comme Rose, Sylvie, Thérèse, Marie-Françoise, Aline, Laure... Et, quelques autres qui ont réalisé une belle navigation pour venir à ce week-end du 14 juillet : à l’exemple de Corinne, Françoise et Raymonde venues de La Réole, Valérie, présidente du club de Guiscriff, Florence depuis St Brévin, puis, Sylvianne, Françoise, Laure et, Marie Paule encore élève, venues en pendulaire de diverses régions.

Cette année, nous avons eu une majorité de pilotes multiaxes et sept pilotes pendulaires. L’autogire « petit prince » nous a rendu visite avec Nelly aux commandes, Présidente région Champagne Ardennes. Pour ce rassemblement, seulement deux pilotes paramoteurs se sont déplacées : Sylvie venue de Reims ainsi que, Carole, de la région Centre et deuxième podium championnats de France paramoteurs.

Au programme, pas une seconde d’ennui avec le club ULM Paris Ouest !

Entre les divers repas, nous avons eu droit à des activités culturelles et sportives gratuites pour ces dames : visite de la Chapelle Royale St Louis à Dreux, monument étonnant à plusieurs titres, après-midi accrobranches, un caricaturiste à disposition pour nous tirer le portrait, Trio de jazz, conférence sur la gestion du stress par JC Wilmes. Et le traditionnel circuit découverte de la région, en vol, pour toutes les catégories ULM, accompagné d’un jeu de réflexion. Enfin, plein de cadeaux pour chacune d’entre nous ! Il faut souligner là l’importance de l’association d’aides financières privées à celle de la fédération et autres structures locales, en l’occurrence cette année, Avirex, Rotax, Musée de l’Air et de l’Espace, Jump motos, Ermap, Sedirel, Somac et Acr.

Le président du Comité Régional ULM Centre, Thierry CHARAMON, et le Président Dominique Mereuze, étaient parmi nous. C’est avec grand plaisir je crois que ce dernier accompagne traditionnellement, une pilote lors du rallye découverte. Cette année, il a pris place dans le savannah, aux côtés de Marie, notre première podium multiaxes féminin aux championnats de France.

Monique Bouvier - Commission Volez au féminin

Mesdames les pilotes et élèves pilotes,
réservez d’ores et déjà
votre week-end du
14 juillet 2009 !

Tous les infos et liens des albums photos sur www.ulm-femmes.info et l’espace au féminin du site fédéral www.fflum.com.





Crédit photo Frédéric Gasson -
l'équipe de la Luciole et de
Razeebus sur le stand fédéral
au Salon Vert du Bourget.

L'amour des objets



Dans le beau film qui lui est consacré Tabarly, qui fut aussi aviateur, note que son goût de marin est moins un amour de la mer qu'un amour des bateaux. Cette passion de la technique, qui commença avec le premier Pen Duick de son père, ne l'a jamais quitté. Elle explique les choix audacieux qui assurent son succès : nouveaux matériaux, premiers multicoques, formule iconoclaste de l'hydroptère. Cet amour des objets peut sembler étrange à une époque où l'objet n'est pas tant fait pour être aimé que pour être consommé. La bonne utilisation contemporaine est à la fois frénétique et transparente. L'objet doit faire oublier sa présence. Notre téléphone portable, notre voiture doivent être diaphanes, nous sommes dans l'ère du « plug and play ». Ils se rappellent à nous lorsqu'ils ne marchent plus. On les maudit après les avoir célébrés, on en change, on passe à la suite, user sans comprendre en évitant l'opacité de la technique.

Faire de l'aviation suppose peut-être encore cet amour des machines. En bichonnant nos appareils, en compulsant le Mondial de l'Aviation, en faisant le pèlerinage de Blois, en traînant dans les hangars, en lisant mensuellement des essais de machine, nous sommes avant tout amoureux, curieux, avec une imagination qui va « à sauts et à gambade », regardant l'évolution de tels détails, attendant fébrilement un dernier modèle, établissant les connexions de nos cultures aéronautiques et de nos expériences de vol. Pour le tout venant nos conversations peuvent sembler ésotériques, peut-être est-ce la source de son caractère, au fond, peu médiatique. La réglementation ULM accentue encore ce rapport charnel à l'objet. La responsabilité de l'entretien de nos appareils, dont nous sommes à 80% propriétaires, nous oblige à une connaissance détaillée de sa technique. On ne peut pas voler sans comprendre.

Une des plus graves menaces, plus culturelle que réglementaire, qui pèse sur notre mouvement tient certainement à une approche consumériste de l'ULM qui ne verrait dans la machine qu'un objet dont on use, en déléguant l'entretien à autrui, en louant un Pen Duick en regardant la mer.

La période que nous vivons est exaltante car, par une ironie de l'histoire, la révolution des transports fait que l'objet technique se rappelle à nous. Il redevient opaque, essentiellement par la contrainte budgétaire (nous ne sommes pas des anges non plus). Pour l'ULM, qui peut sembler avec toutes les pratiques aéronautiques une passion dispendieuse, nous avons tout lieu d'être confiant. Les axiomes de base de notre pratique : légèreté, responsabilité forment un cercle vertueux. La passion de l'innovation est toujours là. L'ULM est le centre de gravité naturel de « l'aviation propre ». Nous n'avons pas besoin d'emprunter un discours environnementaliste en tordant notre pratique pour la raccrocher aux branches d'une idéologie dominante, tout juste doit-on faciliter la prise de conscience de ressources inexploitées ou un peu vite oubliées. En parcourant les travées de la première édition du salon vert du Bourget, en entendant des records tombés, en vol électrique par exemple, en voyant certaine tendance du marché vers des machines simplifiées, en écoutant la passion dévorante et créatrice de certains constructeurs professionnels ou amateurs, on est à peu près sûr d'être sur la bonne voie !



Frédéric Gasson

Constructeurs, pilotes nous avons encore de belles pages à écrire.

La messe n'est pas encore dite ! Alors bien entendu, nous ne sommes pas tous amoureux des mêmes objets et la diversité des machines, doit permettre à chacun de trouver son bonheur. Mais ce bonheur est toujours porté par un intérêt technique où se mêlent réglementation libérale, microstructures innovantes, sens de la responsabilité et ouverture à la richesse de notre histoire aéronautique.

C'est en aimant Pen Duick que l'on aime la mer. En aimant un

appareil que l'on a le sens de l'air. C'est le rôle de notre Fédération d'assurer que ce mouvement reste vertueux.

Sébastien Perrot

Vice-président de la Fédération Française d'ULM



Tabarly → film de Pierre Marcel sorti juin 2008



Par René Vigié

Pourquoi un 9^e ?



// C'est la 13^e édition du Tour.
 Je complète mon petit tableau
 et pour moi ce sera ma 9^e participation.
 Constance depuis 2005, je suis à la retraite, et ça aide. //

Année	Voyage	Au départ de	Edition
1997	1	Sury en Vaux	2
1998	1	Moulins	3
1999	1	Châtellerault	4
2001	1	Château-Thierry	6
2002	1	Tours	7
2005	1	Cholet	10
2006	1	Amiens	11
2007	1	Nancy	12
2008	1	Niort	13



On prépare.

Dans notre secteur géographique on a déjà repéré les copains qui se lancent dans la boucle du Tour. Pour se rendre de concert au rassemblement à la ville de départ.

Cette année c'est LFBNI NIORT. Echange de mails, de projets de navigation sur le Tour lui-même, on est déjà dans l'ambiance ! NAVI dont je suis un fervent adepte, permet d'échanger les projets. Versions étapes directes, versions touristiques... L'auteur, Pierre, en bon samaritain, publie même un itinéraire global du Tour par demi-étapes sur son site. Je passe à Nemours boire un coup, discuter et peaufiner avec Dominique notre trajet pour se rendre à Niort. Tout de suite on se rend compte que complicité et camaraderie sont au rendez-vous. Jusqu'à présent j'ai réussi à me rendre en vol à tous les départs du Tour. C'est une vertu première de cet événement, qui met en selle bien des pilotes désireux de sortir des tours de pistes. Certains s'en passent, mais pour beaucoup c'est un formidable coup de pied aux fesses. Bien que pratiquant le pendulaire depuis 1985 c'est grâce à mes participations au Tour là que j'ai osé. Aller rejoindre un départ de rallye même à plus de 1000 kms n'est plus un problème et c'est devenu un plaisir. Mais l'autre vertu, celle qui s'installe progressivement, et qui amène à rempiler, ce sont « les copains d'abord » comme le chantait Brassens mon poète fétiche.

Météo tout un programme

Ah ! Elle est une partenaire à part entière. Elle joue un rôle de premier plan dans notre annuelle manifestation. C'est elle qui modélise et colle son empreinte chaque année avec suspense. On ne sait à l'avance comment elle va nous la « jouer ». 2008 tu ne nous feras pas trop de cadeaux, quoique les autres... Voilà aussi un défi que l'on apprend à affronter. J'essaie de me remémorer le nombre de fois où le Tour a fait bingo sur le projet initial... Pour compter une seule « demi-main » suffit. Mais la patience, la ruse finit par prendre le dessus et tous les Tours sans exception, ont accompli d'une manière ou d'une autre, la boucle ! Ce qui prouve la hardiesse de l'entreprise !

Vendredi 1^{er} août

On y va, René mon équipier s'y rend en voiture pour des raisons pratiques (malles etc.). Et oui on est deux René à bord ! En autonomie, avec des réserves de carburant je décolle avec mon Dynamic 912 en compagnie de mon président de club Robert sur son Tanarg 582 de notre base LFAI NANGIS. J'aime arriver en avance, cela permet de déguster la montée en puissance du tour. On peut aussi avoir de la marge, pour jouer en fonction de la météo et cette année ce ne sera pas un luxe. On retrouve avec plaisir les fidèles mais on rencontre aussi de nouveaux amis. Cette fois-ci, après une lutte contre le vent et beaucoup « d'avoine » à ma monture, j'arrive le vendredi dans l'après-midi, une bonne vingtaine d'appareils sont là et j'ai même droit à un salut à la radio de José ! Agréable d'être reconnu... A l'horizon !

Bien que rien d'officiel ne soit prévu, Bernard le président et les membres du club de Niort sont là à nos petits soins pour nous accueillir. Tout de suite un excellent contact.

Samedi 2 août

Le lendemain la météo, encore elle, et ce n'est pas fini, boycotte nos ambitions et c'est un camouflet à notre prétention de nous rassembler ! Les arrivées d'appareils en ce jour de concentration, seront pratiquement nulles ! Le matin seul notre ami Robert, vétéran aux 12 tours accomplis sans exception, arrive avec son autogire. Les Niortais jouent le jeu et viennent nous voir malgré tout, armés de leurs parapluies.



Par contre les GSM chauffent. Il y a des appareils disséminés sur le pourtour, dans les aérodromes, bases ULM, voire champs autour de Niort. Leurs positions suivent pratiquement les contours du front qui cette année a décidé d'être « ondulant » et lent de surcroît ! Gérard me téléphone, il a des renseignements météo par un autre canal, mais il tient à me rassurer, hé oui on se soucie de ceux qui tentent de nous rejoindre. Pierre fait des vacances pour nous informer de son approche à coup de sauts de puce, il arrivera le soir tard. Marc a posé son Sinus dans un champ, bloqué par les nuées. Il arrivera lui aussi en fin de journée, seul, sans rien et aucune affaire ! Pour alléger son décollage il a laissé Hélène son épouse et tout ce qu'il avait à bord dans le champ, mais il a tout de même gardé son short et sa chemise. Mais heureusement le camping-car suivait ! Certains arriveront dimanche le jour du départ au moment du décollage de la première étape. D'autres finiront de nous rallier en cours de route, même à Ussel, comme nos amis Bourguignons. Mais tous viendront. Chaque fois c'est toujours la joie des retrouvailles et les accolades sont légion. Au fil des temps une grande amitié s'est instaurée entre tous ces pilotes, qui partagent de manière entière cette merveilleuse passion. Le club de Niort a fort bien fait dans l'accueil, le stand dégustation d'huîtres ne désemplit pas, ils seront même je crois, obligés de réapprovisionner le lendemain. Notre départ tardif permettra à certains de déguster jusqu'au dernier moment cette délicieuse spécialité locale.

Dimanche 3 août

Oui, le front météo ne permet pas l'étape de LFBJ ST-JUNIEN, eh bien pas de problème, nous irons directement à LFDU LESPARRÉ St-Laurent-Médoc. Après un petit crochet, pour une verticale « curieuse » au-dessus de chez un copain qui a des projets de piste... Je file vers St-Jean-d'Angely, puis suivre la rivière Boutonne, qui m'amènera fatalement à la Charente, Rochefort puis la mer ... Le cheminement est une des façons de naviguer qui me plaît beaucoup, on en apprend des choses ...



On va profiter de cette nav. directe côtière, non prévue, mais finalement pas mal. Voilà le village de Brouage, aperçu l'année dernière, cette fois-ci je m'y attarde,



100 ans avant la lettre, mais bien de style Vauban, vu du ciel, c'est toujours magnifique. Contraste entre la géométrie des hommes et la lagune naturelle de ces lieux.



Plus loin, c'est le dédale des anciens marais salants, qui miroitent somptueusement. Le soleil daigne enfin nous donner du spectacle, et il sera sympa, il nous accompagnera jusqu'à Lasparre.

Nous ne manquerons pas de faire également une verticale sur le Rothschild 1^{er} cru ... Terrain de Lasparre, accueil sympathique.



Oui j'ai bien traversé la Gironde, l'accent du sud-ouest de mon « parqueur » me le confirme. Il est enthousiaste de nous recevoir, et déjà me raconte leurs balades locales, pour sans doute m'inciter à revenir. Surprise, Alain est venu avec son Sky nous rendre visite depuis La Baule. Grand plaisir de revoir ce copain connu sur un rallye en Pologne et qui toujours à cause de cette satanée météo 2008 a raté notre raid de juin en Italie. C'est une nouvelle caractéristique du Tour ULM et qui prend de l'ampleur. La venue d'étape en étape, de pilotes qui viennent prendre un « bain » d'amitiés.

Ils savent ce qu'ils vont trouver : des « potes » et de l'ambiance.



(suite p.14)



Lundi 4 août

De la vitesse, de la vitesse le seuil de piste est au fond, après avoir plongé dans la vallée, mais de la vitesse. Force de croquis, d'explications. Jacques et Bernard le propriétaire de la base LF1952 Lagleygeolle, nous briffe pour ce terrain, qui va alimenter bien des conversations. Ce terrain à notre demi-étape qui sort effectivement de l'ordinaire. La météo bien que menaçante le matin se révélera au fur et à mesure de la navigation relativement cool. Et c'est parti ... Au vent portant ... On ne va tout de même pas retraverser la Gironde ! Mais un peu plus loin, en frôlant, mais en évitant soigneusement la CTR de Bordeaux (merci Navi), traversée du confluent Garonne/Dordogne en verticale de l'île Cazeau, magnifique !



On suivra les circonvolutions de la Dordogne, pour une heure plus tard se retrouver au niveau des Ezzies, puis nous voilà au niveau de Brive, on approche donc le fameux terrain de Lagleygeolles. De loin je vois un multiaxe plonger derrière une colline, c'est sûrement là ! Bigrement impressionnant. C'est un moment fort que cet atterrissage, je suis sûr que dans quelque temps, il se dira «j'ai fait Lagleygeolle ».



Au décollage, dans l'autre sens, pas de commentaire...



Accueil très chaleureux dans ce magnifique endroit, toute une population est là, il faut dire qu'il y a du spectacle à l'atterro ! Démontrant pour beaucoup l'adresse des pilotes. Signature du registre de la base, qui verra ses pages se remplir comme rarement cela pourra encore lui arriver ... Puis ce sont les Gorges de la Dordogne. Un vieux Corrèzien du cru, en visite à Lagleygeolle, m'a dit avec son accent rocailleux, "vous avez de la chance d'aller voir ce que peu de personnes connaissent. Sur 40 bons kms entre le barrage du Chastang et Borg-les-Organes,



il n'y a aucune route et de surcroît la navigation fluviale sur cette partie y est interdite et en vol vous avez l'exclusive ! Gourmand je suivrai dans le détail le tracé tout en méandres de ces gorges effectivement très sauvages.

Quel spectacle !

Arrivée décontractée à LFCU USSEL la grande piste en dur 1300 mètres (facile après ce que l'on vient de vivre !!!). Là aussi nous connaissons un super moment d'émotion collective; en plein briefing, quelqu'un crie « ILS ARRIVENT ». Comme un seul homme, plus de 200 individus se précipitent hors du hangar, pour accueillir nos valeureux paramoteurs qui viennent d'accomplir l'étape sur 350 kms. Faire comme les autres ULM les titillait depuis un moment. Fabuleux, et comme c'est émouvant de voir la petite Marie-Pierre replier sa voile, j'en suis bouche bée.



Mardi 5 août

C'est le must ... Oui aujourd'hui la météo est parfaite (ensoleillé, petit vent portant). Le parcours vers les Monts d'Auvergne, et le spectacle est assuré. On attaque par le Puy de Sancy, pour l'enrubanner à 6600 ft.



Puis traversée directe, vers le Puy de Dôme, où nous survolons en sécurité les parantes qui virevoltent au vent (ils ne peuvent pas aller au QNH où je me trouve).

Et on va déguster le « Puy de Pariou » qui lui, a vraiment la gueule de l'emploi.

Volcans du passé ? Pas si vieux finalement, ils crachaient encore il y a 3500 à 4000 ans ! Arrivée à LFLZ FEURS pour ravitailler et grande conversation. Beaucoup à raconter, les équipages se sont égaillés autour de cet itinéraire et chacun a fait son show à sa manière et à son goût. Au Tour, hors les jours où il y a des consignes précises pour les nav (sécurité, militaires etc.), et à condition de respecter les étapes une grande liberté nous est permise. Normal on fait de



formation
école de pilotage
paramoteur, pendulaire, 3 axes

distribution
paramoteurs PAP, CLEMENTE, moteurs
CORSAIR, casques NAC, hélices HELIX

fabrication
châssis Z, monoplace, kit biplace,
structures acier inox, housse de transport

PASSION'AILES
30000
La Route de
Belfort
25000

FAISSON'AILES - 321.60 51 BLANCAIRD
05.62.66.11.05 - 06.07.02.62.81
passion.ailles@wanadoo.fr
www.passion-ailles.com

l'ULM. Et arrivée à LF3951 DOUCIER, magnifique base ULM située près d'un lac dans le Jura. Piste inclinée, mais très confortable d'accès.



Jean-François le propriétaire nous accueille dans une ambiance écologique, que ces lieux méritent. Ils sont en avance là-bas, ils ont sûrement raison. Il nous a mis en place tous les ingrédients pour créer une ambiance du tonnerre ! Le vin du Jura coule à flots. . . Quoique dans ma bande, il y a un « tricheur », Louis notre ami Bourguignon, n'a pas résisté, il a fait escale chez lui (sur le parcours) pour charger son ULM de bonnes bouteilles, du style « 1^{er} crus Santenay », mazette ! Un régal ! Un de mes bons complices dans l'ULM, le bien connu Jean Carretero, est venu nous accompagner dans cette belle soirée. Joseph aussi, que personne n'ignore, est là. Une véritable et sincère accolade entre nous deux. J'ai envie de lui communiquer le maximum de mon amitié pour le consoler. Il ne vole plus ! Des salopards il n'y a pas d'autres termes, lui ont dérobé les trois quarts de son appareil, sur sa base de la Casquette dont il est si fier. Cloué au sol pour l'instant, Joseph, j'en suis sûr, tu revoleras. Des amis pilotes de Nangis, Dominique avec son Coyote tout neuf (il vient de terminer le montage de son kit) et l'ami Célestin sont là aussi en visite. Et ensuite il y aura une aubade, avec un très bon orchestre, qui vu ce qui précède, n'aura pas de mal à lever légion de danseurs, jusqu'à une heure du matin (pas mal, nous sommes debout depuis 6 h 1/2). Un grand souvenir que cette étape de DOUCIER.

Mercredi 6 août

La météo sera encore bonne aujourd'hui, mais c'est trop pour elle. Demain elle vacille. Vu l'ambiance précitée, on aurait bien aimé rester, mais la décision est prise, on ne va pas se laisser enfermer dans le relief et la journée de repos prévue à Doucier est décalée au lendemain à LFQH CHATILLON via LFGG Belfort en demi-étape. Nous pourrons ainsi survoler en détail les gorges du Doubs après un transit le long du superbe AD de Besançon Thyse. Arrivant au terme de cette demi-étape, à la vue du relief, on comprend aisément ce que l'on a appris dans nos manuels scolaires, lorsqu'on nous parlait de la « trouée de Belfort ». Hélas

au décollage, l'accident. Je garderai ici, la pudeur que tous les pilotes ont affichée suite à ce triste événement. Il n'y avait qu'à croiser les regards où tout était dit et pour comprendre leur tristesse. Vu les zones réservées dans le secteur, Jacques, ici nous a imposé un parcours pour rejoindre Châtillon. Nous étions très près du terrain de jeux de nos amis militaires. Pour faciliter le passage de notre « troupe » ils ont concédé de désactiver les zones réservées au sud de Luxeuil. Châtillon en vue, un « gros ULM » domine le rassemblement. Le dernier Dakota en état de vol en France est venu saluer le passage du Tour.



Jeudi 7 août

Journée de repos, enfin une grasse mat ! Mais non, nous sommes réveillés par un vent assez fort. Dame météo occasionne d'importants dégâts dans les départements voisins, mais aura la relative « sympathie » de nous épargner localement de sa forte humeur. Pierre en profite pour gaver de millions d'octets les nombreux PDA des copains qui n'ont pas encore NAVI ! Visite dans le détail du Dakota, l'équipage de passionnés qui l'anime se complait à nous donner force détail sur ce légendaire appareil. Soirée étonnamment et brillamment animée par un des membres de la compagnie Varet, notre traiteur. Il possède un véritable don de chanteur et d'animateur.

(suite p. 16)





Partenaire Officiel du Tour 2008



Vendredi 8 août

Destination prévue LFYR ROMORANTIN. La météo, toujours elle, en décidera autrement et nous mettra les nerfs à vif. Malgré 2 tentatives de départ général, non simulé, starters en place, moteurs tournants, nous sommes obligés de renoncer. Louis, teste une dernière fois un décollage, à bord de son pendulaire, mais à sa mine déconfitée au retour nous comprenons qu'il n'y a rien à faire. Rafale de 40 à 50 km/heure, impossible de rallier Romorantin, le vent de face est établi et ne veut pas faiblir. Le dakota doit rentrer, pour lui, no problème ! Il nous fera vibrer, ses 2 fois 1200 CV de ses moteurs, au décollage.

La solidarité est de mise : les appareils rapides, qui auraient pu s'échapper restent, le Tour est un et indivisible ! La preuve, la bonne humeur est toujours là, tout le monde devise avec tout le monde. Quant au club de Châtillon, il fait face. Chapeau, ils feront des prouesses. Les tables et les chaises à moitié démontées, reviennent pour assurer la 2^e soirée imprévue ! Hé oui, nous restons ! Il y aura même cinéma ce soir, pour terminer cette journée d'attente.

Samedi 9 août

Ce sera un retour direct en shuntant le parcours prévu. LFYR ROMORANTIN en demi-étape et LFBN NIORT pour finir. Bien que cela souffle toujours dans le mauvais sens nous nous extirpons des lieux. En pendulaire on « rame un peu », mais plus on navigue vers l'ouest meilleur c'est. Nous retraverserons la Loire au niveau de la centrale de Belleville (super repère pour cheminée ... Hé ! Hé ! Cheminer bien sûr).

A Romorantin, bien que désolé de n'avoir pas reçu l'étape, bel accueil du club résident sur ce grand terrain bien dégagé et agréable. On re-fuel abondamment, la gourmandise de nos moteurs dans le cas de vent contraire est indéniable, normal on les sollicite plus. Niort, la boucle et bouclée. Notre grand regret, l'absence de l'équipage du club de Niort, qui n'est pas rentré à la maison. Hommage au club de Niort qui a fait le maximum pour concilier ce triste événement et notre



retour. Niortais, beaucoup de ceux qui volent dans la région, des amis Poitevins pour ma part, sont là pour nous accueillir. Pot, bilans des vols entre pilotes, distribution des produits régionaux, une belle réunion de tous autour du chapiteau d'accueil. Cette année le Tour marque des points dans le sens de la convivialité et l'amitié entre tous les pilotes, multiaxes, pendulaires, autogires, paramoteurs, oui nous sommes tous ensemble. L'immense hangar est débordant de convives. Ils salueront tous les organisateurs et bénévoles de ce 13^e Tour dans les annales. Fierté des champions qui ont participé à la compétition, les remises de coupes pleuvent.

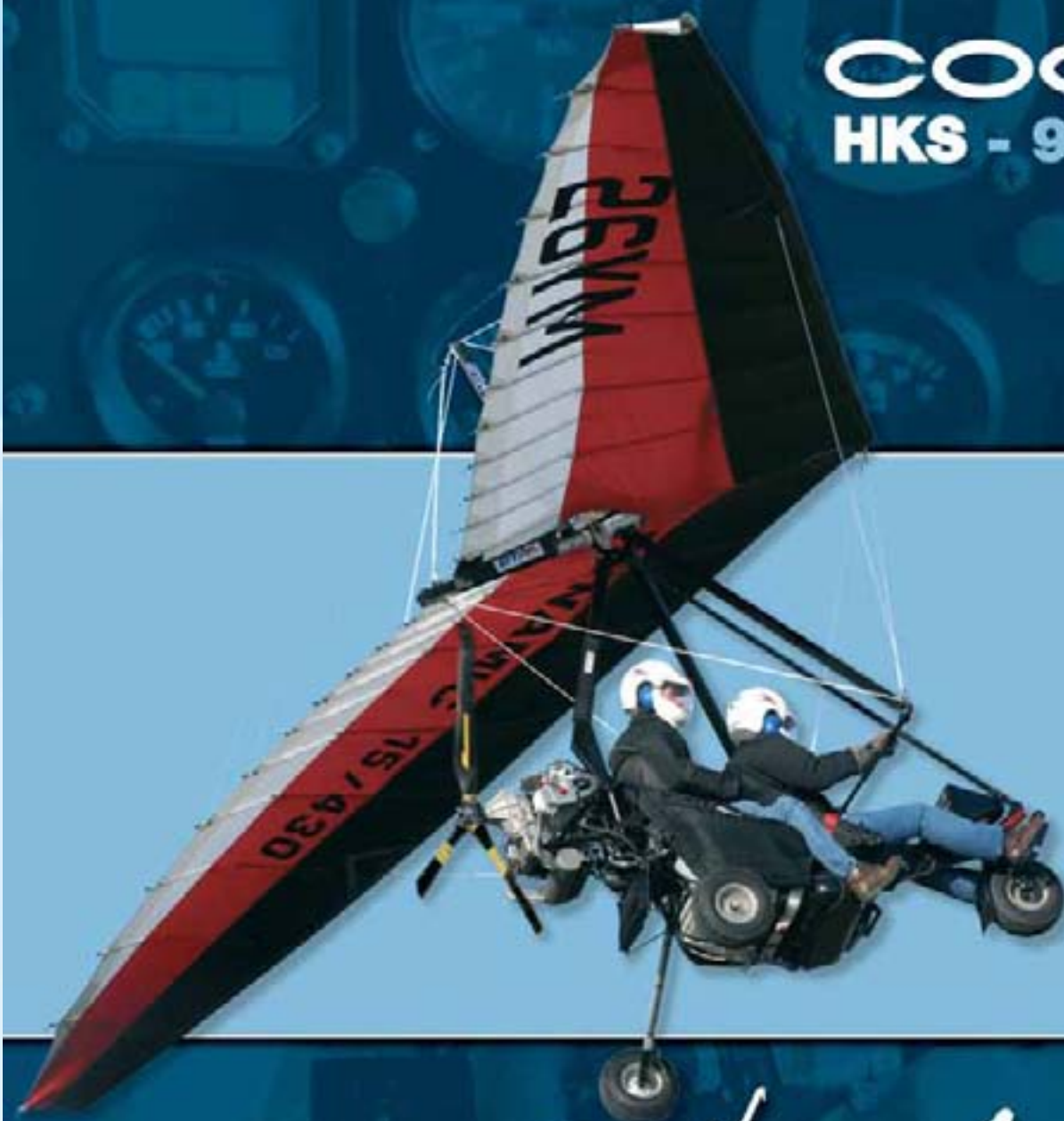
Pour toutes ces raisons, voilà pourquoi j'ai accompli un 9^e Tour ! Et maintenant j'attends mon 10^e, 11..., 12....



René Viguié



combo
HKS - 912 - 912S



made in France

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



Une magnifique 13^e édition grâce à nos partenaires, sans qui l'aventure n'aurait pas été possible.



Créée en 1981, la Fédération Française d'ULM est agréée par le Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative.

En tant que Fédération Sportive, la FFPLUM bénéficie d'une délégation ministérielle qui lui confie une mission de service public. Dans le cadre de ses missions, la FFPLUM organise depuis 1998 le Tour ULM. En 2008, cet événement a permis une fois de plus à quelques 130 aéronefs ULM d'accéder au voyage.

Le Tour ULM s'inscrit parfaitement dans les actions de la FFPLUM pour la promotion et le développement des activités sportives de l'aviation ultra légère. Le Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative soutient cet événement majeur du monde aéronautique et incite le grand public à venir rencontrer ces sportifs durant l'édition 2009 du Tour ULM.



La Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) a soutenu, comme elle le fait depuis 7 ans, le Tour ULM 2008. Elle a mis ainsi ses personnels et ses moyens techniques au service de la Fédération Française d'ULM (FFPLUM), organisatrice de la 13^{ème} édition du Tour ULM, afin de maintenir la sécurité à son plus haut niveau.

→ Des personnels mobilisés

Des contrôleurs aériens de la DGAC ont veillé, sur les 3 000 km du Tour ULM, au bon déroulement des décollages, des atterrissages et maintiendront une liaison radio permanente avec les 134 équipages.

Des personnels techniques et administratifs de la DGAC ont également été présents sur le Tour afin d'en assurer le bon déroulement.

→ Des moyens techniques mis à disposition

La DGAC a mis également à disposition du Tour ULM des moyens techniques importants avec :

- un avion du service d'exploitation de la formation de l'Aviation civile (SEFA),
- un véhicule de transport logistique,
- une documentation aéronautique complète offerte à chaque équipage,

Enfin, la DGAC a offert un stage d'initiation à la voltige qui se déroulera au SEFA ainsi que deux abonnements aux cartes aéronautiques conçues par le service d'information aéronautique (SIA) avec 1 an de mise à jour.

→ La DGAC s'engage en faveur du développement durable de l'aviation légère

En 2007, la DGAC a versé, par l'intermédiaire de ses différentes Directions de l'Aviation Civile (DAC) interrégionales, 108 000 euros aux aéroclubs ayant investi dans certains dispositifs comme l'installation de silencieux d'échappement. La DGAC a par ailleurs pris des restrictions d'exploitation. En 2007, l'aérodrome de Saint-Cyr a limité aux avions munis de silencieux les tours de pistes effectués entre 12h00 et 14h00 durant l'été. L'année 2007 a également été marquée par le développement du concept de « Gestion de l'exposition aux nuisances sonores induites par l'aviation légère ». Ce projet s'appuie principalement sur la définition d'un protocole de mesures représentatif du bruit que produit l'avion en situation réelle et sur une méthode de classification en trois catégories acoustiques. Il a pour objectif de fournir aux instances de concertation un outil de gestion de l'exposition au bruit simple et adapté à la situation locale.



TOTAL

Total, bien connu du monde de l'aviation légère, s'est associé pour la cinquième année consécutive à l'organisation du Tour ULM.

Total, soucieux de la sécurité sur le tour aérien au même titre que la FFPLUM, participe aux frais d'exploitation de l'hélicoptère de soutien et de secours spécialement affrété pour le tour 2008.

Une action concrète qui marque une nouvelle fois la volonté de Total de soutenir toutes les forces de l'aviation légère et de rappeler son engagement SECURITE.



APRR avec la caravane du Tour ULM ! Pour la première fois, APRR a été partenaire du Tour ULM 2008.

Tout au long des six étapes de cette compétition, les pilotes ont survolé une partie du réseau exploité par APRR, et découvert les richesses de ces paysages composés de forêts, monts et autres volcans.

Points communs entre cet événement aéronautique qui regroupe près de 300 compétiteurs et le 4^e groupe autoroutier en Europe : la sécurité des personnes et des équipements, la logistique de l'organisation et des points d'accueil, sans oublier, l'esprit d'équipe, de convivialité et un goût affirmé pour le voyage et le respect de la nature.

En tant que partenaire de cet événement, APRR et son Liber-t Car, ont été présents à Niort, au départ et à l'arrivée de ce tour, pour remettre la Coupe APRR du meilleur jeune pilote, ainsi qu'à Ussel, Chatillon/Seine et Doucier.
www.aprr.com





RTE, partenaire du Tour ULM 2008

RTE, société anonyme filiale du groupe EDF, est le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français. Entreprise de service public, il a pour mission l'exploitation, la maintenance et le développement du réseau haute et très haute tension (de 63 000 à 400 000 volts). Il est garant du bon fonctionnement et de la sûreté du système électrique.

Les lignes électriques aériennes font partie du paysage et chacun a tendance à oublier leur présence. Pourtant, elles peuvent présenter un danger d'électrocution lorsqu'elles sont approchées de trop près ou qu'un objet est pointé dans leur direction, car un arc électrique peut se produire.

Un ULM qui entre en contact avec une ligne électrique ou qui heurte un pylône, cela n'arrive pas qu'aux autres. Des vents défavorables ou une mauvaise maîtrise technique de l'appareil peuvent faire dériver son équipage.

RTE recommande aux pilotes quelques conseils de sécurité à respecter à proximité des lignes électriques :

- Vérifier les vents.
- Demander conseil à son club.
- Consulter les cartes pour connaître les zones à risque.
- S'éloigner des lignes électriques durant l'ensemble du vol.
- Ne jamais tenter de récupérer un objet accroché à une ligne.

En 2008, RTE s'est associé à la Fédération Française d'ULM pour accompagner conjointement les messages de prudence et de vigilance auprès de l'ensemble des pratiquants de cette fédération, notamment auprès de chacun des participants de cette 13^e édition du Tour ULM 2008.
www.rte-france.com



Air Courtage Assurances, Partenaire et Courtier d'assurances du Tour ULM 2008

Air Courtage, Courtier fédéral de la FFPLUM depuis 2003, répond à l'ensemble de vos besoins d'assurances (toutes classes d'ULM) :

- Responsabilité Civile (Pilote ou Aéronef)
- Casse ULM
- Individuelle accident Pilote/Passager
- Responsabilité Civile pour les Professionnels de l'ULM
- Responsabilité Civile Gestionnaires d'aérodromes

Direction

Caroline Cognet-Renard
et Christine Gervais
Email : ffplum@air-assurances.com
www.air-assurances.com
(espace adhérents FFPLUM)



Vol Moteur le mensuel de l'aviation de loisir en kiosque

Du paraplane à l'avion d'amateur en passant par le pendulaire, l'autogyre, le planeur autonome et le multi-axes, vous y trouverez toute l'actualité nationale et internationale du secteur.

Partenaire historique du Tour ULM qu'elle a promu depuis la première édition, l'équipe de Vol Moteur est, une fois de plus, heureuse de soutenir un événement qui non seulement permet à tous de découvrir les immenses possibilités de voyage qu'offrent les ULM mais a fait tant de bien à l'image de cette activité auprès des pouvoirs publics et des médias régionaux comme nationaux.



L'ULM avec passion

Installée en Ardèche depuis 1982, AIR CREATION, l'une des premières sociétés françaises de conception et de fabrication d'Ultra Légers Motorisés, est aujourd'hui leader mondial sur le marché des ULM de type Pendulaire. Plusieurs fois champion de France et d'Europe, champion du Monde en titre AIR CREATION détient la plupart des Records du Monde officiels homologués par la F.A.I.

En 2008 AIR CREATION a eu de nouveau le plaisir d'être partenaire et acteur privilégié du Tour ULM. Rêves, passion du vol, efficacité et amitié nous rassemblent autour d'une aventure partagée particulièrement valorisante pour l'ensemble du mouvement ULM.

Aérodrome de Lanas • 07200 AUBENAS • France • E-mail : info@aircreation.fr
www.aircreation.fr



Technologies avancées pour aéronefs légers

Dynamisme et innovation en aviation légère : une gamme complète, des structures en matériaux avancés, aérodynamique hors norme.

Dynaero fabrique et commercialise ses multiaxes aux performances exceptionnelles et éprouvées. Aéronefs finis ou en kit, biplace ou quadriplace.

19 rue de l'Aviation • 21121 DAROIS • France • E-mail : info@dynaero.fr
www.dynaero.com



Vous aide à vous envoyer en l'air !

Moteurs 912 & 582 neufs ou reconditionnés. Nouveau moteur 4Tps. Injection Lor 75. Injection sur 912/912S. Pièces Rotax originales et compatibles. Spécialiste de la rénovation moteur et vilebrequin. Banc d'essai. ULM Sky Ranger. Huile Castrol.

15 relais Loravia en France. Aérodrome • 57970 YUTZ • France • E-mail : loravia@wanadoo.fr www.dynaero.com



L'association Raid Aventure a pour vocation la prise en charge des jeunes de 8 à 25 ans et œuvre dans plusieurs domaines d'action : animations de proximité (sport), actions Sports pour les enfants malades, projets liés à la formation et à la découverte des métiers pour les jeunes des lycées professionnels et techniques.

L'association a engagé deux machines (C22), quatre jeunes, un instructeur et un pilote durant ce raid à la découverte des paysages français. L'ULM a permis à ces jeunes d'approcher le monde prestigieux de l'aviation, source de rêves et d'espoir, preuve que la volonté permet d'accomplir l'impossible.

13 rue Charles De Gaulle • 91400 ORSAY • France • E-mail : raidaventure.org@wanadoo.fr
www.raid-aventure.org



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.

Nouveauté



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.

Vu
aux Chpts
du Monde
Ulm

Sweat capuche femme

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

Nouvelle
Collection

30,00 €

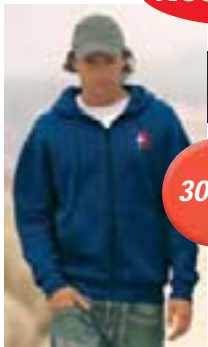


Nouveauté

Sweatshirt capuche

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.

30,00 €



Pantalon et Gilet Safari

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)

70,00 €



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.

100%
coton
lavé
Canvas

Polo Sleeves

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

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 €



2
Couleurs
au
choix

10,00 €

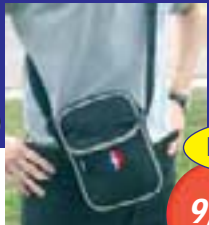
Tee-shirt col V

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

10,00 €

Tee-shirt Femme col V

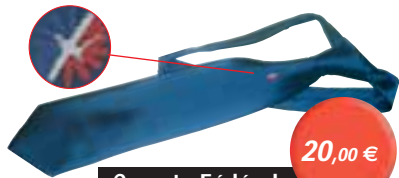
Col en V
Couleur : Blanc
95% coton peigné, 5% élastomère
Tailles : S, M, L, XL.



Nouveauté
9,00 €

Mini sacoche

Dim. : 22 x 16 x 5 - Polyester 600 D noir avec finition grise. Ouverture par zip double sens. Poche plaquée sur une face. Grande bandoulière réglable.



Cravate Fédérale

Coloris : bleu sombre avec une rayure. Taille unique. Tissée avec logo fédéral. Qualité polyester Jacquard.

20,00 €



Sac à dos

Dim. 27 x 38 cm. Couleur : marine. Polyester 600D.

10,00 €



Comblaison pilote

Dans la grande tradition du "flight coverall".

A enfiler par dessus les vêtements avant de s'installer aux commandes.

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

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

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

40,00 €



Casquette

broderie frontale, couleur Marine ou Beige. Taille unique.

9,00 €



5,00 € Écussons

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

20,00 €



Chèche

Dim. : 110 x 180. 100 % Coton
2 coloris → camel et blanc.
Livré plissé, torsadé. Sous emballage 30 cm.

Nouvelle Collection

Drapeau fédéral

Nouveauté

20,00 €

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à poser.



Porte-clés

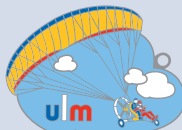
Prix unitaire 6,00 €



3 classes ULM

Anneau avec émerillon - Résine de synthèse. Finition nickelée brillante. Recto 5 couleurs - Verso gravé

3 axes
(Dim : 55x30 mm.)



Paramoteur chariot
(Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur
(Dim : 55x40 mm.)

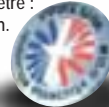


Pendulaire
(Dim : 55x40 mm.)

Pin's inox

3,00 €

Diamètre : 22mm.



Porte-clés mousse

3,00 €

Avec curseur.



Nouveauté

Le DVD du Tour ULM 2007 !

Tous les acteurs du Tour ULM, en vidéo !

12,00 €



Mousqueton boussole

5,00 €

Aluminium anodisé.



5,00 €

Mousqueton Lampe

Aluminium anodisé bleu ou rouge. Pile fournie



Bob toile microfibre

broderie latérale, couleur : Mastic. Taille unique.

9,00 €



Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

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

*FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- Ecussons : 1,00 €
 - Autres articles : Forfait 8,00 €
- FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger nous consulter

MONTANT TOTAL des articles

PORT *

TOTAL en euros



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex



Championnat d'Europe ULM 2008



Du 16 au 22 août, 55 machines représentant 12 nations ont disputé les 10^e Championnats d'Europe ULM à Leszno, ville de 60.000 habitants à 350 kms à l'Ouest de Varsovie.

L'aérodrome, situé juste en périphérie, est un centre planeur mondialement réputé. Il occupe une superficie de 40 hectares ! C'est gigantesque ! Le terrain est presque carré et les pistes ne sont pas délimitées, on peut se poser presque n'importe où. On s' imagine pouvoir tracer ici 2 voire 3 parcours de slalom en parapente et côte à côte !...

La structure bénéficie d'un hôtel moderne et d'un pub-restaurant. Une des salles de cours est attribuée aux briefings. Autre détail et non négligeable, une station-service se trouve en face de l'aérodrome. Bref, les conditions de travail sont confortables.

L'Équipe de France

Tous les pilotes sont arrivés le 11 pour se préparer et aller découvrir en vol la région. La météo favorable, bien que le vent soit soutenu toute la journée, permet de s'entraîner dans de bonnes conditions.

C'est principalement pendant cette période que Peyo et Gérard testent, contrôlent, examinent les moteurs de l'équipe afin que les premières épreuves se déroulent sans surprises mécaniques. Il vaut mieux prévenir que...

Une épreuve d'entraînement est proposée le jeudi, une navigation de 130 kms où il faut localiser des photos et déclarer des temps de passage. Elle doit aussi permettre aux équipes techniques de l'organisation (commissaires sur le terrain, dépouillement des GPS et scoring) de se mettre en place. Déjà des erreurs apparaissent sur les coordonnées GPS de certaines balises...

La cérémonie d'ouverture, prévue initialement sur la très jolie place centrale de Leszno, doit être reportée dans une salle à cause de la pluie qui a fait son apparition ce samedi matin.

Les épreuves

La première épreuve de PA (précision d'atterrissage) prévue samedi après-midi est annulée ; il pleut toujours. Elle est repoussée au lendemain mais le vent fort fait prendre la décision au directeur de course d'annuler encore une fois. Erreur, car en milieu d'après-midi, le vent commence à diminuer. La manche pouvait être lancée. Aussi la plupart des pilotes se mettent en l'air pour tourner en rond et tuer l'ennui... Ca commence mal...

De très nombreux créneaux de vols ont été perdus durant la semaine, seulement une épreuve disputée par jour, c'est trop peu à ce niveau de concurrence.

3 navigations avec recherche de photos et temps déclarés ou vitesse max. De nombreuses erreurs de localisation GPS doivent être corrigées par le jury lui-même.

1 épreuve d'économie avec d'excellentes conditions thermiques mais beaucoup trop de carburant (19 litres) pour les moteurs et les réglages aujourd'hui obtenus ; plus de 6 h en vol pour les premiers !... Si la performance pure reste réelle, elle ampute le lancement d'une autre manche et confère une avance aux premiers qui ne reflète pas forcément les points acquis sur tous les types d'épreuves.

Et enfin, une myriade de PA (4 sans moteur et 4 au moteur !). Sachant qu'il faut près de 3 h pour effectuer une série, c'est donc 6 h que les marshals, les team leader, les assistants et surtout les pilotes ont passé sur le terrain à chaque fois pour 4 mn de vol !...

Le système politique et bureaucratique de la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale) s'attache à ce que les championnats internationaux soient validés (nombre de manches nécessaires), sans s'inquiéter du déroulement technique et logistique. C'est une grosse erreur car tous les ans c'est la même rengaine ; un nouveau directeur de course, un nouveau directeur des marshals, une nouvelle équipe au scoring... Il faut une semaine à tout ce petit monde pour comprendre et apprendre ce qu'est la compétition. On peut dire que le dernier jour ils commencent à percuter. Dommage, c'est fini !... Entre temps, c'est la pagaille, parfois du grand n'importe quoi ;

un 1^{er} briefing le soir pour expliquer l'épreuve du lendemain puis le lendemain un autre briefing pour expliquer le briefing de la veille... Erreurs de balises, photos mal placées, scoring truffés d'erreurs et incohérents...

Une note optimiste et enthousiaste pour finir grâce à la bonne tenue de l'Équipe de France. L'ambiance, l'entraide et l'esprit du groupe sont des facteurs maintenant acquis par tous et qui créent une émulation cohérente et homogène. Les résultats individuels sont en progression. Une grosse lacune, connue auparavant, apparaît toutefois lors de l'épreuve d'économie où la gestion du thermique fait défaut à tous et coûte très cher au final. Car, que ce soit en navigation ou en maniabilité, tous les pilotes se sont systématiquement placés dans les points à chaque épreuve.

Pascal remporte une manche de nav et on peut presque dire une deuxième car il n'est qu'à 4 points derrière. Les 300 points perdus en éco et les 250 en PA font mal...

Patricia, qui ne savait pas ce qu'était une compétition il y a encore 2 mois, fait preuve d'une remarquable capacité d'adaptation car ses résultats sont plus que flatteurs avec une machine biplace, donc peu adaptée. Son passé de compétitrice en karaté explique sûrement en partie cela. Reste à faire quelques réglages de parallaxe pour viser le porte-avions à tous les coups...

Guillaume et Georges ont encore progressé et grappillent les places au fur et à mesure des rencontres. Là aussi, l'épreuve d'éco anéantit l'espoir de médaille qui était plus que jamais à portée...

Éric et Laurent font les mêmes performances en navigation mais s'handicapent de 2 PA loupées.

Les hiérarchies sont respectées dans toutes les classes avec toujours les mêmes aux avant-postes. On peut dire que les Rawes, Greenwood ou Dewhurst sont véritablement de grands champions. Étant donné qu'ils sont anglais, le «God save the Queen» a retenti à plusieurs reprises lors de la cérémonie de remise des prix qui s'est déroulée dans la salle du resto, cause... De pluie...

Sinon, on mange très bien et les Polonaises sont belles !

José ORTEGA

Les résultats

Pendulaire monoplace

- 1^o) Richard Rawes (UK)
- 5^o) Guyon Pascal (Fra)
- 11^o) Roumier Patricia (Fra)

Pendulaire biplace

- 1^o) Robert Grimwood - Christopher Saysell (UK)
- 8^o) Richard Guillaume - Monier Georges (Fra)
- 13^o) Groby Eric - Rapiteau Laurent (Fra)

1.	Czech Republic	28.11
2.	Poland	25.00
3.	United Kingdom	24.20
4.	France	17.90
5.	Hungary	14.70
6.	Lithuania	10.00
7.	Russia	9.11
8.	Spain	8.33
9.	Ukraine	8.21
10.	Slovakia	8.12
11.	Ireland	4.64
12.	Germany	4.20
13.	Norway	4.00



La bonne santé du paramoteur en compétition

Après un championnat de France des plus disputés à Chambley, le dernier championnat d'Europe prouve que le paramoteur évolue sans cesse et devient l'une des forces vives de notre mouvement ULM.

Les Polonais avaient cette année la charge de l'organisation des championnats d'Europe et Lomza, petite ville assez proche de la Biélorussie, nous a accueillis.

Le contexte était quasi-idéal pour cette organisation, un terrain gigantesque légèrement en contrebas en bordure de la rivière... Qui nous protégera de la plupart des vents dominants, et une logistique sobre mais efficace ; à méditer pour de futures candidatures d'organisateur.

Des chiffres éloquentes

- Plus de 100 équipages inscrits pour ce championnat dont 1/3 dans la classe des chariots, ce qui était une première et qui prouve le développement de cette forme de vol.
- 6 manches courues, minimum pour valider le championnat, maximum semble-t-il pour le directeur de course satisfait de son assistant à qui il a fait faire tout le boulot !
- 1 président de jury français, Joël AMIABLE, qui prouve l'implication française au cœur du mouvement ULM international.
- 5 nouveaux pilotes sur les 9 que présentait l'équipe de France.
- 5 médailles pour la France, 2 en or, 1 en argent et 2 en bronze, belle moisson estivale !



Les résultats d'une politique sportive

Les résultats dans le haut niveau ne s'improvisent pas et ils sont le reflet d'une démarche structurée et maintenant rodée, avec comme ingrédients principaux :

- Une politique sportive initiée depuis plusieurs années par la FFPLUM, qui prône l'ouverture vers les régions, les jeunes, mais aussi les féminines au travers des compétitions régionales et nationales.
- Une différenciation entre la gestion de cette politique, menée par la commission sportive, et celle du haut niveau gérée depuis quelques années par un trio très complémentaire Joël AMIABLE, José ORTEGA et Alain BARTHERE.
- Des moyens financiers et une structuration d'équipe sans faille qui fait l'unanimité dans les paddocks de la compétition, avec des rôles très établis, mécanos, assistants logistiques, pilotes, entraîneur.
- Une implication humaine permanente et forte de notre fédération dans les instances internationales.
- Une intégration permanente de nouveaux pilotes dans l'équipe pour assurer le renouveau et accumuler l'expérience.

Les résultats sont éloquentes et sont le reflet de cette politique puisqu'en 5 ans l'équipe de France a tout de même ramené 9 médailles d'or, 2 d'argent et 3 de bronze !!!

Et la compétition en Pologne ?

Pour la première fois le titre de "Champion d'Europe" dans la catégorie des biplaces, décollage à pied, allait être attribué et la France tenait à être présente avec 2 équipages.

Si les champions de France Christophe CHARON-Laurence CAPIEU découvraient la compétition dans le haut niveau, l'autre binôme composé des vieux briscards Michel TOUITOU - Tristan GUILLABEAU faisait office de favori. Encore une fois ils ont répondu présents et après avoir mis un certain temps à régler leurs décollages, ils ont accéléré sur la fin du championnat, pour accrocher la médaille d'or. Médaille de bronze méritée également pour Christophe-Laurence qui de fait complètent à merveille le podium en individuel mais assurent également la médaille d'or par équipe.... Bravo !

En décollage à pied mono, grande surprise dans l'équipe de France avec pas moins de 4 nouveaux pilotes qui découvraient par là même la compétition : Alexandre MATEOS (16 ans), Coralie MATEOS (22 ans), Aurélien GANAYE (21 ans) et David MUZELLEC, qui comptait sur l'expérience de Pascal VALLEE (2ème compétition internationale) et nos vieux briscards Nicolas SALINAS (24 ans) et Mathieu ROUANET, champion d'Europe en titre.

Cette équipe intriguait et faisait sourire par sa jeunesse, mais l'énergie et le plaisir qu'elle dégageait faisait l'admiration de tous.



D'entrée de jeu les MATEOS se plaçaient en tête et annonçaient la couleur !!! Par la suite, au gré des quelques fautes de "débutants" et de matériel souvent non adapté, voire de casse mécanique (Pascal), la logique allait se faire respecter, avec l'émergence des favoris dans le haut du tableau. Mais quelle énergie et quelles promesses d'avenir pour ce groupe qui accrochait tout de même la médaille d'argent par équipe !

En individuel Mathieu, un peu en retrait sur ce championnat, prenait tout de même la médaille de bronze et l'espagnol Juan José GARCIA de ABAJO, gagnait le titre.

Très beau champion, et **grande prestation d'ensemble pour cette équipe de France qui a prouvé qu'elle avait beaucoup de... Cœur.**

Alain Barthère

Bonne moisson pour l'équipe de France paramoteur

Les résultats

Décollage à pied monospace (individuel)

- 1) Juan José Garcia de Abajo (Esp)
- 2) Ramon Morillas (Esp)
- 3) Mathieu Rouanet (Fra)

- 6) Nicolas SALINAS (Fra)
- 10) David MUZELLEC (Fra)
- 17) Pascal VALLEE (Fra)
- 18) Alexandre MATEOS (Fra)
- 34) Aurélien GANAYE (Fra)
- 41) Coralie MATEOS (Fra)

Décollage à pied monospace (équipe)

- 1) Espagne
- 2) France
- 3) Pologne

Décollage à pied biplace

- 1) Michel TOUITOU / Tristan GUILLABEAU (Fra)
- 2) Vladimir PROCEK / Michal BEDNARIK (CZ)
- 3) Christophe CHARON / Laurence CAPIEU (Fra)

Décollage à pied biplace (équipe)

- 1) France
- 2) Tchèque
- 3) Pologne



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

De la place du Commandant de bord sur les ULM

OU DE LA DIFFICULTE D'ÉCHAPPER A SES RESPONSABILITES LORS DE LA PASSATION DES COMMANDES AU PROFIT DU «PASSAGER-PILOTE» ...

La problématique peut apparaître surprenante de premier abord :

Le pilote d'un ULM pendulaire installé en place avant peut-il s'affranchir de ses obligations en transférant juridiquement à son passager et ... les responsabilités de commandant de bord !

La démonstration engagée ci-après vis-à-vis des ULM pendulaires vaut évidemment pour les ULM trois axes.

Avant de répondre à cette question issue de la pratique, écartons en premier lieu l'hypothèse du pilote instructeur installé en place arrière de son pendulaire et qui conserve, évidemment et en tout état de cause, toutes les prérogatives du commandant de bord et toute responsabilité à l'égard de son élève, sauf, naturellement, à ce que ce dernier lui tire, en vol, une balle entre les deux yeux.

Prenons en outre pour postulat que la totalité des commandes est accessible de la place arrière. De fait, si la loi et plus généralement les constructeurs n'ont pas défini la position du commandant de bord sur un ULM pendulaire, force est de constater qu'un pilotage en place arrière sans accès notamment à l'accélérateur et à un dispositif de contrôle de la roue avant, exclut – de mon point de vue - que l'on puisse admettre et ... Faire admettre par un tribunal que le pilote en place arrière ait pu endosser les habits de commandant de bord.

Ces postulats étant posés, certaines pratiques donnent lieu à quelque vertige surréaliste qu'ont eu à trancher les tribunaux et dont l'analyse a vocation à tirer enseignements et mises en garde.

Analysons dans ce cadre un contentieux caractéristique ayant donné lieu à des poursuites correctionnelles pour homicide involontaire.

Deux pilotes brevetés ULM pendulaire avec emport de passager décident, après une nuit blanche, de décoller au ... presque lever du jour ! (*La preuve ne pourra être rapportée par le Ministère Public d'un décollage de nuit*).

Le propriétaire de la machine récemment acquise prend la place avant.

Son passager, gratifié d'une expérience plus importante et de quelques degrés permettant de dire qu'il était sous l'emprise d'un état alcoolique, prend la place arrière, sans casque, et bien décidé à participer activement au vol.

Le pilote en place avant décolle.

Le passager manifeste alors son intention de pouvoir prendre les commandes, ce qu'accepte le propriétaire de la machine.

On admettra par principe – *question non litigieuse* - que le pilotage était possible de la place arrière par contrôle de toutes les commandes encore que le passager ne sachant pas piloter «aux câbles» (*autre alternative au pilotage arrière avec barres de contrôle installées sur les montants du trapèze*) pensera opportun de piloter en se penchant par-dessus les épaules du pilote avant, de prendre ainsi la barre de contrôle ! Et de manœuvrer la machine dans de telles et bien surprenantes conditions !

Après un vol de quelques minutes, le «pilote-arrière» prend la décision de faire un passage très basse hauteur, survole la piste à un mètre du sol, part en virage engagé à gauche, ne peut stopper le mouvement de telle sorte que l'aile touche le sol entraînant impact très violent, immobilisation et destruction de la machine, décès sur le coup du pilote-arrière par fracture du crâne et blessures sérieuses du « passager-avant » ou du « commandant de bord », selon la qualification à donner.

La question sera posée devant le tribunal correctionnel de savoir qui était le commandant de bord au moment de l'impact. De la réponse à cette question dépendait évidemment le point de savoir si le «pilote-arrière» devait endosser toute la responsabilité du commandant de bord et exclure ce faisant la responsabilité pénale du propriétaire de la machine.

Ce sera le système de défense opportun adopté par le «pilote-avant» pour tenter de faire échec à la poursuite correctionnelle engagée à son endroit pour homicide involontaire aggravée par la prévention de mise en danger de la vie d'autrui.

Le tribunal correctionnel puis la Cour d'Appel de Paris confirmant la décision des Premiers Juges, refuseront d'entrer de front dans la discussion de savoir qui était commandant de bord tout en l'admettant implicitement.

Les magistrats jugeront en effet que le propriétaire-pilote de la machine :

- avait exposé la victime « à un risque d'une particulière gravité ne pouvant être ignoré par le prévenu »,
- avait « multiplié les imprudences ayant contribué au dommage »,
- avait contribué à la création de la situation permettant la réalisation du dommage en participant à un vol effectué au petit matin après une nuit blanche pour le prévenu et la victime, et connaissance (par le propriétaire) de l'état de fatigue et de l'état d'alcoolémie de la victime,
- avait commis une faute en acceptant comme passager compte tenu de son état et lui-même en état de fatigue et n'étant propriétaire de son ULM que depuis quelques semaines,
- avait commis une faute en laissant la victime prendre la barre malgré son état.

Quatre mois d'emprisonnement
avec sursis !



Et c'est bien sur le terrain du droit commun, des grands principes de prudence, de responsabilité vis-à-vis de soi et d'autrui et de... bon sens des tribunaux ! Que le propriétaire-pilote sera essentiellement condamné sans aucun visa des règles aéronautiques et sans apporter la précision que le pilote-avant était demeuré commandant de bord.

→ Cette analyse est applicable aux ULM trois axes, vis-à-vis desquels en cas d'accident, l'enquête tentera de déterminer, à la lumière de l'usage et des bonnes pratiques, qui était, à l'origine du vol, commandant de bord.

Ce faisant, les tribunaux ont clairement pris en compte toute la complexité de la situation de fait et l'indiscutable faute également commise par le « passager-pilote » en infligeant une peine bien modérée à la lumière des sanctions généralement appliquées en cas d'homicide involontaire.

En réalité, une meilleure connaissance par les autorités judiciaires et spécialement par le Parquet de la matière aéronautique aurait conduit à écarter d'un trait le système de défense adopté par le propriétaire-pilote d'une substitution de la qualité de commandant de bord du « pilote-avant » vers le « passager-arrière ».

En effet, la 2^e chambre civile de la Cour de Cassation dès le 5 juillet 2001 ayant eu à statuer sur les responsabilités respectives vis-à-vis d'une faute de pilotage commise soit par le « pilote avant » soit par le « pilote arrière » d'un ULM, tous deux étant décédés, refusait d'entrer dans cette discussion et trouvait la solution dans l'application du droit aéronautique.

La Cour de Cassation statuait ainsi :

« qu'il est établi que M. G a occupé la place avant de l'ULM, qu'il était en conséquence réputé pilote commandant de bord ... Qu'en conséquence, quel que fût l'auteur de l'erreur de pilotage, M. G. était responsable de la conduite et de la sécurité du vol, au sens des dispositions de l'article 4.1.1.2 de l'arrêté du 24 juillet 1991, qui rejoignent celles des règles de l'air libellées dans les termes suivants : - « Le commandant de bord d'un aéronef, qu'il tiennne ou non les commandes, sera responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef » - » ;

[La Cour de Cassation visait les anciennes dispositions de l'article 2.3. § 2.3.1. et 2.3.2. repris dans l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux Règles de l'Air et Services de la Circulation aérienne]

Quels enseignements tirer de ces décisions, valant d'ailleurs tant pour les ULM pendulaires que pour les ULM trois axes.

- Sauf prescription impérative du constructeur la définissant, la place du pilote-commandant de bord n'a pas été définie par la loi, cette qualité dépendant de circonstances de fait.
- La jurisprudence (*ensemble des décisions de justice*) a pallié cette déficience par la référence à l'usage qui rejoint celui du bon sens et qui présume que celui qui se trouve en place avant sur un ULM pendulaire, (*on pourra dire en « place gauche » pour les ULM trois axes*) en est le commandant de bord quel que soit le point de savoir qui pilotait et qui a commis une faute.
- Cette présomption n'étant pas absolue, on peut admettre que rien ne s'oppose à ce que, si la preuve en est rapportée par tous moyens (écrit ou témoignages) :
 - celui qui prend la place arrière de l'ULM pendulaire (ou « la place de droite » pour les ULM trois axes), puisse en être le commandant de bord (avec cette impérative nécessité qu'il puisse avoir accès à toutes les commandes),
 - et que celui qui prend la place avant n'en soit que le passager.
- La décision du « pilote-avant-commandant de bord » de passer les commandes à son passager-arrière (ou « passager de droite » pour les ULM trois axes), fut-il investi de toutes les prérogatives du pilote, ne le constituera pas, à défaut de preuve contraire, commandant de bord, induisant que toutes les responsabilités civiles et pénales pèseront sur le premier.

La jurisprudence a fait application, indirectement de tous ces principes, notamment à l'occasion des circonstances douloureuses suivantes :

- un élève pilote d'ULM pendulaire obtient son brevet de base,
- son école l'invite à persévérer en vue de l'obtention de « l'emport passager » et lui suggère oralement de voler avec un client de cette même école qui venait d'échouer à son examen d'instructeur ULM,
- « l'élève pilote prend la place avant [erreur infinie et immense ! A défaut de pouvoir prouver que les fonctions de commandant de bord avaient été confiées à « l'instructeur recalé arrière » bien que détenteur du brevet entier] »,
- « l'instructeur recalé » s'installe en place arrière,
- après un premier tour de piste et décision d'atterrissage, à deux mètres du sol, l'élève pilote décide d'une remise de gaz et ... Tire la barre à fond ... ! – Choc violent, incendie, brûlure à 80 % de l'élève-pilote, blessures graves de « l'instructeur recalé », machine neuve détruite ... !

La décision de la Cour d'appel est sans ambiguïté :

- L'élève-pilote était commandant de bord (référence implicite à l'usage) et a pris la décision d'engager un vol avec passager sans la licence d'emport de passager !
- « L'instructeur-recalé » à défaut pour l'élève-pilote de pouvoir prouver que l'école l'avait mandaté en connaissance de cause, n'était qu'un passager,
- Point essentiel : aucune preuve n'est apportée que les rôles étaient inversés,
- Toutes les responsabilités et conséquences financières du sinistre pèsent sur l'élève-pilote !

Cette décision est juridiquement incontestable.

Moralité

- l'équité a bien du mal à trouver sa place alors qu'en la circonstance le Conseil de l'élève-pilote a omis de placer le débat judiciaire sur le seul terrain de droit que les Tribunaux auraient pu accueillir : celui de la responsabilité d'une école qui n'a pas surveillé une machine lui appartenant et a laissé partir en formation dont le commandant de bord n'était pas habilité à piloter avec passager !
- la fonction de commandant de bord de s'improvise pas ... Tout en s'imposant !
- la fonction n'est pas transférable au gré des vellétés des occupants de l'aéronef,
- elle résulte de principes édictés par la loi et la jurisprudence qui réclament attention et vigilance si l'on veut les écarter ...
- en ce domaine comme dans tous les autres, le maître mot demeure bien : « la preuve ». Si vous parvenez à la ménager et à la gérer, vous saurez toujours trouver un Conseil qui saura faire prévaloir vos droits de « pilote arrière » ou de « passager de droite » ayant ou non acquis en connaissance de cause la qualité de commandant de bord,
- « passer les commandes » n'assurera en rien l'impunité automatique du commandant de bord initial en cas d'accident ...

Serge Conti

Crash

Imaginez un bel après-midi de juillet, le soleil est chaud, de jolis cumulus aux bases bien étalées et horizontales ornent le ciel. Un temps de curé en somme. Comble du bonheur, je viens de toucher une machine neuve. J'en ai rêvé, j'ai trouvé le financement, contacté le fabricant, attendu un an, le temps de la fabrication et enfin je suis allé chercher la machine à l'usine.

Neuf cents km aller, et neuf cents km retour dans le cagnard et les bouchons du mois de juillet avec une putain de remorque de neuf mètres au cul ! Mauvais souvenir mais quel plaisir de monter la machine, de la mettre en piste et d'effectuer les premiers vols. Tout se passe bien, j'ai un peu la trouille, le bruit infernal du moteur à 20 cm de ma tête, il s'agit d'un moteur Hirth monocylindre de 300 cm³ qui marche comme une moissonneuse batteuse me perturbe un peu.



Dimanche donc, en début d'après-midi je fais un premier vol, la bête s'habitue à moi, j'ai du mal à virer à droite dans ces cas-là ; c'est dans la tête, j'ai l'impression que si j'incline à droite l'avion va partir dans une longue glissade irrattrapable, par contre, je fais de très beaux virages à gauche mais cela me rend en quelque sorte unijambiste. Donc dimanche 16 heures, je décide de faire un petit vol avant de rentrer la machine au hangar et de faire une petite révision. Décollage en 08, la vitesse monte régulièrement, la queue se soulève, manche légèrement en avant, la machine se met sur la roulette avant et décolle bien dans l'axe. J'ai les choses en main, le moteur à tous ses tours, il ne chauffe pas et c'est CAVOK de chez CAVOK.



En bout de piste, bon Dieu ! Mais qu'est-ce qui se passe ? L'appareil a décollé mais impossible de prendre de l'altitude, la vitesse est médiocre tout juste suffisante pour me tenir en l'air. Je vire à gauche pour éviter le rideau d'arbres et me retrouve en vent arrière pour la 08. Inutile de me servir de la radio, le vacarme du moteur est infernal. Peut-être est-ce un rabattant de ce côté de la piste ? Si je change de coin ça ira mieux. Mais, en cas de vache, je ne vais pas m'éloigner du terrain. En bout de vent arrière, je vire pour me mettre en base pour la 08. Mauvaise pioche, je suis plus bas que le terrain.

Et là, c'est fini, mauvais choix de trajectoire, je me retrouve dans une cuvette entouré d'arbres. En face de moi, un petit chemin, un rideau d'arbres - des cerisiers ma chère !- et de l'autre côté un champ plat magnifique. Hélas ! Hélas ! Trop tard, trop bas, moteur à fond mon aile gauche heurte un arbre, l'avion se met sur la tranche, fait un soleil et retombe sur le dos. Je me retrouve suspendu à mon harnais, la tête en bas. Je me détache et m'extirpe de l'épave. Tout va bien, les bras, les jambes, le dos, rien de cassé, pas de choc ni de trauma direct. La radio marche encore, j'envoie un message au starter pour dire que je suis entier, mais je vois déjà les copains qui courent vers moi. Je suis indemne, par contre mon avion, mon bel avion est en morceaux, fuselage tordu, ailes arrachées, empennage cassé, verrière arrachée, hélice réduite au moyeu... Une ruine.



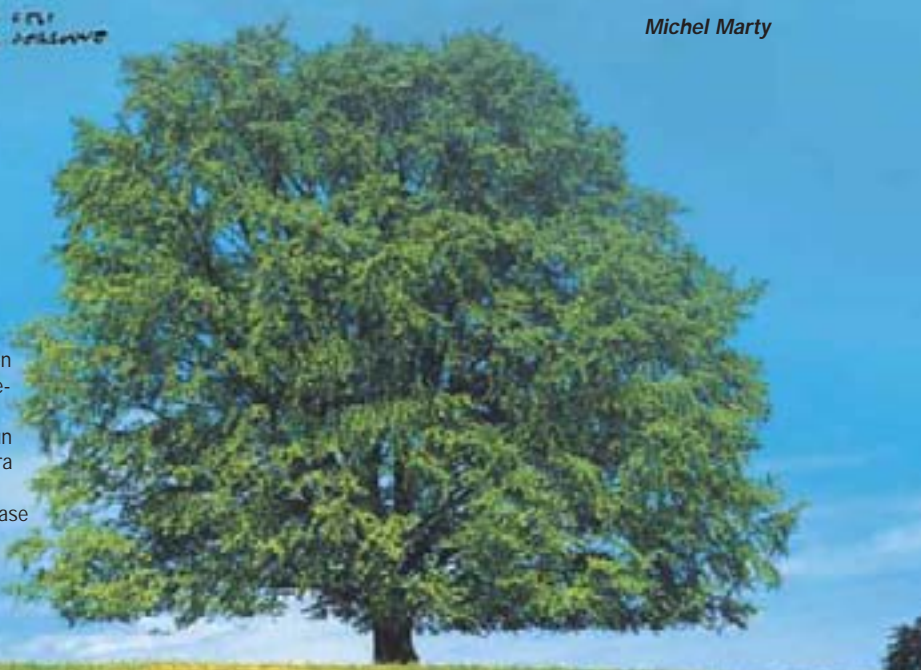
Mes copains arrivent, le premier commence à m'engueuler parce que j'ai décollé aérofreins ouverts et qu'ils n'ont pas arrêté de me le signaler à la radio, puis c'est la propriétaire du champ et des cerisiers, une jolie femme accompagnée de sa fille qui me propose de boire un coup pour me remettre. Un de mes copains me glisse : « Profites-en tu as un ticket. » C'est pas le moment, mais ça me fait marrer. Et puis, ce sont les gendarmes qui arrivent dans leur voiture bleue, puis le spécialiste de la DGAC, ils photographient et rédigent rapports et procès-verbal, très sérieux très professionnels. Et puis, c'est le retour à la maison.

Physiquement, j'ai pas eu mal, en tout et pour tout je me suis tordu un doigt de pied, mais dans les jours et les nuits qui ont suivi, le coup de cafard, la déprime larvée et inavouable. Je n'ai pas le droit de me plaindre, je suis vivant et en bonne santé, mais putain, cet accident c'est un rêve brisé. En cassant ce beau joujou dans lequel j'ai mis toutes mes économies j'ai tué un petit garçon qui rêvait de voler. Autrefois, on valorisait l'image du capitaine du Titanic qui sombrait avec son bateau, jamais on n'a dit ça à un pilote, pourquoi ? En plus, je vais vous dire, un avion c'est beau, ses lignes fonctionnelles en font à la fois un magnifique objet technique mais aussi une authentique œuvre d'art. Casser un avion, c'est lacérer la Joconde ou casser les bras de la Vénus de Milo.

Casser un avion ce n'est peut être pas couler le Titanic avec trois mille personnes à bord, mais c'est comme perdre un beau-frère, une grand-mère ou un petit cousin.

Alors vous ne trouvez pas qu'il y a de quoi être triste ?

Michel Marty



PILOTES, la revue des pilotes d'ULM...

Tous les deux mois, 100 pages d'information sur l'aviation légère (avions légers, ULM, hélicos) : essais, articles techniques, reportages et un dossier de plus de 20 pages sur un thème donné.



N°11



N°12

n°11 : Dossier ULM-motoplanneur
Un panorama des machines en 28 pages avec l'essai du nouveau Viva...

n°12 : Dossier Tour ULM 2008
26 pages de reportage sur la dernière édition du plus grand rallye d'ULM



1 numéro à l'essai : 7 € (port gratuit) - Abonnement 6 numéros : 39 €

Tous les sommaires de PILOTES sont consultables sur le site...
www.pilotesmag.com

Entre deux numéros, consultez le blog de PILOTES avec des infos au jour le jour...

Abonnez-vous en ligne sur...
www.pilotesmag.com

- Je m'abonne à PILOTES au tarif de 39 € (6 numéros) Je commande un numéro pour 7 € (port offert)
- le n°11 - Juillet 2008 : Dossier ULM-motoplanneur
- le n°12 - Septembre 2008 : Dossier Tour ULM

Ci-joint mon règlement par chèque bancaire ou CCP à l'ordre d'Altipresse : 150, rue Aristide-Briand, 92300 Levallois-Perret

Ci-joint mon règlement par carte bancaire

N° de carte bancaire _____ Date d'expiration _____

Code CVC _____

Les trois derniers chiffres du code imprimé au dos de votre carte.

Signature _____

NOM _____

Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Téléphone _____ E-mail _____

Aviation & Pilote

NOS OFFRES D'ABONNEMENT

DANS
NOTRE N°417
D'OCTOBRE :
LE MARCHÉ
ULM APRÈS
LE SALON
DE BLOIS,
LE RAID DE
THIERRY
BARBIER
VERS LA MER
NOIRE...

POUR VOUS
ABONNER,
C'EST FACILE !

01 64 62 05 06



Offre
12 numéros
+ 1 DVD



En cadeau le DVD Aérofriedrichshafen
pour 1 abonnement d'1 an minimum
à Aviation & Pilote ou le réabonnement de 2 ans

Offre découverte

3 Numéros
à partir de
15€



Toutes nos formules !

FRANCE	
Découverte (3mois)	15 €
6 MOIS	30 €
6 MOIS + HS	35 €
1 AN	60 €
2 ANS	114 €
CEE + SUISSE	
Découverte (3mois)	16 €
6 MOIS	35 €
6 MOIS + HS	41 €
1 AN	69 €
2 ANS	130 €
ETRANGER + DOM TOM	
6 MOIS	41 €
1 AN	79 €
2 ANS	145 €

www.aviation-pilote.com

Le collège Albert Lougnon est un collège situé dans une zone défavorisée des hauts de l'ouest de l'île de la Réunion. Il propose depuis quelques années le Brevet d'Initiation Aéronautique aux jeunes âgés d'au moins 13 ans. Cet enseignement qui vise à initier les jeunes au monde aéronautique connaît un succès grandissant et présente de nombreux avantages pédagogiques.

La préparation au BIA s'articule en deux parties distinctes : une partie théorique et une partie pratique.

→ **Les cours théoriques** de 2 heures hebdomadaires sont assurés par Yves PERRINE professeur d'histoire titulaire du CAEA et instructeur de pilote d'ULM.

Il utilise un support pédagogique motivant, l'ULM, pour donner l'envie de réussir à ses élèves tout en abordant autrement l'apprentissage des maths, de la techno, de la physique, de la géographie.... En traçant une navigation, en calculant des vitesses et des temps de vol, en corrigeant des erreurs instrumentales, en utilisant des données météo... L'élève pratique les maths, la physique, la géo, la techno d'une façon plus ludique et parfois plus motivante que dans les cours traditionnels.

Formation au BIA et initiation au pilotage d'ULM au collège Albert Lougnon

→ **La partie pratique**

Des sorties aéronautiques diverses ont été organisées pendant l'année scolaire pour compléter les connaissances théoriques. Les élèves sont allés visiter des tours de contrôle, des aéroclubs et bases d'ULM.

Pratique de l'ULM et découverte de la 3^e dimension.

Cette année encore la FFPLUM a décidé d'aider cette préparation aéronautique en faveur de ces jeunes en répondant favorablement à leur demande de subvention. L'aide fédérale versée, c'est leur professeur (Yves Perrine) instructeur de pilote d'ULM au Club ULM de la Réunion qui s'est bénévolement chargé des vols de découvertes. Ces vols se sont déroulés les week-ends et pendant les vacances scolaires sur des ULM multiaxes loués à la société Félix ULM.

Merci aux parents d'élèves qui ont sans faille assuré le transport des jeunes jusqu'à la base de Cambaie.

Bravo à la fédération qui par son efficacité a su donner des ailes à mes 18 jeunes. Une telle implication ne peut que servir la cause de l'ULM. 8 élèves ont eu le BIA, 5 ont échoué et 5 ne se sont pas présentés, c'était dur pour eux après tant d'efforts mais ils ont su garder le sourire.

Aucun de mes élèves ne deviendra pilote dans l'immédiat, c'est bien trop cher pour eux. Mais en tout cas ils ont cette année scolaire vécu une grande aventure qui restera gravée à tout jamais dans leur mémoire grâce à l'action de notre fédération.

Merci pour tout.
Yves PERRINE



Au club de Chenay, une carte VFR lumineuse



Joël Gaultronneau nous a quittés mais l'aéro-club du plateau mellois à Chenay dans les Deux-Sèvres gardera un souvenir précieux de la passion de Joël pour son club et pour l'ULM en particulier.

Comme Joël envisageait de nombreux voyages, il a confectionné cette très belle carte à diodes qui fonctionne comme une carte de métré, en appuyant sur le bouton correspondant à la base recherchée et celle-ci s'illumine d'une belle couleur.

Des diodes bleues, blanches, rouges, jaunes permettent de connaître immédiatement la classification de la piste, Base ULM, aérodrome, altisurface, etc.

En partant de Chenay, un pointeur relié par un fil nylon à un mètre (en bas à droite) donne en lecture directe le kilométrage entre les plateformes.

Au dos de cette carte, le câblage, impressionnant, est une œuvre d'art.

Si vous passez par Chenay vous pourrez apprécier cette réalisation qui a nécessité de nombreuses heures de travail et qui est le témoignage du dévouement de l'engagement d'un passionné dans la vie de son club. Il sera honoré de voir utiliser cet outil très pratique pour préparer de belles balades

Pierre-Henri LOPEZ



Une rencontre en " hauteur " !

Quoi de plus beau que le vol en montagne ?

→ Altisurface de Val-d'Isère - La Tovière

Venu en vol l'an dernier en multiaxe piloté par Paul Prudent, pour la réactivation de l'altisurface, Dominique Méreuze s'est rendu cette année (14 août) de nouveau à Val-d'Isère - La Tovière, cette fois-ci à bord de son pendulaire. Il s'agissait, à l'invitation de l'actif Président de l'Aéroclub de Val-d'Isère, JP Sary, de fêter la première année de réactivation (avec beaucoup de sueur et d'huile de coude) de cette belle piste, située à 2300m d'altitude.

Le Président de l'Association Française des Pilotes de Montagne (AFPM), Noël Genet, était bien entendu présent, ainsi que la Présidente espagnole de la Fédération Européenne, Mme Marliez Campi.

Repas champêtre, discours de bienvenue et de remerciements, échanges d'expériences et récits des anciens, tout cela sous un ciel bleu et un magnifique soleil, au sein d'un spectaculaire environnement à vous couper le souffle, contribua à faire de cette journée un souvenir inoubliable.

Ce fut aussi l'occasion de remercier et d'encourager le Maire de Val-d'Isère qui a décidé de tout mettre en œuvre pour développer cette plateforme de montagne qui pourrait bien devenir « altiport ».

Une démarche si rare aujourd'hui de la part de nos élus qu'elle mérite d'être reconnue et applaudie.

Mais attention : toutes les bonnes et belles choses se méritent : le vol en montagne procure les plus belles joies mais il requiert humilité, technique et connaissances particulières. En collaboration avec l'AFPM, la FFPLUM a initié des « label montagne » au bénéfice d'instructeurs ULM ayant accepté de suivre un cursus spécifique. N'hésitez pas à les contacter : alors à vous les joies les plus pures du vol en montagne !



La fête à l'ABUL !

→ A l'occasion de ses « portes ouvertes » (31 mai - 1er juin), le club de l'ABUL (Sainte-Thorette dans le Cher) avait invité le Président de la FFPLUM à partager les joies de cette traditionnelle journée.

Ce fut pour Dominique un agréable et chaleureux moment,

partagé avec les pilotes du club et les nombreux visiteurs venus découvrir le vol en ULM. Un vol en pendulaire tout neuf, juste livré pour l'école, a ajouté au bonheur d'être sur le « terrain ».

Une ambiance qu'il préfère nettement à celle des bureaux européens qu'il fréquente tout au long de l'année !

Le site web de l'ABUL : <http://abul.asso.fr/>
Club Terrain LF1853 - Ste Thorette (Cher)
Contact : 06 85 21 63 17



→ Escadrille de Châteaublanc

Affiliés à la Fédération en 2006 sous le numéro 8405, nous étions, jusqu'à présent, quelques amis passionnés par l'ULM mais sans activité propre au club sauf quelques vols effectués grâce à des membres propriétaires de leur ULM. Nous venons de construire un kit de G1 grâce à notre ami Serge Présent, P.D.G. de G1 Aviation. Emportés par notre enthousiasme, nous avons pris un engagement auprès de l'Amicale des Sapeurs Pompiers du Vaucluse pour offrir à leurs pupilles des vols de découverte le 5 août. Notre G1 terminé, n'ayant pas encore à ce jour reçu son identifica-

tion, les membres du club propriétaires ont bien voulu effectuer ces vols de découvertes pour une vingtaine de pupilles afin que nous puissions honorer notre engagement. Cette journée s'est parfaitement déroulée, à la plus grande joie de tous.

Nous avons déjà notre moniteur bénévole en la personne de monsieur Serge Gerber, moniteur planeur avec plus de 4000 heures de vol et nouveau diplômé moniteur ULM à la base de formation ULM de Montélimar.

Pierre Schleiss,
Président de l'Escadrille de Châteaublanc.



→ Franche-Comté

été récompensés par des lots ou une coupe, offerts par le conseil Général de la Haute-Saône.

Dame météo nous a fait bénéficier d'une belle journée ensoleillée et a retenu la pluie jusqu'au dimanche matin, ce qui a bloqué le retour de pilotes venus du Rhône et du Jura, et qui ont dû attendre le lundi ou prendre le train.

C'est avec joie que nous avons été accueillis par Jérôme CANNELLE instructeur paramoteur, pendulaire et multiaxe au sein de son école ULM "Les ailes de St Adrien". Installé depuis un an maintenant sur la plateforme de GRAY, c'est avec dynamisme que Jérôme, avec le club local (GRAY ULM) et l'entourage familial, ont su restaurer les pilotes et mettre à disposition leurs infrastructures.

La salle de cours et son accès wifi à Internet pour la météo, ont permis les briefings et informations des pilotes.

Le Comité Régional avec sa petite équipe a ouvert une porte pour que le regard des pilotes s'ouvre sur le plaisir de progresser par le jeu, sur la nécessité de s'entraider entre pilotes, et d'y voir par l'existence d'un Comité la nécessité de la solidarité ULM.

J'ai vu par cette expérience un intérêt indiscutable des pilotes pour le perfectionnement du pilotage mais dans un contexte sans pression et rassurant.

Je profite de cette occasion pour ouvrir la voie aux pilotes de Franche-Comté vers la solidarité et ainsi leur dire bienvenue au Comité Régional ULM de Franche-Comté. C'est avec le plaisir que l'initiative s'installe et avec sérieux que la sécurité nous protège.

Olivier BON

Président Comité Régional Franche-Comté

La deuxième compétition ULM interrégionale, Bourgogne - Franche-Comté organisée par le Comité Régional s'est déroulée à GRAY St Adrien en Haute-Saône.

Ce sont une vingtaine de pilotes qui ont manifesté leur intérêt pour cet événement et 12 qui ont participé. Trois paraplanes dont deux ont déclaré forfait pour cas de force majeure, 10 pendulaires et un multiaxe.

Il est difficile d'intégrer une notion de souplesse par une démarche ludique pour le plaisir du vol et une notion de perfection, de méthode et d'élitisme demandant sérieux et rigueur pour la réalisation d'une épreuve de compétition.

Nous avons voulu montrer par cette compétition, un environnement dans lequel chaque pilote puisse y trouver des éléments de perfectionnement et de convivialité par le jeu, avec ses règles, ses récompenses et satisfactions.

C'est avec plaisir que je remercie tous les participants et félicite les vainqueurs dans leur catégorie, Sébastien JANICOT en pendulaire (70 Gray) et Michel PERRET en paraplane (70 Lure).

Je tiens à remercier Patricia ROUMIER pour sa participation en tant que femme et pour sa seconde place avec Patrick LELAISE troisième tout deux venant de TIL CHATEL en Côte d'Or. Ils sont venus pour se préparer au championnat de France. Tous les pilotes participants ont



Les élèves et les personnalités posant devant le Zeppelin CH 701

→ Nord-Pas-de-Calais

Le 26 juin sur l'aérodrome de Calais Marck, les élèves du lycée Sophie Berthelot et membres du club "Association Aéronautique Louis Blériot" (6218) ont présenté le Zeppelin CH 701 construit durant l'année scolaire 2007/2008 dans le cadre d'un projet lycéen financé par le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais. Le Comité Régional a soutenu ce projet et apporté une aide financière pour l'équipement d'un parachute de secours.

Cet appareil participera au tour ULM 2008 et servira ensuite à la formation des jeunes de l'agglomération du Calaisis.

Vous pouvez suivre l'histoire de cette belle aventure sur le site : www.aalib62.fr

Jean-Marc KETELS

Président Comité Régional ULM Nord-Pas-de-Calais



2^e journée découverte femmes à Lens

Malgré un plafond qui n'a jamais dépassé 1200 pieds, 42 femmes ont pu effectuer un premier vol d'initiation sur multiaxes ou sur pendulaire le dimanche 1^{er} juin 2008, sur l'aérodrome de Lens Bénifontaine.

Elles ont pu échanger sur la pratique de l'ULM avec les pilotes de la région : Françoise Legout, venue de Berck sur Mer en pendulaire ainsi qu'avec Marine Colleit, notre plus jeune pilote venue également en vol de Lille Marcq, et venues en vol avec leur instructeur, Véronique de Calais et Dominique de Merville.

Monique Bouvier - Commission Volez au féminin



Photos : Club de Moriani.

→ Corse



Le dimanche 15 juin, le comité régional corse et l'ULM club Morianincu ont proposé une journée de rencontre des pilotes insulaires. La Corse comptant trente licenciés, nos amis italiens (de Sardaigne et de Toscane) étaient également conviés ainsi que le club de parapente "cime e ale" afin de renforcer les troupes.

Avec 25 ULM (dont 5 paramoteurs), cette première journée régionale fut un succès car plus de 75 personnes ont participé à cette fête de l'aviation ultralégère.

Les parapentistes ont été chaudement applaudis à leur arrivée car le challenge, bien sûr, était d'arriver en vol. Comme leurs copains à moteur !

France 3 Corse et Corse-Matin avaient fait le déplacement pour l'occasion.

La présence de pilotes avions et planeurs fut également une belle preuve que l'aviation est un monde de passion, de plaisir et de partage de la beauté des cieux.

La journée s'est poursuivie autour d'une somptueuse paella, juste à côté des ULM.

Le club de Moriani (basé sur la seule piste ULM de l'île) a fait preuve d'une organisation irréprochable. Que Jean, Jean-pierre et leurs familles en soient ici remerciés, puisqu'à 3h du matin ils transportaient les chaises et tables, à peine une autre fête locale terminée, pour que tout soit prêt au premier atterrissage du lendemain.

Retrouvez les photos de la journée sur <http://corseulm.free.fr/moriani.html>

Sur l'île, la FFPIUM compte cinq clubs affiliés et deux instructeurs (paramoteur et pendulaire).

Alain QUILICI
Comité Régional ULM Corse



Le Président, Claude Tisserand et Massimo, un pilote Italien.



Initiative



La difficulté pour Jean-Pierre Bastin fut de trouver un constructeur d'ULM ayant une structure assez souple, pour intégrer dans sa production la mise au point d'un système permettant à un paraplégique de piloter.

Aidé par son instructeur, il a trouvé chez *Aéro Services-Guépard*, un homme, Jean-Daniel Roman qui a relevé le défi : mettre au point un « malonnier »* permettant de gérer les gouvernes de direction, les gaz et les volets d'une seule main. Le système étant réglable et modulable il apporte un confort à son utilisateur lors de vols de longue durée.

Jean-Pierre est venu, lui-même, prendre livraison de son Super Guépard à Villefranche-de-Rouergue et il est tout-à-fait disposé à le montrer à d'autres paraplégiques qui désireraient, comme lui oublier leur handicap en partageant l'espace des oiseaux.

*néologisme : malonnier = palonnier à main

→ *Aéro Services Guépard*
Toulonjac 12200
Tél.: 05 65 45 28 54

Info
sur

www.aeroservices.com

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>

Réunion → Madagascar en ULM

par Denis Hammentien

La plage vu du Jodel en radada c'est possible sur 200 kms.

La traversée Réunion Madagascar, un défi que se sont lancés quatre pilotes d'ULM.

Patrick Iwasuila et Fred Germain à bord d'un RANS COYOTTE S6 ES entièrement révisé et préparé pour l'occasion, Denis Hammentien et Daniel Devaux à bord d'un JODEL D20 ULM. Le parcours prévu était une grande boucle dans le sud de la grande île, soit un parcours de plus de 4 000 kms à couvrir en dix jours et 25 heures de vol, ce qui fut fait à la moyenne générale de 157 km/h.

La 04 / 05 / 08 La première heure fut consacrée à l'avitaillement et à la préparation du plan de vol pour Tulear distant de 550 kms. Ce vol des hauts plateaux fut accompagné de turbulences vite oubliées au regard de l'immensité et de la beauté du paysage.



Arrivée à Tulear sans encombre avec un accueil des plus chaleureux, clôture du plan de vol et de la journée par une visite nocturne de la ville en pousse-pousse.

Le 05 / 05 / 08

Décollage de Tulear à 8h sous plan de vol direction Morondava distant de 380 kms. La région survolée



est le pays "Vezo" peuplé de pêcheurs et de baobabs géants, ponctué de rivières serpentant au milieu des mangroves, habitat favori des crocodiles du Nil. Morondava fut choisie comme étape de mi-parcours avec une journée de repos en quad pour visiter les environs vu du sol.

Le 07 / 05 / 08

Départ de Morondava pour Antsirabé via Miandrivazo ponctué d'une fabuleuse descente en radada des rapides de la "Mahajilho".



Arrivée à Antsirabé sur une piste en herbe à 1500 mètres d'altitude et hébergement de nos appareils devant l'aéroclub "Hélène Boucher" pour une nuit froide, 10°C sous les tropiques ça existe. La soirée

nous a permis de découvrir la cuisine d'un superbe restaurant "Le Venise" avec sa charmante patronne malgache, très recommandable si vous êtes de passage... Le resto !

Le 08 / 05 / 08

Décollage d'Antsirabé coyotte en tête direction Tamatave avec une panne radio du coyotte, obligation de retour sur Antsirabé après 15min de vol pour réparer, il n'était pas question de traverser l'espace contrôlé de Tananarive et de couper les axes d'approche des gros porteurs sans la précieuse VHF; ce n'était pas grave, un jack mal connecté et c'est reparti pour une navigation des plus stricte jusqu'à Tamatave distant de 325 kms. Contact avec Tananarive information en vol et l'habituel "transmettez vos estimées" en roulant les "r". Au bout 1H30 de vol contacte avec Tamatave et clôture avec Tana c'est le retour sur la côte Est et le temps maussade et couvert habituel, accueil toujours aussi chaleureux de Corinne, une amie réunionnaise installée là-bas de longue date. La journée du lendemain fut consacrée aux formalités administratives de sortie du territoire et à la vérification générale des 2 machines pour le retour à la Réunion.

Le 10 / 05 / 08

Décollage pour retour à Pierrefonds de nouveau 750 kms de survol maritime à la même vitesse qu'à l'aller mais avec une météo capricieuse, il faut rentrer au travail mardi, c'était trop court mais on reviendra. Pierrefonds ou nos familles et amis sont heureux de nous retrouver car il est vrai que ce périple était un régal, le moindre grain de sable aurait pu le faire tourner au cauchemar.

Nous en profiterons pour remercier nos présidents de clubs Gerald Aubry du club PULM du Sud et Philippe Baliste de l'aéroclub des Mascareignes qui nous ont aidés à la préparation des navigations et des demandes d'autorisations du territoire malgache.



(arrivée du coyotte à Tamatave)



Le jour J arrivé nous décollâmes de Pierrefonds (Réunion) cap 313 direction Tamatave (Madagascar) pour une traversée maritime de 700 kms estimée à 4H30 ponctuée toutes les 30 min d'un rituel "opération normale" à l'aide de l'installation d'une radio HF rendue obligatoire par les autorités du fait des distances à parcourir. Arrivée à tamatave dans les estimées sans problème.

Le 03 / 05 / 08 Départ de Tamatave plein Sud vers Mananjary survolant le canal des Pangalanes durant 375 kms.

Décollage sous un soleil radieux, arrivée à destination sous une pluie battante où nous attendait un gargantuesque plat de langoustes fraîches grillées.

Le COYOTE : plus de 1900 appareils livrés à travers le monde.
Un tout terrain rapide et agile à partir de 26 000 € TTC en kit
incluant : cellule, moteur, hélice et instruments



AEROSKY

Tél : +(33) 05 65 21 17 57

Mail : info@aerosky.fr

www.aerosky.fr

Coyote monté et peint par DISTRAIR

Avec AEROSKY vous volez assuré !

Joël, Manuel...

Depuis maintenant plus de 10 années je prêche inlassablement l'union et le rassemblement, au sein de notre Fédération et de nos Associations pour plus de force et d'efficacité politique.

Ensemble, c'est mieux et plus facile.

Mais cela l'est également tout simplement sur le plan humain comme il vient d'être démontré sur le tour ULM 2008, dont la treizième édition a malheureusement connu une terrible épreuve, en perdant deux membres d'équipage, victimes d'un tragique accident au décollage, depuis l'aérodrome de Belfort.

Les critiques, les commentaires déplacés ou inappropriés, les menaces stupides, depuis chez eux ou de leur bureau, de la part de ceux qui, bien entendu, n'avaient rien vu ou ne connaissaient pas le dossier furent fort heureusement rarissimes. Bien au contraire, ce fut, face au drame et aux décisions à prendre, une magnifique solidarité qui s'est faite jour au sein des équipages et des membres de l'organisation, bénévoles ou de la DGAC. Dans la dignité, le respect de nos deux amis qui venaient de nous quitter, c'est parce qu'il y a eu unanimité sur les décisions à prendre, et notamment sur celle de mener à son terme le TOUR 2008, que les choix politiques, tactiques et humains ont pu être faits dans une sérénité propre à assurer une

sécurité optimum à chacun des équipages, dans des conditions parfois difficiles, tant psychologiquement que sur le plan météorologique.

J'insiste : seule, isolée, en conflit interne ou avec les pilotes, l'équipe de direction n'aurait pu valablement assurer la poursuite en réelle sécurité de l'encadrement des 125 aéronefs jusqu'au terme final de ce qui reste malgré tout une belle aventure humaine et technique. L'émotion, la douleur, le respect partagés, le soutien, la confiance, l'amitié accordés furent les véritables forces vives et suffisamment puissantes, en hommage à Joël et Manuel, qui ont permis de prendre les bonnes décisions, dont en particulier celle de poursuivre jusqu'au bout ce Tour ULM 2008.

De ce Tour il nous restera bien entendu le souvenir de belles rencontres amicales et de merveilleuses images en vol ; une fois de plus beaucoup d'entre nous, y compris les plus aguerris, auront beaucoup appris dans l'art du pilotage et des choix tactiques en navigation aérienne. Un pas de plus vers une meilleure sécurité des vols.

Il restera tout autant en nous ce goût d'amertume qui a fait suite à la disparition de nos deux copains ; et en même temps cette belle leçon de solidarité et d'union qui doit nous conforter dans l'idée que pour surmonter les difficultés... c'est mieux d'être ensemble !

La vie n'est pas un long fleuve tranquille. C'est dans la difficulté que l'on reconnaît les véritables amis, les caractères bien trempés, les organisations et les structures efficaces.

Il y a peu, en vol au-dessus des sommets vertigineux des Alpes, j'ai une nouvelle fois ressenti un sentiment de fragilité et d'humilité... mais aussi le bonheur privilégié et intense de vivre de tels merveilleux instants... j'ai alors pensé à Joël et Manuel... et je crois qu'ils souhaitent que nous continuions !



Dominique Méreuz
Président de la FFPLUM



Droits réservés

Remerciements

J'ai été très touchée ainsi que Nelly ma fille des très nombreuses marques d'attention que la fédération, les équipages du Tour ULM, les différentes collectivités locales, la DGAC, les clubs, et les nombreux anonymes m'ont témoignées pour le départ de Joël et Manuel. Même si rien ne remplace un être cher il est réconfortant de voir autant de solidarité dans ce monde de l'ULM et nous vous en remercions très chaleureusement. C'est sans doute pour cela que mon mari et mon fils étaient heureux de vivre cette aventure...

Danielle GAUTRONNEAU

VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



Atelier



ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

Centre de service agréé

Reconditionnement 912

- ▶ Pièces détachées (stock permanent).
- ▶ Entretien et réparation.
- ▶ Révision et réglages des ailes.

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 250 km/h.

La référence des pros **LYNX**

En stock



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes



Transpondeur T 2000



Radio M 760

Centre de formation instructeur

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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

Créée pour l'ULM en 1982 et dotée d'une infrastructure unique de 40 ha, la plus grande base européenne vous accueille au cœur de la vallée du Lot.

Nos moyens : Dix ULM écoles 3 axes, pendulaires et autogire avec parachute, 2 pistes de 800m et 500m, hydrobase 450m, 2 salles de cours, 4000 m² de hangar : location d'emplacements, boutique accessoires et librairie.

Expérience : + de 1000 brevets délivrés, organisation de nombreux raids et rallyes.

Sur place : Bar, restaurant, club house, studios, chambres, camping. Accès free WiFi

Les formations : Brevet, Emport, Travail aérien, Formation Instructeur : ...

Stage théorique brevet, stage facteurs humains, stage pédagogique instructeur, Actualisation instructeur tous les mois - Centre d'examen instructeur

Organisme de formation continue agréé d'Etat (CIF, FONGECF...).

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



Editorial de
Jean-Michel
Zellweger
dans
AeroContact

Editorial

Administration ubuesque!

J'aime bien lire les editoriaux, l'auteur trouve ici une occasion de dire tout haut ce que beaucoup pensent tout bas avec le privilège du politiquement incorrect.

Et ces temps, à force d'en lire, je me dis que l'aviation générale, dite "Aéline Aviatik" selon l'expression favorite de notre administration, et nous pilotes, avons décidément un sérieux problème avec notre autorité de tutelle.

Je me suis régalé à lire le dernier billet de Bernard Chabbert dans Aviasport de mars. Toujours si bien écrit. Ce n'était pas la première fois qu'il douait une administration aéronautique tentaculaire au pilori des excès bureaucratiques. Mais cette fois, le terrain habituel du discret procès d'intention avait cédé la place à un billet sanglant, en forme de règlement de compte, doublé d'un vrai cri de détresse. En résumé, il accuse l'administration, dans son délire réglementaire, d'assassiner l'activité qu'elle est censée soutenir.

Et puis j'ai reçu la dernière Aérorevue. Et qu'y a-t-il eu? En termes à peine plus feutrés, rigoureusement le même discours. Partout les pilotes expriment leur désarroi envers une bureaucratie qui, citant B. Chabbert "essayer le pouvoir d'empêcher et non celui de faciliter; se réjouit de dire non, et non de dire oui".

Voilà 314 de siècle que le GVVVM fonctionne sur la base du bénévolat. Avec l'engagement solidaire de tous nos membres, nos coûts sont contenus. Dans une structure professionnalisée et coûteuse, bien des pilotes ne pourraient s'offrir le

privilège de voler. Mais cette option s'assombrit chaque jour. Au nom d'une sécurité de façade, l'OFAC multiplie exigences et chicanes. On voudrait exiger d'entourer le terrain d'une clôture, on a fait passer le contrôle des planeurs de 3 à 2 ans, puis à une fois par année. Le coût d'inscription d'un planeur dans un fichier de l'OFAC est multiplié par presque 3... Un chef matériel (bénévole) vous dit qu'il commence à en avoir marre, parce qu'il passe bientôt plus de temps à s'occuper des papiers que de ses machines. Valeur sécuritaire ajoutée, voisine de zéro! Par contre le point "augmentation des tarifs" devient une tradition des AG et les directions bénévoles s'usent.

La situation peut même devenir ubuesque. Nous avons librement installé des dispositifs anti-collision FLARMS dans nos machines. On ne saura jamais combien ces dispositifs auront épargné de vies. Mais une chose est certaine, ils en ont sauvées. Curieusement, sur cet aspect vital de la prévention des abordages, l'OFAC a brillé par un silence total. Pas la moindre petite recommandation. Sauf lorsqu'il s'est agi d'en installer dans nos remorqueurs. Là l'autorité a sorti la liste des bonnes raisons réglementaires qui nous interdisaient de le faire... au nom de la sécurité, cela va de soi. Le jour où un remorqueur abordera un planeur les deux morts seront eux aussi réglementaires...

En France, bien des pilotes exaspérés abandonnent l'aviation générale pour passer à l'ULM. C'est un monde qui a réinventé l'aviation, où les règles fondamentales sont "responsabilité individuelle" et "autodiscipline des pilotes" dans



un cadre réglementaire minimal. Et tout indique que cela marche. Ici, un fonctionnaire de l'OFAC m'a dit un jour "vous ne vous rendez pas compte on doit vous protéger contre vous-même". Ce genre de propos montre l'arrogance d'une administration omnipotente et ouvre la porte aux excès. Il cautionne ce sentiment que j'éprouve chaque jour un peu plus: une administration qui a perdu le sens originel de sa mission, celui de nous aider à pratiquer notre activité. Dans son illusion sécuritaire, enfermée dans sa tour d'ivoire, elle nous prend en otage pour faire de nous sa raison d'être. Son métier étant de fabriquer de la réglementation, elle en produit logiquement chaque jour un peu plus, ignorant la différence entre un Airbus 380 et un DR 400 ou un planeur.

Curieusement, l'administration a pourtant deux manières de concevoir la liberté: pas loin, il existe un office fédéral de la santé publique qui lui n'interdit pas à la moitié des citoyens de ce pays de fumer, sous prétexte de les protéger contre eux-mêmes. Et pourtant le tabagisme provoque 8'000 décès chaque année!

Alors si notre administration de tutelle faisait preuve d'un peu plus de sagesse et de bon sens, d'un peu moins de technocratie juridique, prenait la température de "sa base" et se remettait en question? Ah, oui, j'ai lu dans la dernière Aérorevue que la commission européenne demandait à l'EASA de réfléchir à ces questions. Il faut espérer.

Jean Michel Zellweger
GVVVM

AEROFLYING

« Aérodrome de Cahors »
46230 CIEURAC
Tél : +(33) 05 65 21 17 57
Mail : info@aeroflying.fr
www.aeroflying.fr



moins de 280 kg avec Rotax 912:
de 55 à 220 km/h en toute sécurité:
une autonomie de plus de 1100 km

Un vrai ULM de conception et fabrication françaises !

Construction en alliages d'aluminium normes aéronautiques



Gédéon de Biyanvrac

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

Bon alors, y'en a des, ils veulent voyager avec leur ULM. Le Gédéon, lui, trouve que ça sert à rien, outre que c'est contre nature, mais enfin, s'il faut ça pour les occuper, qu'ils y aillent. Montaigne, peut-être,

dît qu'il « faut voyager pour frotter et limer sa cervelle contre celle d'autrui ». Wé, ben qu'il fasse ce qu'il veut de sa cervelle et des truies, ce Montaigne, en tout cas Gédéon lui préfère Hugo : « lire, c'est voyager ; voyager, c'est lire ». Donc voilà. Si ton patron te demande ce que tu fais en ce moment, tu peux lui répondre « je voyage à vos frais, et merci ».

Sinon, donc, les voyages en ULM. Pour quoi faire ? Le Gédéon n'en sait rien, mais de chez rien, que c'est un mystère. A l'heure du TGV, de l'autoroute, de l'avion de ligne, certains veulent encore y aller, là-bas, à 100 km/h (ou à peine plus), en se pelant les choses, en se faisant peur, en ayant des pannes, et tout, juste pour aller se frotter la cervelle contre les truies. Bon. En tous cas, en ayant toujours le risque majeur de ne pas arriver. Un voyage en ULM, c'est ça, qu'il dit, Biyanvrac, c'est partir, sans savoir si ça va le faire. C'est ça qui doit les intéresser, ceux-là ! Des masos, oui !

Par exemple, sur son Internet, il a trouvé des trucs, notre ami. Des qui, après avoir voyagé, racontent. Sacha Guitry a raison, quand il dit, en substance, que les voyages servent à emmerder les gens quand on en revient. Alors bon, ils racontent et montrent leurs photos, tous fiers qu'ils sont.

Ainsi, il en a trouvé qui sont partis à Dakar sur des biplaces 503. Z'ont mis trois semaines ! Des galères pas possibles, des frayeurs inouïes, des ennuis judiciaires, des argents dépensés tout plein, des réveils chaque matin en se demandant quelle catastrophe pourrait bien arriver aujourd'hui... Tout ça pour revenir en gros avion comme tout le monde : 4 heures, 150 €, et merci. Ben voilà, pour la prochaine fois, ils sauront que c'est bien plus efficace et moins cher comme ça !

« Ah oui, mōssieur, mais l'intérêt du voyage, c'est d'y aller, pas d'arriver », qu'il y en a des qui disent. Gédéon, lui, se dit que certains n'ont vraiment que ça à foutre, d'y aller, ou pas ? Du coup, lui, n'y va pas, ou alors il commence par la fin : arriver. C'est bien plus efficace.

Sinon, les constructeurs, qui prennent forcément la direction qu'on leur demande de, proposent, donc, des « ULM de voyage ». Qu'ils disent. Mais alors là, il y a un truc qu'il ne s'explique pas, mais alors de chez pas, le Gédéon. Le premier critère pour être un ULM de voyage, qu'ils disent, c'est la vitesse ! Faut que ça aille vite, pour être « de voyage » ! C'est un tordu complet, l'ulmiste, ou pas ? Il veut aller moins vite que le plus vite pour bien prendre le temps de se frotter la cervelle, mais pas trop pas vite quand même, faut pas déconner ! Et toutes les races sont concernées, même le paramoteur, tu vois pas le délire ?

Non, décidément, il ne comprend plus rien, Gédéon...

Et alors, pour finir, une très bonne raison de ne pas voyager, il paraît que « partir, c'est mourir un peu ». Hier soir, le Gédéon, en voulant

partir faire son tour de bois, il a surtout trouvé que partir c'est crever un pneu...

Mais bon, à part ça, voyager c'est bien beau, qu'ils disent, mais alors tombe la question : où aller ?

Le Gédéon, lui, quand il décolle, il sait où il va, qu'il t'entend déjà le dire à sa place : faire le tour de son bois ! Sa nav, elle est prête depuis des décennies, et se répète à l'infini, et il est bien content avec ça. Ben oui, bien content, qu'il est, parce que ça lui suffit et qu'il le voit bien, lui, que les autres, les ceux qu'ont pas de bois pour tourner autour, ils sont bien en peine, pour savoir où aller et quoi faire. Depuis les tout débuts d'avant d'avoir appris à voler, ils savaient déjà avec la plus entière certitude que ce qu'ils voulaient, c'est se balader. Aller là-bas, loin.

Et alors, ils se sont bien préparés, hein, attention. Ils ont tout bien appris avec l'instructeur comment on navigue, puis pour être sûrs de pas se tromper ni se paumer, ils ont acheté le beau GPS en couleurs qui va bien, voire deux au cas où, puis enfin, vu que grâce à ce truc qui fait tout bien la nav pour eux, ils n'ont plus rien à faire, et qu'ils ont peur de s'ennuyer en attendant d'arriver à Brest, il ont trouvé la machine bien rapide qui va permettre de s'ennuyer pas trop longtemps, on l'a dit, et merci.

Les voilà donc fin prêts, qualif radio et « transpondez 7000 » à bord, pour pouvoir affronter les contrôleurs avec les bonnes armes qui vont bien, qu'ils vont leur montrer qu'ils savent faire. Et là, subsiste toujours la question : où aller ? Il y a en France des centaines d'aérodromes, et plus encore de bases ULM. Seulement, un aérodrome, c'est un truc que la plupart du temps il faut payer pour s'y poser, et pour peu qu'on t'y laisse te poser vu que t'es qu'un ULM (de merde, qu'ils pensent très fort), tu vas trouver des portes closes ou des visages guère plus ouverts. La base ULM, elle, si t'as réussi à avoir le type au téléphone, vu que c'est obligatoire, la plupart des fois il va t'expliquer que t'es bien gentil, mais que bon, si tu veux tu peux aussi aller voir ailleurs, que de toutes façons y'a pas d'essence hélas, c'est là qu'est l'os, tout ça, et merci. Pas tous, hein, attention, que le Gédéon il le sait bien qu'il y en a des sympas qui t'ouvrent grandes leurs portes, leur sourire et le kil de rouge, seulement si tu fais le total, il y en a bien moins que des aérodromes, au final, et la preuve, les bases ULM sympas, tout le monde les connaît, alors que les aérodromes, pas. Les aérodromes sympas, on dirait que personne les connaît, par contre...

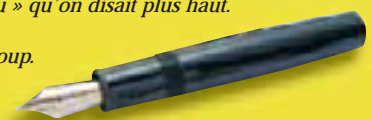
Et alors voilà, drame ! Tu voulais, toi, voyager souvent, et loin, et tout le temps partout avec ton ULM comme l'autre voulait jouer de l'hélicon et tu te retrouves là, à attendre qu'on te dise où aller, qu'un copain te renseigne sur le terrain qui va bien, avec des mecs sympas en pagaille, des rigolades, des nouveaux copains avec qui se murger en racontant des blagues crasses, tout ça, pour changer un peu de ta pauvre nav du dimanche au terrain d'à côté que tu copies-colles depuis 10 ans. Tu le cherches, ce terrain, que le Gédéon le voit bien que t'es là à essayer de trouver ton Graal, à savoir où aller, enfin, un endroit bien, où tu seras content d'être venu et triste d'en repartir.

Alors bon, en attendant, et pendant que tu rêves devant ton écran sur Nav2000, tu t'inscris en pagaille dans des trucs organisés où c'est des autres qui décident pour toi où tu vas aller, et que t'es content tout plein avec ça. Et puis après, une fois revenu chez ta maison, tu recommences à tourner en rond, en cherchant toujours où aller tout seul...

Et alors là-dessus, le Gédéon, il a bien sûr sa petite théorie, vu qu'il a un avis sur tout. Son idée, c'est que les ceux qui sont comme ça, et qui ont l'air tellement si nombreux, ils n'ont pas bien écouté au fond de leur âme ce qu'elle veut, leur âme. Ils ne pensent qu'avec la tête, et si la tête, elle, son but c'est d'aller à Brest, ton âme, elle, tout ce qu'elle te demande, c'est de voler. Peu importe où tu vas, peu importe avec qui, aucune importance si tu tombes tout là-bas sur des gentils ou des méchants, vu que le but est atteint : tu as le cul en l'air. Après, si tu veux, tu peux aller par-delà la verte colline qui te barre l'horizon, pour découvrir la suivante, et encore celle d'après, et finir en Bretagne, ou au Lavandou, va savoir.

« Partir, c'est mourir un peu » qu'on disait plus haut.

Arriver, c'est mourir beaucoup.





L'assurance pour tous les
passionnés de l'ULM :

Multiaxe

Pendulaire

Paramoteur

Autogire

Aérostat

Volez en toute sécurité avec la
« Licence Assurances FFPLUM 2008 » :

RC Utilisateur ou Aéronaf
NOUVEAU : Réduction tarifaire si vous êtes
propriétaire d'un ULM équipé d'un parachute
de secours !

Individuelle Accident Pilote (y compris Indemnités
Journalières) + Assistance

Individuelle Accident Passager (sans désignation)

Découvrez nos Offres Complémentaires
« Spécial ULM » :

CASSE ULM

Assurances de Prêt avec activités aériennes

Responsabilité Civile pour les professionnels de l'ULM

Exploitants - Gestionnaires d'aérodromes

WWW.AIR-ASSURANCES.COM

**...VOTRE PARTENAIRE
ASSURANCE DES ACTIVITÉS
SPORTIVES ET
DE LOISIR**



AIR COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'entreprises «Pierre Blanches»
Allée des Lilas BP 70008 - 01155 St VULBAS CEDEX

N° Vert 0 800 777 107

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