

ULM

info



La FFPLUM est membre du



Abus et détournement de pouvoir !

Mon propos est un manifeste politique. Ni de droite, ni de gauche, ni du centre, ni de l'un des deux extrêmes.

Il est politique, car il a trait aux affaires publiques, à celles qui intéressent tous les citoyens. Et rien n'est plus important dans la vie des citoyens que le respect scrupuleux, par leurs dirigeants, de la démocratie... et de la liberté qui y est étroitement liée.

Nous avons la chance d'être les enfants d'un beau pays qui est l'un des berceaux de la démocratie moderne. Mais il a fallu la conquérir de haute lutte ; et elle exige tout autant une extrême vigilance pour la conserver intacte... ou tout au moins pour qu'elle soit le moins possible altérée. Car dès que l'on confie une parcelle de pouvoir à un homme (ou une femme !) la tendance naturelle est pour lui d'en user et d'en abuser. Nos technocrates sont aussi de la partie. Et tous se vantent de vouloir faire notre bonheur ; et même nous invitent à leur tenir la main pour nous y conduire.

Citoyens, notre devoir est de veiller à ce que l'on ne nous prive pas arbitrairement de notre Liberté, sous des prétextes fallacieux multiples et variés, parfois originaux, destinés à nous convaincre que notre sécurité, dans tous les domaines, est au prix de l'acceptation d'une diminution de notre esprit d'analyse et de notre capacité de décision.

Citoyens et pilotes d'ULM (puisqu'il s'agit de nous dans l'exemple qui va suivre), notre devoir est de ne pas accepter que l'on porte atteinte à cette liberté fondamentale de vivre notre passion, sous de faux prétextes de sécurité.

C'est ainsi que l'ex-Préfet de la Gironde a vraiment franchi un mauvais pas cet été, en signant un arrêté interdisant le vol des ULM, durant une période de quatre jours (dont il se réservait bien entendu le droit de le prolonger s'il le jugeait nécessaire), dans les « *espaces exposés des communes à dominante forestière* », visant ainsi les bases ULM et les aérodromes établis dans ces zones. Mesure par ailleurs particulièrement discriminatoire puisque seuls les ULM étaient concernés, suite au crash de l'un d'eux qui avait déclenché un début d'incendie en forêt (cf. le courrier électronique fédéral du 20.08.2012). Comme si le risque n'était limité qu'à ces seuls aéronefs (en effet les ULM sont les seuls aéronefs qui se crashent et prennent feu, comme tout le monde le sait !!!).

L'avis du Président du Comité Régional FFPLUM n'a bien sûr pas été demandé ni les usagers consultés... Ces messieurs savent tout et veulent tout régir par eux-mêmes. Les observations et recommandations des services de la DGAC sont restées sans effet et de plus, pour couronner le tout, la Préfecture ne les a même pas placés dans la liste des destinataires pour « application ». Donc aucun « *notam* » n'a été publié. Comment les pilotes locaux, et encore plus ceux en provenance des autres régions de France ou de l'étranger, auraient-ils pu avoir connaissance de l'existence de cet arrêté lors de la préparation de leur vol ?

C'est du grand n'importe quoi ; Ubu ou Kafka vous avez le choix. N'importe qui, doté du simple bon sens, perçoit sans effort la stupidité et le ridicule de cette décision préfectorale. Une restriction de l'une de nos libertés fondamentales intolérable car sans fondement technique objectif réel. Je laisse le soin à notre avocat de démontrer que cet arrêté n'avait pas plus de fondement juridique. Le prétexte officiel était d'éviter le départ de nouveaux feux en cas de crash d'un autre ULM... des seuls ULM !... alors que, chose cocasse, dans un département voisin de la Gironde, l'un de nos pilotes a été réquisitionné pour justement... surveiller les départs de feux en forêt ! Et le lendemain, plus cocasse encore, une cigogne s'électrocutait et déclenchait un incendie relativement important en tombant au sol ! Des mesures ont-elles été prises par le Préfet dudit département pour interdire les cigognes de vol ?

En réalité, en agissant aussi arbitrairement, en clouant les ULM au sol, Mr le Préfet de la Gironde a cherché, sur le dos de nos pilotes, à se dédouaner à bon compte de précédentes décisions, jugées malheureuses et inappropriées par une partie de la presse et de la population. Il était au centre d'une polémique qui tendait à le rendre responsable de l'importance prise par des incendies les jours d'avant. Il fallait donc à tout prix réagir, y compris en mettant à mal les principes de la Démocratie.

C'est ce que nous pourrions dénoncer comme de la « *manipulation* ».


Ainsi, pour des raisons en grande partie farfelues, des pilotes n'ont pu voler durant quatre jours et des entreprises n'ont pu travailler durant tout ce laps de temps.

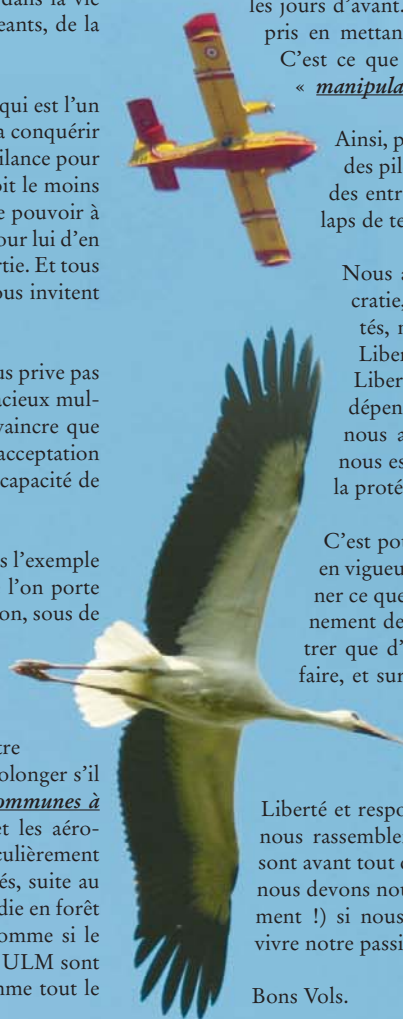
Nous avons trop de respect pour notre démocratie, pour nos institutions et pour nos autorités, mais également trop d'amour pour notre Liberté pour accepter de telles atteintes. La Liberté ne nous est pas octroyée ; elle ne dépend pas du bon vouloir de tel ou tel. Elle nous appartient ; et comme pour tout ce qui nous est cher, elle mérite éminemment que nous la protégiions à tout prix.

C'est pourquoi, et bien que cet arrêté ne soit plus en vigueur, nous demandons aux juges de sanctionner ce que nous pensons être un abus et un détournement de pouvoir manifestes. De manière à montrer que d'une part nous ne nous laisserons jamais faire, et surtout d'autre part pour qu'une jurisprudence nous mette à l'abri du renouvellement, autant que faire se peut, de telles décisions arbitraires.

Liberté et responsabilité individuelles sont des mots qui nous rassemblent. Ce ne sont pas que des slogans. Ce sont avant tout des valeurs fondamentales pour lesquelles nous devons nous serrer les coudes (les ailes plus précisément !) si nous voulons continuer longtemps encore à vivre notre passion du Vol Ultra Léger Motorisé.

Bons Vols.


Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Ce qui dépend de nous, et ce qui ne dépend pas de nous !

La clé de voûte de notre pratique repose sur la responsabilité. Un noble mot qui suppose que le constructeur, le propriétaire, le pilote, les pilotes "répondent de", "se portent garants", dans un jeu de miroir où liberté et confiance se croisent. Il ne faut pas prendre le mot à la légère car lorsque tout va bien, "répondre de" est très gratifiant, lorsque les choses se compliquent, on mesure le poids des choses.

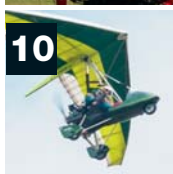
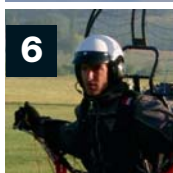
Cependant, il faut bien comprendre que le domaine de la responsabilité n'est pas infini et qu'il y a heureusement des choses qui ne dépendent pas de nous : l'inspiration d'un préfet, la complexité réglementaire européenne, l'esprit mercantiliste de l'époque... la liste est longue et aussi bariolée qu'un catalogue à la Prévert.

Si notre mouvement se porte bien, nous en sommes collectivement largement responsables. Mais il n'y a pas de belle montagne sans crevasse. Et nous savons que, pour tout un ensemble de raisons, le dossier de la formation est au cœur des évolutions nécessaires. Il était en tête de liste dans les objectifs de cette mandature (vous verrez que la liste des objectifs atteints est globalement gratifiante). Or il faut bien reconnaître que le sujet piétine et sans jeter la pierre, les allers-retours en réunion, les ordres du jour en accordéon, le billard à 18 bandes ne dépendent pas de nous. Donc sans se défaire, mais avec une envie certaine d'en finir sur ce point, relisons le Manuel d'Épictète. Ça prend pas de place dans un ULM.

Cet ULM-info arrive en retard. Cela ne dépend que de moi.

Bons vols.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM



2
Événements et dates à retenir

3
en vue !

4
Classe 6 et identification

6
Sécurité
Thierry Couderc et José Ortéga

10
Juridique
Serge Conti

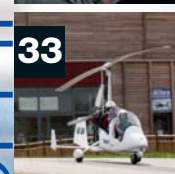
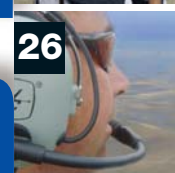
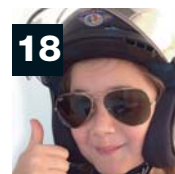
12
Vieux Deb'S
Guy Wardavoir

14
Partenariat
Antoine Motillon

16
Hydro ULM Aveyrolacs 2012
Jean-François Monier

30

Boutique fédérale



18

Stage Cadets ULM

19

Slalomania

20

Championnats du Monde Paramoteur et Classic Class
José Ortéga et Joël Amiable

26

S'assurer tous risques
Karen Blanc

29

Tour ULM 2012 en extraits

32

Lu pour vous
Bernard Chabbert

33

Nouvelles structures

33

Subventions fédérales

Sommaire



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

96 bis, rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. **01 49 81 74 43**
Fax. **01 49 81 74 51**
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze

Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot

Crédit Photos : DTA, Philippe Marguier, Philippe Tisserant, Jérôme Chantreau, Xavier-Fredy Durrleman, Coralie Mateos, José Ortéga, FFPLUM.

Design & print : Mageral & Associés

Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr Imprimé en France. 10 300 ex.
Ulm Info 81 / © Tous droits réservés. 09.2012

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.



Du 28 septembre au 25 novembre, suivez Spirit of Nouméa !



Il vont tenter de relier Nouméa à Paris de fin septembre à fin novembre... arrivée prévue à Paris le 30 novembre (Le Bourget puis Chelles). 20 pays, 28 000 kilomètres, suivez les aventures de Marc Perdu et Christian Tiriault.

spiritofnoumea.com

Le 18 novembre 2012,

Journée découverte pour les femmes, en Guyane

Dans tous les clubs, un dimanche dédié aux femmes qui souhaitent découvrir le vol en ULM. Contact : Bernadette Silvain, secrétaire du Comité régional ULM. au 06 94 21 84 57 bernadette.silvain@wanadoo.fr



N'oubliez pas ! profitez de vos vols et complétez les informations de votre base interactive des terrains ULM sur BASULM.



basulm.ffplum.com



Blois Capitale Dire que Blois est au mouvement ULM ce que Paris est à l'hexagone est une analogie facile et quelque peu excessive. Elle a cependant le mérite de pointer sur ce sentiment ambigu d'attraction et de répulsion que l'on peut avoir pour ce rassemblement.

Qui peut contester que le salon ULM de Blois est le rendez-vous inégalé de notre pratique ? Et pourtant on trouve toujours des esprits chagrins mais sincères pour dire : "c'était mieux avant", "ce n'est plus l'esprit", "tout est devenu cher et inaccessible". Il faut savoir entendre ce genre de réserve et c'est vrai que Paris est une ville agitée, bruyante où l'on circule mal. Mais quelle belle ville ! On passe une heure sur le périphérique, on les oublie vite quand on traverse de nuit en deux-roues la place des Invalides structurée par la perfection classique de Mansard.

Alors assumons l'analogie jusqu'au bout, en prenant le risque du ridicule qui ne tue pas toujours, à Blois, quand on veut voir de l'ULM on n'est pas déçu. Cette année il y avait même les six classes, une grande place au paramoteur, une bonne fréquentation, les Vieux Deb's au grand coefficient de sympathie, une météo sympa pour les présentations, un peu moins pour les arrivées en vol. Mais surtout à Blois comme à Paris, on croise toutes ces têtes que l'on n'a pas vues depuis longtemps, bref on se retrouve et c'est capital !

Disons le mot approprié, ça fédère !

Donc, à moins que les Mérovingiens ne reprennent le pouvoir ou que les Vikings ne remontent la Seine, Blois est bien notre capitale. Il faut même le souhaiter !

Publicité



Groppo Trial

Le pilotage à l'état pur !

Le Trial est un baroudeur ! Avec ses capacités Stol et sa construction métal, il est aussi à l'aise sur un glacier que pour un poser en campagne. Avec ses ailes repliables, il sait aussi tenir très peu de place dans un hangar. Appelez Silvair pour un vol d'essai...



Pilotage hélico

995€

Stage pilotage hélico Classe 6 & PPL-H sur R22 5 vols de 30 minutes et 2h 30 de formation théorique.

L'hélico Classe 6 arrive ! Êtes-vous prêt ?

Chez Silvair, les formations ont déjà commencé ! En attendant les premières machines Classe 6, découvrez l'aile tournante à bord d'un Robinson R22, le plus léger des hélicos certifiés. Silvair prépare au pilotage hélico Classe 6 et forme au PPL-H. Débutant, pilote avion / ULM / hélico ou instructeur, découvrez le programme adapté à votre besoin (stage ab-initio, conversion de licence, remise à niveau, renouvellement de QT...).

Nouveau ! Silvair-Pioneer 301 Train fixe

Fleuron de la gamme Silvair, le Pioneer 300 existe en différentes versions. ULM train rentrant, avion PTF et, depuis la rentrée, avec train fixe !

Le Silvair-Pioneer 301 est une version simplifiée du Pioneer 300, avec train fixe et hélice pas fixe, développée par Alpi-Aviation sur la demande de Silvair, notamment pour l'usage en aéro-club.

Découvrez avec nous les multiples personnalisations possibles.



Pioneer 301

SILVAIR



Distributeur officiel

Venez les essayer et volez autrement !

www.silvair.fr

SILVAIR SERVICES

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

Silvair distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et TECNAM

en
vue !

le Directeur Général de la DGAC, Monsieur Gandil a obtenu son brevet ULM sur multiaxe (Vol des Aigles à Biscarrosse).



Monsieur Maxime Coffin, Directeur de la MALGH vient de commencer sa formation pendulaire (Vélicoptère à Meaux).



Monsieur Raymond Lamberti directeur du site d'Eurocopter Marignane et directeur de la production industrielle, vient de finir avec succès sa formation et examen Classe 6 hélicoptère ULM (Alix - Barcelonnette).



Avec le Président de la Fédération Algérienne des Sports Aériens (Blois 2012). Des pourparlers pour un « partenariat prometteur... à la suite de la Tunisie et le futur, avec le Maroc et le Sénégal (en cours)!

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

ALPI FRANCE IMPORTATEUR FRANCE



PIONEER 200

ULM idéal en école. Facile et très agréable à piloter. Excellente maniabilité. Croisière 190 km/h. En kit ou prêt à voler.



PIONEER 300

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



FIREFOX 2000

Appareil biplace tandem. Visibilité extraordinaire. Croisière 140 km/h. Moteur Rotax 582. Kit ou prêt à voler.

Excellents rapports qualité/prix

Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU) de Valence/Chabeuil (26120)

Tél : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25
Pioneer@alp-valence.com

www.alp-valence.com



ULM Hélico Classe 6 : fiches d'identification

Depuis la parution le 21 février 2012 de la modification de l'arrêté ULM du 23 septembre 1998 créant la nouvelle classe 6, et au moment du bouclage du présent ULM INFO, cinq fiches d'identification de série ont été délivrées par la DSAC à des constructeurs d'ULM hélicoptère ultra léger et 10 propriétaires d'ULM classe 6 ont obtenu auprès des DSAC/IR une carte d'identification.

FICHE ETABLIE	CODE D'IDENTIFICATION	APPELLATION OU TYPE	CONSTRUCTEUR	IMPORTATEUR
20/06/2012	B206SF02501E	CICARE SPIRIT TANDEM	CICARE SA	RotorLight
27/06/2012	B206SF02502E	KOMPRESS.U CHARLIE	HELI-SPORT SRL	Alixa Sarl - Kompress
21/05/2012	B206SF02478E	KOMPRESS.U CHARLIE/2	HELI-SPORT SRL	Alixa Sarl - Kompress
17/08/2012	B206SF02536E	CH 77 RANABOT	HELI-SPORT SRL	Alixa Sarl - Kompress
29/05/2012	B106SF02484E	MOSQUITO XE	INNOVATOR TECHNOLOGIES	Mosquito France

Instructeurs ULM Classe 6 :

« Actuellement », deux instructeurs ULM Classe 6 dispensent une formation de pilote Classe 6 et disposent pour ce faire d'un appareil ULM Hélico Classe 6 :
Mathieu de Quillacq : alixa@alixa.fr et
Hugues Tauziède : h.tauziède@orange.fr

Sont qualifiés IULM Classe 6 à ce jour :

Messieurs **Javornik Charles** (DGAC) - **Maurel Jacques** - **Tauziède Hugues** - **Aube Claude** - **Saulais Marc** - **Lescure Claude** - **Blanchard Jacques** - **Brunel Raoul** - **De Quillacq Mathieu** et **Helpiquet Yves**. Adresses mail à disposition auprès du secrétariat fédéral.

Stage fédéral de qualification pilote ULM Classe 6

Après le succès du stage de juillet à Gap/Tallard, la FFPLUM envisage d'y organiser de nouveau un stage de qualification de pilote ULM classe 6 du 29 Novembre au 03 Décembre 2012.

Il sera destiné uniquement aux pilotes IULM qui sont également instructeur Hélicoptère Léger, c'est-à-dire qui entrent dans le champ réglementaire de la phase transitoire, afin qu'ils puissent obtenir la qualification d'IULM Classe 6, par équivalence.

Ils seront choisis sur la liste des IULM et instructeurs hélico léger qui ont répondu à notre appel à candidature du mois de Juillet. La FFPLUM informera ceux retenus.



Entretien des parachutes de secours

Une preuve du bon entretien des parachutes ne sera pas demandée au moment du renouvellement des cartes d'identification, qui reste déclaratif. Néanmoins, il faut rappeler les éléments suivants :

1. Si le manuel d'entretien de l'ULM prévoit des tâches d'entretien du parachute, elles doivent être appliquées,
2. Si le parachute est déposé temporairement pour envoi en entretien, le pilote doit être informé :
 - De l'absence du parachute

- De la limitation de la MTOW à la valeur applicable sans parachute (450 kg pour un biplace au lieu de 472,5 kg avec parachute)

Les modalités d'information du pilote sont laissées à l'initiative de l'exploitant (étiquette dans le cockpit, ou mention sur la carte d'identification, dans un carnet de route...). Une déclaration à la DSAC/IR n'est pas requise.

Si le parachute est retiré définitivement, une déclaration de modification majeure doit être déposée à la DSAC/IR, notamment pour réduire la MTOW (450 kg pour un biplace au lieu de 472,5 kg avec parachute) et réviser le manuel d'utilisation.



FELICITATIONS A NOS CHAMPIONS DU MONDE*

Guillaume RICHARD & Georges MONIER • COMBO Surf 912S - Aile Magic



combo
Surf

Made by DTA



J-20

*Championnats du Monde ULM 2012 - FAI - Marugán, Espagne - Pendulaire Biplace

www.dta.fr • www.jro-dta.com

Aérodrome de Montélimar Ancône F 26200 MONTELMAR

FRANCE • Tél. +33 (0)4 75 01 20 83





“ témoignage

Mon accident n'est pas du ressort du REX, du fait de la destruction de la machine, mais je souhaite que mon expérience profite à d'autres.

Lors d'un vol en zone désertique, je me permets du radada à 5/10m sol et enchaîne les atterros en série. Quelle maniabilité ! Quel pieds ! Quelle euphorie ! Quelle sensation de liberté ! L'autogire est vraiment une super machine. A la sortie d'un virage fortement incliné, badaboum ! ma machine s'enfoncé, percute le sol, fait une glissade de 25m sur le côté et s'immobilise couchée. Je n'ai rien vu venir. Des craquements, des projections, je me protège le visage et bientôt tout s'arrête. Qu'est ce qui m'arrive ? Je suis vivant, je coupe le moteur, à cet instant je n'ai qu'une peur, l'explosion, l'incendie car j'ai 70 litres à bord. J'arrive à me dégager, m'extraire. Ouf ! le danger est écarté. Pas tout à fait car en revenant près de la machine je vois un filet d'essence s'écouler par le bouchon du réservoir et je m'aperçois que j'avais bien coupé le contact mais pas le master, les instruments sont restés allumés. Heureusement pas de catastrophe. Je téléphone aux secours et tout se terminera bien.

Que s'est-il passé ? Sur le coup je ne me souviens de rien, impossible de reconstituer ce qui s'est passé. En attendant les secours j'ai le temps d'observer l'environnement. Dans mon dernier virage, l'extrémité de mon rotor à décapité un piquet de 2m de haut mais très résistant. A 30cm de son extrémité le rotor est profondément marqué sur une pale. La chute de régime m'a privé de portance et l'appareil s'est enfoncé et a glissé sur le côté, le rotor a percuté le sol mais est resté entier et fixé.

Mon analyse est simple, ma responsabilité est entière, la machine n'y est pour rien. Dans l'euphorie, le plaisir, aidé par les côtés ludique et maniable de cette étonnante machine qu'est l'autogire, je suis devenu con et j'ai fait fi des règles élémentaires de sécurité. Mon expérience de vol, trois axes, hélicoptère et autogires me permet de continuer à penser que l'autogire reste pour moi la machine volante la plus sécurisante. Pas de décrochage, départ en vrille impossible, auto-rotation permanente, atterro/carreau et décollage court si nécessaire... Ses grandes qualités sont son plus grand défaut. Les caractéristiques qu'elle possède peuvent rendre trop confiant, ce qui a été ma grande erreur.”



L'accident d'enthousiasme

Lorsque tout se passe bien, que la météo est très favorable, que quelques centaines d'heures de vol ont évacué l'appréhension légitime du débutant et nous ont donné de l'assurance, que de surcroît nous sommes dans un secteur un peu isolé, loin de la surveillance tatillonne des pouvoirs publics, qui n'a jamais été tenté d'alimenter sa passion en batifolant un peu à bord de son ULM.

➔ Le témoignage que nous livre volontairement ce pilote sur la mésaventure qui lui est arrivée, illustre parfaitement le piège dans lequel nous pouvons facilement tomber lorsque nous laissons notre passion pour le vol prendre le pas sur les paramètres de la bonne pratique... et aussi sur le respect de la réglementation.

Thierry Couderc
Pdt Commission Sécurité FFPLUM

Paramoteur, 2 événements à retenir

Retour d'Expérience - ULM (id = 5712) VISUALISATION DU REX



Date de vol :	18/08/2012	Nature du vol :	du local en plaine
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	au décollage
Appareil :	Paramoteur	Phase vol autre :	
Equipements :	Parachute	Catégorie	Technique
	Radio		
	GPS		

1

Description : Je décide d'entreprendre un petit vol local en soirée avec de parfaites conditions météo. J'effectue la prévol de ma machine, je suis en bonne condition physique, mentale et je connais le terrain. Gaz à fond, ma voile se gonfle bien malgré l'absence de vent et se positionne bien au dessus de moi. Lorsqu'elle commence à se mettre en charge et à l'instant où je quitte le sol, le trim de mon élévateur droit s'ouvre brutalement et ma voile part violemment vers la gauche alors que je ne dois être qu'à moins d'un mètre du sol, je suis contraint de tirer violemment mon frein droit afin de corriger ma dérive mais ma voile perd son cabrage de décollage et fait une légère abatée à droite me rapprochant dangereusement du sol.

Commentaires : Après une figure que je ne saurai reproduire je suis en l'air sans dommages mais constate que la boucle de mon trim de l'élévateur droit ne bloque plus la sangle et je suis obligé de compenser avec la gauche et atterrir détrimée.

Enseignement : Oui
A l'avenir et après cette expérience, la vérification des trims fera partie intégrante de ma prévol en ne se limitant plus qu'à la seule vérification de leur position mais aussi et surtout à leur bon fonctionnement.

Impression : Positive 😊

1




Le commentaire de l'expert

Une boucle de trim en bon état n'a aucune raison de cesser de fonctionner. Il y a forcément une cause technique que le pilote doit pouvoir détecter : soit la sangle est fatiguée et elle peut donc être effilochée, soit la boucle est restée bloquée ouverte en raison d'un défaut qui peut être la corrosion, un corps étranger ou autre.

Il faut retenir de ce témoignage que les trims (état des sangles, coutures d'arrêts, état et fonctionnement des boucles) doivent évidemment faire partie de la prévol (au même titre que la poignée de frein ou le serrage des maillons).

José Ortega
Sécurité paramoteur



Retour d'Expérience - ULM (id = 5526)		VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	04/10/2012	Nature du vol :	du local en plaine		
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :			
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	au décollage		
Appareil :	Paramoteur	Phase vol autre :			
Equipements :		Catégorie	Technique		
Description :	<p>Lors du décollage en paramoteur à pied, une fois la vitesse de course requise atteinte, je mets un léger frein des deux cotés de l'aile pour augmenter l'incidence et quitter le sol plus facilement. Lors de cette manœuvre, je décolle effectivement de deux mètres et simultanément la voile part à 45° à droite et je me retrouve à survoler à 2 m de haut un champ d'obstacles. Je relâche doucement les freins pour éviter une abattée et retourner au sol dans des conditions dommageables, la voile se redresse et je prends de l'altitude. Je ne comprends pas ce qu'il se passe, en vol j'examine la voilure tout semble normal, malgré que pour tourner d'un coté je sens une résistance légèrement plus forte à gauche. Je me pose dans un champ et je m'aperçois que la suspente du frein gauche a fait un nœud autour de la poulie.</p>				
Commentaires :	<p>Le nœud sur le frein droit était fait à une distance qui laissait le deux poignées en position normales, donc gonflage normal, mais au moment du décollage et de la mise légère en frein seul le frein droit répondait, la voile n'étant plus équilibrée elle partait à 45° en phase de décollage, lors du relâchage des freins la voile reprenait son équilibre.</p>				
Enseignement :	<p>Le nœud était pratiquement indécélable de visu, seule une prévol en faisant coulisser la suspente dans la poulie aurait permis de le déceler.</p>				
Impression :	Positive				

2

Le commentaire de l'expert

Ce témoignage illustre aussi la nécessité d'une préparation rigoureuse du matériel avant le vol. Si il y avait effectivement un noeud sur la suspente de frein, la prévol doit permettre de le détecter. Mais dans ce cas, il faut aussi appeler l'attention des pilotes sur le soin à apporter à ses gestes lors de la prise en main ses poignées pour s'assurer que cela ne provoque pas un nœud. Par ailleurs, la suspente de frein peut s'entortiller sur elle-même et finir par provoquer à la longue un nœud lorsqu'elle n'est pas équipée d'émerillon.

Pour conclure : une fois que le pilote est confronté en vol à voir son aile partir lorsqu'un "problème" amène l'aile à partir en vol d'un côté, les actions adaptées sont :

- 1/ relâcher doucement les gaz et revenir en palier (ou légère montée s'il y a des obstacles) pour ne pas risquer un décrochage,
- 2/ laisser tourner l'aile sans la contrer pour éviter le risque de décrochage en cas de correction trop ample.
- 3/ revenir sur le terrain et se poser

José Ortega - Sécurité paramoteur



Le REX est en activité sur le site fédéral
www.ffplum.com consultez-le



La perte de capacité nous guette !

Texte de Michel Rameau (extraits)

N'oublie-t-on pas un peu trop vite que naître à la vie terrestre est par nature une aventure dangereuse et qu'en dépit de toute l'assistance disponible, souhaitée ou imposée, le danger nous guettera toujours au tournant si chacun d'entre nous n'est pas personnellement en capacité d'être attentif, prudent et prévoyant tout au long de sa vie ? Avec cette surabondance d'assistance organisée à notre profit par des tiers, notre vigilance se met en berne tant nous croyons aveuglément à cette pseudo-protection d'origine extérieure dont on nous garantit les effets et qui nous est donnée sans aucun effort, sauf peut-être financier.

Assisté

Sous le prétexte de nous rendre la vie plus facile, plus sécurisée et presque exempte de risque, des petits malins imaginatifs nous inventent continuellement des solutions d'assistance merveilleuses mais jamais gratuites, dont l'usage finira presque obligatoirement par se généraliser, souvent d'ailleurs par adhésion volontaire d'une majorité d'usagers avides de modernité. Mais parfois, pour éviter que l'adhésion volontaire ne tarde trop, on s'efforce d'inciter le politique à créer une loi qui bien évidemment s'imposera à tous. Ainsi est-on sûr que votre argent passera tout naturellement, selon un savant principe des vases communicants, de votre poche dans celle de ces petits malins en question avec, évidemment, au passage, une quote-part pour l'Etat sous forme de TVA ou de quelconque redevance.

Car parallèlement aux visées des affairistes, l'Etat est bien trop heureux de saisir cette opportunité qui s'offre à lui de normaliser, régenter, éviter les remous et les troubles à l'ordre public. Alors on légifère au nom du bien public, neutralisant parfois des initiatives tout à fait intéressantes, mais qui pourraient paraître dérangeantes aux yeux des représentants de la communauté nationale.

L'individualisme n'est pas acceptable car difficile à contrôler. Cela pourrait n'être qu'amusant pour un observateur avisé qui, même s'il adhère parfois à certaines nouveautés, sait cependant ne pas être complètement dupe. Pourtant l'extension continue de cette protection et de cette assistance imposées peut nous conduire à des conséquences perverses qui vont à l'encontre de l'intérêt général.

Avec le temps, comptant toujours sur quelqu'un ou quelque chose pour veiller à notre place et nous protéger, nous finissons par nous ramollir à la fois physiquement,

mentalement, et intellectuellement. Faute de devoir fournir nous-mêmes des efforts nécessaires d'auto-protection nous devenons des êtres incapables d'autonomie et perdons des chances de survie quand survient l'imprévisible. Nous devenons des êtres au moins paresseux si ce n'est, souvent, incompetents par perte de capacité d'affronter les événements.

Ceci est vrai dans tous les domaines de la vie mais nous resterons dans le cadre strict de nos préoccupations aéronautiques.

Et alors ?

En guise de conclusion, nous sommes tous menacés de perdre petit à petit notre capacité de faire face à l'évènement et de savoir survivre. Cette perte de capacité nous est imposée par tout ce que la loi ou le progrès technique veulent faire à notre place. Cette assistance à laquelle finalement nous croyons parce qu'elle nous est vendue avec de grands efforts de persuasion, mais aussi parce qu'elle nous caresse dans le sens du poil, peut cependant parfois nous faire défaut. Alors prenons toujours des réserves avec les sécurités imposées qu'on nous vend comme absolument indispensables, mais sur lesquelles nous n'avons aucun pouvoir. Sachons rester prudemment et raisonnablement sceptiques avec l'esprit toujours en éveil.

Comme le disait souvent vers 1975 une collaboratrice de notre service, qui était âgée et rebelle devant l'informatique aux tendances envahissantes: « *L'ordinateur n'a ni cœur ni honneur, ni envie de bien faire* ».

Très bons vols, amis lecteurs et faites en sorte de rester en capacité de survivre. C'est là tout le mal que nous vous souhaitons.



Nota : vous pouvez lire l'article complet de Michel Rameau, illustré d'exemples concrets, dans le magazine Vol Moteur N°319, de Septembre 2012.

L'extrême polyvalence... pour un plaisir de vol inégalé !



SKYPPER
NuviX

2012
30 ans
DE PASSION ET D'INNOVATION

une année qui fait date

Léger, puissant, astucieux et agile, le Skypper est un tricycle abouti, taillé pour les grandes randonnées.

Innovante, performante, vive, la Nuvix délivre aisance et agrément de pilotage, en toute situation, grâce à sa configuration variable actionnée par le mécanisme breveté du « Corset ».

À bord du Skypper/NuviX, vous vous sentirez immédiatement en confiance, paré pour toutes les aventures....

air création
Toujours un ULM d'avance

AERODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE TEL. 33(0)4 75 93 66 66 • FAX 33(0)4 75 35 04 03 E-mail : info@aircreation.fr - www.aircreation.fr

Sécurité par Pierre Pouchès



Mise en garde ?

Suite à plusieurs accidents ou incidents sur moteurs 912, nous vous invitons à vérifier l'état des brides d'admission des carburateurs au minimum toutes les 100 heures. Incluez cette vérification au moment des vidanges moteur.

Déposez les carburateurs et **vérifiez que la bride en caoutchouc ne soit pas fissurée ou cassée à l'intérieur.**

Généralement la bride se fissure et casse dans sa partie interne inférieure. Rotax a distribué plusieurs modèles. Le document qui accompagne est issu des bulletins service N° SB 912-030 et SB 912-019

La référence **2 6 7 7 8 8** est remplacée par la nouvelle référence. Cette nouvelle bride doit porter la référence **2 6 7 7 8 9**

Bons vols et soyez prudents.

Des apprentis sorciers ou de l'autopsie de l'arrêté surréaliste d'interdiction de survol des ULM du 19 août 2012 par le Préfet de la Gironde.

Ainsi donc, un préfet opportuniste a pensé pouvoir pénétrer le maquis de la matière ardue du droit aérien sans le bon sens, les armes et les compétences nécessaires au service de ce qu'on ne saurait trop qualifier entre clairvoyance dévoyée, duplicité, mais plus grave, abus de pouvoir et plus grave encore, détournement de pouvoir s'agissant de prendre un arrêté à des fins autres que les buts auxquels auraient dû être assignée la décision préfectorale.

Livrons-nous à l'autopsie de cet arrêté et à une analyse objective des faits pour faire la démonstration d'une manipulation.

→ L'exposé - objectif ! - des faits

Un incendie d'importance se déclare le 19 août 2012 vers 12 h 40 sur le territoire de la commune de Lacanau sur la D3.

Le même jour sur le territoire de la commune de Sainte-Hélène survient un accident d'ULM qui est à l'origine d'un départ de feu, vite circonscrit.

Il n'y a strictement aucun rapport entre les deux incendies alors que la RD3 est située à au moins 15 km à l'est de la commune de Sainte-Hélène.

→ L'exposé - supposé objectif ! - des faits rapportés dans l'arrêté litigieux motivant la décision préfectorale

L'arrêté pris le 19 août 2012 par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde..., chevalier de la légion d'honneur et officier de l'ordre national du mérite... va se livrer dans l'exposé des motifs à un détestable amalgame en liant sans aucune relation de cause à effet les deux incendies, dans ces termes :

« Considérant l'incendie en cours qui s'est déclaré le 19 août 2012 vers 12 h 40 sur le territoire de la commune de Lacanau en bordure de la RD 3 à 500 m du rond-point RD3-RD6 en direction de Carcans ;

Considérant le crash d'un ULM ce jour sur le territoire de la commune de Sainte-Hélène au Lieu-dit le bois de la Lande du Devès ayant été à l'origine d'un départ de feu ; »

Nous sommes bien en présence d'un quasi sophisme, c'est-à-dire d'un raisonnement conduit de mauvaise foi sous la forme du quasi syllogisme induit suivant :

- un feu d'importance s'est déclaré sur la commune de Lacanau

- un accident d'ULM a causé et est responsable d'un départ de feu sur la commune de Sainte-Hélène,

- donc l'ULM est responsable ou peut-être responsable de tous les départs de feu d'importance !

Étaient ainsi posées les bases de l'arrêté litigieux qui va s'ensuire et... d'un désordre de l'esprit !

→ L'arrêté préfectoral litigieux du 19 août 2012

Étant ainsi posé le postulat de la soi-disant dangerosité des ULM, seuls aéronefs supposés générateurs par principe d'incendies de forêt ! Il ne restait plus qu'à légiférer de façon ubuesque en décidant : « Est interdit tout vol d'ULM dans les espaces exposés des communes à dominante forestière » !

Il est navrant de constater que cet « imperium » d'un serviteur de l'État, va être affecté du sceau de plusieurs marques d'illicéité quand bien même le préfet s'est quand même appuyé sur un texte l'autorisant - sous certaines conditions - à légiférer en matière aéronautique.

→ Les dispositions légales de limitation de la liberté de survol

On rappelle le principe français qui instaure la **liberté de circulation de tout aéronef** au-dessus du territoire français.

Ce principe comporte quelques exceptions entraînant interdiction de survol de certaines zones pour raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, à condition que soient -



évidemment ! - définis l'emplacement et l'étendue des zones interdites et notamment les limites géographiques latérales et verticales, qui doivent être portées à la connaissance des usagers aériens par la voie de l'information aéronautique..

Rien que du bon sens.

→ Les autorités pouvant limiter la liberté de circulation aérienne

C'est principalement le ministre chargé de l'aviation civile qui peut prendre les mesures d'interdiction de survol et conjointement avec le ministre chargé de la défense en cas de raisons militaires.

La loi a cependant prévu une exception dans laquelle s'est engouffré le préfet de la Gironde et qui l'autorise en cas d'urgence à prendre une mesure d'interdiction de survol dans une zone délimitée et qui ne doit pas dépasser 1 000 mètres d'altitude, le tout pendant une durée maximum de quatre jours, renouvelable, cette décision préfectorale devant être précédée de la consultation de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Toujours que du bon sens !

→ Les violations ouvertes et... ahurissantes de la loi par l'arrêté du 19 août 2012

Les principes de droit ayant été, en résumé, exposés, leur violation par le préfet de la Gironde donne le vertige :

1) L'arrêté du 19/08/2012 ne s'explique pas sur l'urgence requise par la loi pour que le préfet puisse légiférer en privant une catégorie d'administrés d'une liberté fondamentale d'aller et venir dans l'espace aérien français.

2) L'urgence est d'autant moins avérée que l'arrêté pose implicitement le postulat insensé que les administrés circulant dans l'espace aérien français au moyen d'un ULM serait **urgemment davantage générateur de risques d'incendie que d'autres administrés** se déplaçant au travers les forêts en utilisant des engins animés par un moteur à explosion, comme les automobilistes, les deux roues ou les jardiniers utilisant une tondeuse à gazon...

3) L'arrêté du 19/08/2012 instaure encore sans aucun fondement ni justification, une **ségrégation entre les aéronefs** qu'exclut le Code des transports qui prévoit les interdictions de survol vis-à-vis de tous les aéronefs sans aucune distinction entre eux, qu'ils soient des ULM ou des aéronefs certifiés...

4) L'arrêté n'a fait état d'aucune « consultation du directeur de la région d'aviation civile » c'est-à-dire de la DGAC.

5) L'arrêté interdit sans limitation « tout survol » des espaces exposés des communes à dominante forestière, ce qui induit une interdiction de survol sans limite de hauteur alors que le texte restreint les pouvoirs du préfet à une hauteur de 1 000 mètres maximum.

6) L'arrêté n'a pas défini « les limites géographiques latérales et verticales de la portion d'espace aérien » de la zone réglementée interdite de vol !

7) Pire encore, la DGAC n'ayant pas été rendue destinataire de l'arrêté tordu du 19/08/2012, la diffusion de l'interdiction de vol n'a pu être communiquée au SIA (service d'information aéronautique) chargé d'établir et de diffuser les publications aéronautiques françaises (AIP), les informations à caractère urgent ou temporaire (NOTAM et SUPpléments à l'AIP) nécessaires aux services de l'aviation civile et aux usagers.



Le préfet de la Gironde a ainsi indiscutablement joué à l'apprenti sorcier en prenant un arrêté fantomatique, totalement inapplicable, inopposable et destiné à demeurer occulte pour l'éternité.

Reste à savoir les raisons qui peuvent justifier un tel dévoiement sinon les ressorts dysfonctionnants du souci de l'éclat législatif individuel pour donner l'illusion d'une réaction opportune et immédiate à un fait divers.

Mais l'on tombe là dans l'abus sinon le détournement de pouvoir, questions qui seront soumises aux juridictions de l'ordre administratif !

Serge Conti
PPL (H) - TT - UL - BL





L'avenir de notre passé est entre nos mains

Les Vieux Déb's rentrent à peine du toujours aussi fun rassemblement de Blois avec la satisfaction de la mission bien remplie : notre thème d'exposition cette année était « l'aventure Aviasud » et nous avons réuni pour l'occasion 2 Mistral mono moteur, 1 Mistral Twin, 1 Albatros et un Sirocco.

Merci à Gilles Crottier Combes, Michel Lochard, Jean-Pierre Debaigue et Evert Cornet sans lesquels ce projet n'aurait pu aboutir et merci aussi à tous nos bénévoles qui ont contribué à la réussite de cette présentation.

Comme à l'accoutumée un succès qui ne se dément pas ; le milieu ULM aime ses vieux appareils et nous le fait savoir, qui en adhérant, qui en achetant des écussons ou des autocollants ou en nous faisant don d'appareils.

Petit clin d'œil à l'histoire cette année avec la présentation du Sirocco NG, pour la nouvelle génération, par Evert Cornet, pilote de ligne KLM et qui réalise un rêve d'enfant en produisant à nouveau un Sirocco, modernisé, aile rigide en carbone avec ailerons et motorisation Briggs et Stratton...





Nous envisageons « notre » Blois de l'an prochain autour de « L'Aventure AD'AIR » (la gamme Quicksilver); que ceux qui souhaitent participer à la préparation de ce thème, en présentant un appareil ou des documents, nous contactent.

Par ailleurs, l'heure est grave et nous sommes dans l'histoire de notre association à un tournant décisif : nous avons atteint les limites actuelles de stockage possible et pourtant « l'offre » augmente sans cesse, la situation actuelle n'est pas la bonne solution car l'aérodrome m'est personnel, et de mon point de vue, la pérennité ne pourrait être assurée, à long terme, que sous le contrôle de notre Fédération.

Plusieurs solutions se profilent à l'horizon :

Faire le don des appareils reçus à d'autres particuliers ou associations, ce qui n'a jamais été souhaité par nos donateurs, avec tous les risques que cela comporte... pour ma part je n'arrive pas à m'y faire et je pense que les générations futures de pilotes ULM pourraient légitimement nous faire le reproche de n'avoir pas fait grand-chose et plus pour notre si belle, riche et condensée histoire ultra-légère.

J'avais aussi suggéré l'idée qu'il serait judicieux que chaque association puisse conserver, remettre en état, présente et utilise quand cela est possible un appareil ancien mais il s'avère que de manière générale cela est difficilement réalisable pour des raisons de manque de place, de motivation ou de compétence.

Une autre solution est peut-être envisageable ; nous allons la développer et nous en reparlerons dans le prochain ULM Info.

« L'avenir de notre passé est entre nos mains ! »



Liste des appareils actuellement sauvés :

3 Vector 600, 1 Chickinox, 1 Ultrastar sur sa remorque, 2 Weedhopper, 1 Baroudeur, 2 ensembles pendulaires Danis, 1 pendulaire construction amateur, 1 Eagle. Des éléments de Ptérodactyl et de Quicksilver...

Stock et tout le matériel de production du Mistral Aviasud. 8 moteurs et de nombreuses revues.



Guy Wardavoire

www.lesvieuxdebs.fr

Les Vieux DéB'S
Aérodrome du Petit Bois Landry
28240 Champrond en Gâtine

Guy Wardavoire - mob. 06 14 591 491
email : wardavoire.guy@orange.fr

Pierre Chateigner mob. 06 01 95 66 54
email : chateigner.pierre@neuf.fr

Arc en ciel, la Croix-Rouge en action



croix-rouge française

Dès la naissance de l'aviation, juste après la création de la Croix-Rouge, celle-ci a su utiliser ce moyen moderne pour servir sa vocation : porter secours aux blessés sur les champs de bataille.



Les "chevalières du ciel"

20 ans plus tard, 1934, formant la section « Aviation » de la Croix-Rouge, les

IPSA (Infirmière Pilotes Secouristes de l'Air) avaient pour rôle d'être soignantes en vol ou pilotes sanitaires.

En 1937, leur uniforme se transformait en tailleur bleu marine orné d'un insigne : deux ailes d'or entourant une croix rouge.



Au début de l'aviation commerciale, pour répondre au besoin de confort et de sécurité des passagers, elle inaugure la première formation d'hôtesse de l'air et de steward.

Les premières hôtesses de l'air de la compagnie T.A.I., ancêtre de l'UTA, furent hôtesses sanitaires, hôtesses et soignantes. Toutes étaient infirmières.



Aujourd'hui, nous sommes en paix et l'esprit du vol demeure vivace. Alors pourquoi les personnes handicapées (enfants ou adultes) seraient-elles exclues de cette découverte porteuse de sensations et symbole d'autonomie ?

Le projet

La Croix-Rouge française, en partenariat avec la Fédération Française d'ULM, propose une aventure originale : affréter un ULM pour participer au Tour de France ULM 2012 avec un équipage composé d'un(e) pilote handicapé(e).

Cette machine a été à disposition par ailleurs pour faire découvrir le plaisir de voler aux personnes handicapées (enfants et adultes) dont nous avons la charge. Ce projet s'inscrit résolument dans l'application de la loi sur l'égalité

des chances et en particulier dans l'accès aux sports et aux loisirs pour les personnes en situation de handicap.

OBJECTIF 1 : Valoriser l'image de marque de la Croix-Rouge française qui, alliant modernité et générosité, va au-devant des aspirations des plus faibles.

A chaque étape du Tour, les bénévoles des délégations locales et les chefs d'établissements ont été invités à relayer l'information de notre passage dans la PQR et ont pu prendre en charge les inscriptions pour un vol d'initiation.

OBJECTIF 2 : Inspirés par la Loi 2005-102 « Egalité des droits et des chances pour les personnes handicapées », nous pouvons rendre accessible cette pratique avec des moyens adaptés.

Nous permettrons aux enfants et adultes handicapés de découvrir les joies de l'air lors d'un vol d'initiation.

Pour certains d'entre eux nous pourrions proposer une formation théorique de base BIA.

Pour les plus « mordus » les faire accéder au Brevet complet de pilote ULM.

OBJECTIF 3 : Pour ces mêmes prestations, nous proposerons des tarifs « Croix-Rouge » aux salariés et bénévoles de l'association.

OBJECTIF 4 : Promouvoir nos formations Hôtesse de l'air et Steward de Paris et Toulouse auprès du grand public. Antoine Motillon Bénévole et... Pilote.

Le porteur du projet

« *Il n'y a pas de bon pilote, il n'y a que de vieux pilotes.* »
Proverbe éolien

Joël Soler dirige un ESAT et une Entreprise Adaptée de la Croix-Rouge française en Ile-de-France (110 travailleurs handicapés moteurs).



Il est diplômé de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), pilote professionnel, ainsi que pilote planeur, parapente et Instructeur ULM. Par ailleurs, son service militaire Personnel Navigant est consacré à la recherche et sauvetage sur Nord 2001 et Transal.

Suite au deuxième choc pétrolier de 1976, l'horizon professionnel se bouche. Il s'oriente alors vers l'économie sociale et solidaire et continue de voler en amateur. Depuis 40 ans il totalise 1800 heures de vol sur tout type de machine.



La machine

Et d'abord, pourquoi pas un avion ? Essentiellement à cause du prix moyen de l'heure de vol, mais aussi parce que les contraintes administratives sont moins fortes pour les pilotes handicapés pour lesquels un « certificat de non contre-indication à la pratique de l'ULM » suffit.

Bien sûr, son poids ultra léger (272Kg à vide) restreint son domaine de vol. Mais comme l'objet n'est pas la performance à tout prix, voler avec une météo clémente est un « plus » pour apprécier le vol de découverte.

Nous avons choisi un appareil nouvelle génération ailes hautes pour faciliter l'accès des personnes paraplégiques. Les motorisations actuelles sont fiables et performantes.

Une des doubles commandes sera adaptée en « Malonnier » c'est-à-dire que les gouvernes de direction (Palonnier/lacet) seront couplées sur le « manche à balais ». Ces dispositifs sont certifiés comme sur les voitures pour handicapés.

Enfin, un ULM se pose sur 50m et décolle sur 150m et peut donc, avec l'accord du propriétaire du terrain, atterrir à proximité des établissements de la Croix-Rouge pour une plus grande visibilité des campagnes de communication.

Bien sûr, notre « avion » est décoré par l'emblème de la Croix-Rouge... comme pour les EVASAN (évacuation sanitaire).

Antoine Motillon



Pour tout contact :
Joël Soler 06 37 66 44 55
arcenciel@croix-rouge.fr



Aveyrolacs 2012

Pour sa quatrième édition, le rassemblement ULM organisé par l'Association Air des Lacs et le tout nouveau PNVH, a rassemblé plus de 40 ULM terrestres et hydros. Une météo idéale et une excellente ambiance ont été les ingrédients d'un très bon cru.

Les appareils terrestres étaient accueillis sur la piste occasionnelle de 400 m de long et située à 3 km du village de Villefranche-de-Panat, les hydroULM étant reçus directement sur la magnifique hydrosurface créée par Paul Dellac en 2008.

Le barrage de Pareloup situé à une dizaine de km au nord a permis aux hydros d'effectuer quelques splash's en patrouille et dans un cadre exceptionnel.

Le désormais traditionnel dîner du samedi soir a réuni plus de 50 convives autour d'un repas aveyronnais dans une ambiance chaleureuse et conviviale.

Nous avons apprécié la présence du Maire de Villefranche, Monsieur Pierre Raynal. Dans son discours, il nous a rappelé qu'il soutenait de tout coeur notre activité et que les hydros seront toujours les bienvenus.



Le PNVH fraîchement inauguré lors du dernier rassemblement de Biscarrosse était représenté par son Président Pierre-Henri Lopez et son vice-Président Paul Dellac. Son rôle de promoteur de la discipline hydroULM au sein de la FFPLUM avec le parrainage de ce type d'événement ou l'organisation de formations fédérales se renforce de jour en jour.

La FFPLUM, par la voix de son Président, Dominique Méreuze, rappelait que même si l'activité hydroULM était pour l'instant une niche en développement, celle-ci serait toujours marginale par rapport à la grande majorité d'appareils terrestres existants. Il a toutefois précisé que la fédération entendait bien encourager cette pratique comme elle l'a fait pour la montagne ou l'hélico avec la création de la récente classe 6. La multiplicité des pratiques est une grande richesse du monde de l'ULM permettant à chacun de voler selon ses envies et en fonction de ses moyens.





Jérémy Caussade, président de Réplic'Air a fait le point du projet Morane type G 2013. Un projet ambitieux qui prévoit la construction d'une réplique de l'avion de Roland Garros avec en ligne de mire la traversée de la Méditerranée prévue en septembre 2013. Plus tard, la version équipée de flotteurs sera visible à Villefranche où elle pourrait être basée (souvenez-vous de la première Coupe Schneider en 1913).

(l'équipe de Réplic'Air)



Remerciements à tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette rencontre :

Le Conseil Général de l'Aveyron pour son soutien.
Énergie Développement Concept qui a mis à disposition des pilotes des véhicules électriques.

Le restaurant Lac'Emotion pour le dîner du vendredi soir.
Les nombreux bénévoles qui ont assuré les transferts des pilotes, la sécurité sur la piste, le guidage des hydros, la préparation du dîner et j'en oublie...

Xavier-Freddy Durrleman pour la réalisation des fiches d'approche et l'ensemble des photos de cet article.

Jean-François Monier

Plus de photos ici :

<http://aveyrolacs.jimdo.com/photo-2012>

Publicité

St ex upéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif :

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



SKYLEADER
AIRCRAFT

Parachute de secours



La sécurité accessible à tous.

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

GRS



La référence des pros **En stock**



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes



AR 6201 VHF-AM-Transceiver



BXP6401 MODE S Transponder

Centre de formation Agréé

Pendulaire - Multiaxes - Autogire - Paramoteur

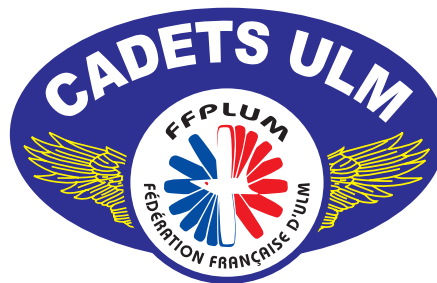



- ▶ Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
- ▶ Travail aérien - Facteurs Humains

Montpezat d'Agenais

Tél : 05 53 95 08 81

www.ulmstex.com



Organisé par la FFPLUM sur le site de Gap Tallard et environs, du 27 au 31 octobre se déroulera un stage de perfectionnement à destination des Jeunes Brevetés de l'année.

L'intention première de ce type de stage est d'offrir la possibilité aux jeunes pilotes de parfaire leur apprentissage, dans un environnement différent de celui auquel ils sont habitués, auprès d'instructeurs et pilotes aguerris. Cette année, la thématique « vol montagne » sera abordée dans un premier temps sur le versant théorique avec des interventions de Paul Prudent en matière d'aérodynamique, météo et approches particulières, dans un deuxième temps suivant le niveau initial de chaque jeune, par des vols de sensibilisation aux problématiques de la Montagne. L'axe majeur de ce stage restant le perfectionnement.

Le programme du stage, en complément des heures (8 à 10) dans la classe initiale, prévoit la découverte d'une autre classe au travers d'un vol d'initiation avec instructeur.

Ouvert à toutes les classes ULM, limité aux 18/25 ans, ce stage réunira une dizaine de pilotes. Preuve du succès de la formule, il est déjà complet !

Contact :

www.ffplum.com/jeunes/cadets-ulum.html



RAND-KAR
Le Vol Ultra Léger

**N'emportez pas des kilos,
embarquez de l'énergie !**

Randkar, LE spécialiste de la batterie ultra-légère

Super B démarrage
850 g. pour un 912

Super B d'énergie

**N'emportez pas des kilos,
embarquez de la puissance !**

D-Motor 57 kg.
injection 4 temps
95 cv.

**Volez... avec émotion !
le Sensation 912**

68 000 € TTC
prêt à voler

278 kg

Il faudrait être fou...
pour dépenser plus !

Canal de la Martinière 44320 FROSSAY / France
Tel +33 2 40 64 21 66 Fax +33 2 40 64 15 22
email : contact@randkar.fr www.randkar.fr



Après deux épreuves organisées sur les sites de Saint-Dié et Couhé-Vérac, le circuit « Slalo » comme l'appellent les pilotes, se prépare à sa phase finale mi-septembre sur l'aérodrome d'Aspres-sur-Buech.

Une trentaine de pilotes ont pris part, sur l'ensemble du circuit, aux compétitions de Slalom, mais seuls 12 d'entre eux ont participé aux deux manches. En cette année 2012, la participation des étrangers s'est faite plus discrète, à l'exception des pilotes résidant habituellement en France. Force est de constater que l'année a été bien chargée pour les pilotes paramoteurs, inscrits aux Championnats du Monde, participant aux différents Championnats nationaux européens, sollicités sur les épreuves de Slalomania, invités par les circuits professionnels à se produire en compétition exhibition et présents sur les salons tels que Basse Ham / Blois/ et la Coupe Icare. Un besoin urgent de coordination entre les différents protagonistes des compétitions de paramoteurs se fait urgemment sentir. Récemment, les Flygames répondant à une opportunité de sponsoring, ont lancé une compétition de Slalom à Montréal, sur les mêmes dates que la finale Slalomania. Certes, pour les heureux élus qui pourront y aller, l'affaire est attirante, avec un prix en argent pour les vainqueurs qui donne forcément à réfléchir.

Cependant, sans coordination majeure pour l'année 2013, une concurrence malsaine pourrait naître de ces antagonismes au détriment des pilotes d'une part, mais aussi de celui de la FFPLUM qui cherche au travers de ces actions auprès de la FAI à faire reconnaître le Slalom à part entière avec la naissance du premier Championnat du Monde.

Côté technique, les épreuves se diversifient : sur la base de 4 à 5 pylônes que le directeur de course bouge le moins possible, ce dernier fait évoluer les circuits, leurs difficultés et leur mémorisation, en jouant sur les portes d'entrée, de sortie, les portes intermédiaires et les sens de rotation. Une souplesse donc pour l'organisateur moins enfermé dans le normatif de la première édition, et qui permet surtout aux pilotes de ne pas sombrer dans l'ennui. Tout cela possible avec le chronométrage électronique. Les meilleurs ne sont pas exempts de trous de mémoire qui donnent l'occasion de se faire chambrer certes... mais qui illustrent maintenant le caractère « sport de haut niveau » que revêt le Slalom. Même en tournant vite (et cela va



résultats

	Saint Dié	Couhé Vérac	Aspres sur Buech	Général
Alexandre MATEOS	1	1	1	1
Mathieu ROUANET	2	4	2	2
Aurélien GANAYE	5	2	4	3
Jeremy PENONE	7	5	3	4
Dean ELDRIDGE	4	3		5
Frédéric MALLARD	8	8	7	6
Pascal VALLEE	3	6		6
Thomas MIGNEAUX		7	5	8
Laurent SALINAS	6	11		8
Julian GANAYE		12	6	10
Coralie MATEOS	14	16	9	11
Michel TOUITOU		13	8	12
Bruno VEZZOLI	13	15		13
Jean MATEOS		14	10	14
David MUZELLEC		9		14
Emilia PLAK		10		16
Julien MEYER	9			17
Oury KLEBER	10			18
Paco DIAZ		18	12	19
Patrice BEFFREY	11			19
Stephan MICHILS	12			21
Gaetan MAGNAN		21	11	22
Jérôme POMMIER		17		22
Sebastien KORNMEYER	15			24
Guillaume ROUANET		19		24
Ludovic VOINSON	16			26
Christophe CHARON		20		26
Tony MENARD	17			28
Michale CAMPBELL-JONES	18			29
Alain MAINGUET		22	13	19
Thierry SIMONET				19

très vite) les pilotes doivent préparer scrupuleusement leur parcours et ne pas se laisser distraire, au risque de prendre un zéro !

À voir donc à Aspres-sur-Buech / Finale du circuit Slalomania.

Publicité



L'huile des records du monde

Nos Records du monde ULM en 2012

Record du monde de vitesse
en ULM 3 axes sur SHARK (Éric Barberin)

Champion du monde
ULM AUTOGIRE Magni (Éric Changeur)

Champion du monde
ULM PENDULAIRE DTA
(Guillaume Richard et Georges Monier)

Champion du monde
des pays survolés (84) en ULM NYNJA
(Thierry BARBIER)



LUBRIFIE L'AVIATION LÉGÈRE

API SL - ROTAX SERVICE INSTRUCTION
SI-912-016 R4 / SI-914-019 R4



YACCO S.A.S.
16 Rue Henri Sainte Claire DEVILLE
92563 RUEIL MALMAISON CEDEX
Tél. +33 (0)1 55 47 57 00
www.yacco.com

Championnats du

L'équipe de France Classic Class

De gauche à droite au premier plan : Serge BOUCHET, Laurent OTH, Patricia ROUMIER, Paola SABERA, Bruno BOURON, Laurent THOMAS, Bruno ROUMIER, Christian GACHE. **Debout** : Joël AMIABLE, Stéphane KUBLER, Catherine GERICKE, Georges MONIER, Éric GROBY, Alban ROCHE, Guillaume RICHARD, José ORTEGA, Laurent RAPITEAU, José VANDEVEKEN, Olivier MARTY, David FRITSCH, François DECORTE, Jean-Michel SERRE, Éric CHANGEUR, Christophe VEDRAINE, Pierre POUCHES, Gérard RAYSSAC



L'équipe de France Paramoteur

De gauche à droite au premier plan : Patrice GIRARDIN, Audrey FOURNIER, Claudine MAINGUET, Christophe CHARON, Angélique FOURCADE, Alexandre BOUIN, Coralie MATEOS, Jean MATEOS, Clémentine GANAYE, Célia DOMINGUES, Christian GACHE, Philippe GANAYE, Arielle GANAYE. **Second plan** : Patrice GIRARDIN, Alain MAINGUET (caché derrière Patrice !), Julien BARBIER, Pascal VALLÉE, Jeremy LECOURT, Jeremy PENONE, Sébastien BARBOT, Philippe SARRADIN, David MUZELLEC, Aurélien GANAYE, Alexandre MATEOS, Pierre BOURGUE, Julian GANAYE, Yann LEUDIERE, Frédéric MALLARD



Monde ULM

à Marugan (Segovia - Espagne)



Marugan est situé à une centaine de kilomètres au Nord-Ouest de Madrid, province de Segovia.

Cet aérodrome, à 950 m d'altitude, est récent et superbe ; vastes et modernes hangars, lots hangar-appartement destinés à la vente. Un bar-restaurant permet aux visiteurs de se prélasser sur la terrasse qui fait face à la piscine. On est donc plutôt dans du haut de gamme, infrastructure plutôt rare dans notre domaine d'aviation de loisir.

C'est l'été et on en conclut donc que ça va "cogner" fort. C'est clair que la température moyenne en journée dépassait les 30/35° C mais étant donné l'altitude, les soirs et matins étaient plutôt frais, voire frisquets. Tant mieux car les pilotes n'ont pas eu à souffrir de chaleurs écrasantes.



L'Espagne et plus particulièrement la Fédération Aéronautique Espagnole, a accueilli sur l'aérodrome de Marugan, le 13ème championnat du monde d'ULM classes multiaxes, pendulaire et autogire (appellation FAI "Classic Class") et le 7ème championnat du monde d'ULM classe paramoteur. Le championnat "Classic" s'est déroulé du 12 au 17 août et le championnat paramoteur du 20 août au 1er septembre.

Pour ceux qui voudraient visionner le site, rendez-vous sur :
<http://www.airmarugan.com/public/joomla/>

Concernant les 2 championnats et les détails des épreuves, nous vous renvoyons sur la presse spécialisée qui s'est fait largement l'écho de ces compétitions.

En effet, nous avons voulu, dans ce numéro d'ULM info, rendre un grand hommage à nos 2 équipes de France qui ont particulièrement brillé durant ces compétitions.

Belle moisson de médailles pour l'Équipe de France "Classic" qui remporte 5 médailles en individuel sur les 5 podiums dont 2 en Or et devient en plus Championne du Monde par équipe !



Moisson de médailles également pour les Équipes de France de paramoteur qui ramènent 5 médailles en individuel sur les 5 podiums dont 2 en Or (tiens comme les Classics !) et qui deviennent : Championne du monde par équipe en paramoteur décollage à pied monoplacement, Championne du monde par équipe en paramoteur décollage à pied biplace, Vice-Championne du monde par équipe en paramoteur décollage chariot biplace et médaillée de bronze par équipe en paramoteur décollage chariot monoplacement.

La Marseillaise a été jouée 7 fois au pays des castagnettes... Nous avons même surpris les officiels à fredonner notre Marseillaise ! C'était le tube de l'été à Marugan...





Championnats du Monde "Classic"

12 nations, 49 machines soit 91 pilotes et copilotes. La délégation française est la plus importante avec 11 machines et 20 pilotes-copilotes.

1 Multiaxes biplaces :

- José VANDEVEKEN associé à Bruno ROUMIER sur un GUEPY - 912 ULS d'Aéro Service Guépard (version très personnalisée par José...)

4 Pendulaires biplaces :

- Éric GROBY associé à Laurent RAPITEAU sur un SKYPPER LST 912 - BIONIX 15 de chez Air Création. Moteur doté d'une injection LAD'AERO.
- Guillaume RICHARD associé à Georges MONIER sur un COMBO 912 - MAGIC de chez DTA
- Bruno BOURON associé à Laurent THOMAS sur un ODB 912 - TOP SW de chez Bruno BOURON lui-même
- Olivier MARTY associé à David FRITSCH sur un SKYPPER LST 912 - BIONIX 15 de chez Air Création

2 Pendulaires monoplaces :

- Jean-Michel SERRE sur un ALYZÉ - TITAN CX de chez ELIPSE motorisé avec un moteur CORSAIR M25 (du léger, très léger en poids, mais du lourd très lourd en performance... Un exemple pour la suite des compétitions "Classic".)
- Alban ROCHE sur un Pendulaire monoplacement - IPSOS 12.9 de chez LA MOUETTE motorisé avec un HKS

Et, officiellement, pour la première fois dans un championnat international, 4 autogires biplaces :

- Éric CHANGEUR associé à Christophe VEDRAINE sur un MAGNI M 16 - ROTAX 914
- Serge BOUCHET associé à Laurent OTH sur un MAGNI M 16 - ROTAX 914
- Jérôme PROMPSY associé à Patricia ROUMIER sur un MAGNI M 16 - ROTAX 914
- Stéphane KUBLER associé à Catherine GERICKE sur un MTO SPORT 8.4 - ROTAX 914

Encadrement : José ORTEGA, Joël AMIABLE, Pierre POUCHES, Gérard RAYSSAC, Christian GACHE, Paola SABERA, François DECORTE.

Honneur aux podiums ➤
l'équipe de France "Classic" est Championne du Monde



Pendulaire Biplacement

Champions du Monde : Guillaume RICHARD et Georges MONIER ➤



Bruno BOURON et Laurent THOMAS (5ème) ➤



Eric GROBY et Laurent RAPITEAU (9ème) ➤





Olivier MARTY et David FRITSCH (10ème) ↘

Stéphane KUBLER et Catherine GERICKE (4ème) ↘



Pendulaire Monoplace ↘

Vice-Champion du monde et médaillé d'Argent
Jean-Michel SERRE, Alban ROCHE (médaillé de bronze)

Jérôme PROMPSY et Patricia ROUMIER (5ème) ↘



Autogire Biplace ↘

Champions du Monde :
Éric CHANGEUR et Christophe VEDRAINE
Serge BOUCHET et Laurent OTH (médaillé de Bronze)

Mettons à l'honneur également en Multiaxes biplace
José VANDEVEKEN et Bruno ROUMIER (9ème) ↘



Classic





Championnats du Monde Paramoteur

Le championnat du Monde PARAMOTEUR s'est déroulé du 20 août au 1er septembre. 17 nations, 101 machines soit 119 pilotes et copilotes. Comme pour le championnat du monde "Classic" la délégation française est la plus importante avec 17 machines, 23 pilotes et copilotes.

Paramoteur décollage à pied Monoplace :

- Alexandre MATEOS (MACFLY - OZONE)
- Pascal VALLEE (ADVENTURE - DUDEK)
- David MUZELLEC (ADVENTURE - DUDEK)
- Frédéric MALLARD (PAP - ITV)
- Julien BARBIER (MINIPLANE - DUDEK)
- Aurélien GANAYE (MACFLY - OZONE)
- Coralie MATEOS (MACFLY - OZONE)

Paramoteur décollage à pied Monoplace catégorie féminine :

- Coralie MATEOS (MACFLY - OZONE)

Paramoteur décollage à pied Biplace :

- Yann LEUDIERE associé à Audrey FOURNIER (MACFLY - OZONE)
- Christophe CHARON associé à Alexandre BOUIN (AIR CONCEPTION - OZONE)
- Jean MATEOS associé à Célia DOMINGUES (MACFLY - ITV)

Paramoteur décollage chariot Monoplace :

- Jeremy LECOURT (KANGOOK - OZONE)
- Julian GANAYE (MACFLY - DUDEK)
- Pierre BOURGUE (ADVENTURE - FLEXWAY)
- Philippe SARRADIN (ADVENTURE - ITV)

Paramoteur décollage chariot Biplace :

- Alain MAINGUET associé à Claudine MAINGUET (ADVENTURE - FLEXWAY)
- Sébastien BARBOT associé à Angélique FOURCADE (ADVENTURE - FLEXWAY)
- Philippe GANAYE associé à Clémentine GANAYE (POWER TO FLY FENIX - ITV)

Encadrement technique :

José ORTEGA, Patrice GIRARDIN, Joël AMIABLE, Arielle GANAYE, Jeremy PENONE, Christian GACHE, Danielle MATEOS.

Équipes de France Paramoteur décollage à pied monoplace et biplace Championnes du Monde ➤



Décollage à pied Monoplace ➤

Champion du Monde : Pascal VALLÉE, Vice-Champion du Monde et médaillé d'Argent : Alexandre MATEOS, médaillé de Bronze : David MUZELLEC.



Podium féminin ➤

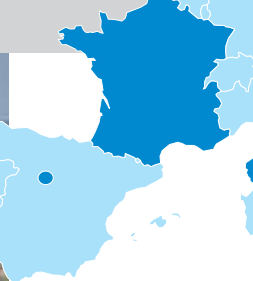
Vice-Championne du Monde (médaillé d'Argent) : Coralie MATEOS.



L'équipe complète de Paramoteur décollage à pied monoplace Championne du Monde ➤



Coralie MATEOS (32e), Alexandre MATEOS (2e), Aurélien GANAYE (20e), Pascal VALLEE (1er), Julien BARBIER (4e), Frédéric MALLARD (6e), David MUZELLEC (3e)



Décollage à pied Biplace ↘
Champions du Monde :
Yann LEUDIERE et Audrey FOURNIER



L'équipe complète de Paramoteur décollage à pied biplace championne du monde ↘
Jean MATEOS et Célia DOMINGUES (4ème),
Christophe CHARON et Alexandre BOUIN (5ème),
Audrey FOURNIER et Yann LEUDIERE (1er)



L'équipe de paramoteur décollage chariot Monoplace médaille de Bronze ↘
Philippe SARRADIN (23ème), Julian GANAYE (9ème),
Jeremy LECOURT (8ème), Pierre BOURGUE (14ème)



L'équipe de Paramoteur décollage chariot Biplace - médaille d'Argent ↘
Alain et Claudine MAINGUET (6ème),
Philippe et Clémentine GANAYE (9ème),
Sébastien BARBOT et Angélique FOURCADE (5ème)



Comme vous pouvez le constater, les résultats sont exceptionnels... Il faut également ajouter aux performances sportives une ambiance de groupe qui a sûrement contribué aux succès.



Un grand merci à l'encadrement technique,
Pierre POUCHES, Gérard RAYSSAC, Paola SABERA,
Christian GACHE, François DECORTE, Arielle GANAYE,
Jeremy PENONE, Danielle MATEOS.

Alors, pour tout le monde... rendez vous en 2013 pour les Championnats d'Europe !



Paramoteur





Pratique de l'ULM, comment s'assurer "tous risques" ?

La pratique du multiaxe, du pendulaire, de l'autogire, du paramoteur et maintenant de l'hélicoptère classe 6 n'est pas sans risque. Spécialistes de l'assurance de ces pratiques aéronautiques et sportives depuis plus de 10 ans, nous le constatons malheureusement tous les jours. Les accidents sont plus ou moins graves, néanmoins tous, sans exception, constituent une source de désagréments et d'inquiétude pour les personnes qui en sont victimes.

L'aspect financier surtout devient une source de préoccupation très rapidement :

- En cas de blessures nécessitant une évacuation par hélicoptère, qui paye la facture ?
- Vous êtes accidenté en zone hostile lors d'un voyage, et êtes gravement blessé... Qui va coordonner le rapatriement en France ?
- La machine que vous pilotiez ne vous appartenait pas. Elle est détruite. Qui va la rembourser ?
- Vous étiez commandant de bord lors de l'accident, votre passager est gravement blessé, qui va l'indemniser ?
- Vous disparaîsez suite à l'accident, qui va rembourser votre prêt personnel contracté pour votre résidence principale ? Qui va pouvoir subvenir aux besoins de votre foyer familial ?

Bien sûr, il peut arriver que l'accident soit dû à une autre personne qui doit alors vous indemniser pour la totalité de votre préjudice (perte de salaire, dépassement d'honoraires du chirurgien, réparations ou remplacement de votre matériel...). En général, c'est l'assureur responsabilité civile du responsable qui vous remboursera.

Mais attention :

- Les procédures en responsabilité civile sont longues et peuvent prendre plusieurs années avant un dénouement dont personne n'est certain de connaître l'issue à l'avance.
- Vous pouvez avoir un accident tout seul : les dépenses découlant de l'accident resteront alors entièrement à votre charge, ou celle de vos ayants droits.
- Une autre personne peut effectivement être impliquée mais les circonstances sont telles qu'il n'est pas possible de déterminer avec certitude qui est réellement responsable des dommages. Les assureurs responsabilité civile peuvent alors décider d'appliquer un partage des responsabilités, par exemple 50 % pour chacune des parties. Vous ne serez alors remboursé qu'à hauteur de 50 % des dommages que vous avez réellement subis, ce qui peut paraître injuste et surtout insuffisant !

C'est dans ces situations que vos assurances personnelles prendront le relais et vous éviteront des dépenses parfois importantes. Comment ? Suivez le guide !

1. L'assurance du pilote propriétaire/ exploitant

La seule assurance obligatoire au sens réglementaire est l'assurance de Responsabilité Civile. Nous sommes en effet tous redevables des réclamations qui peuvent nous être faites lorsque nous entreprenons un vol, qu'elles proviennent de notre passager ou de sa famille, d'un tiers au sol ou d'un tiers en vol. Que notre responsabilité soit établie ou non, il est admis en France que le passager victime d'un accident aérien a droit au paiement d'une indemnité pour la réparation de son préjudice.

La solution ?

Vous devez impérativement souscrire une assurance RC UTILISATEUR ou RC AERONEF, comme celles que vous propose la FFPLUM via son formulaire de licence et assurance, ou comme vous êtes tout à fait libre d'en souscrire une par ailleurs sur le marché.

Si vous êtes pilote monoplace, vous bénéficiez d'une garantie se limitant aux réclamations émises par des tiers, sans « surcoût » lié à l'emport de passager et du risque supplémentaire que celui-ci implique.

Si vous êtes instructeur ou pilote avec emport de passager, l'assurance RC BIPLACE qui vous sera proposée est certes plus onéreuse, mais elle permettra de protéger votre patrimoine personnel si par malheur un jour vous étiez recherché pour plusieurs centaines de milliers d'euros, voire quelques millions comme il nous est déjà arrivé d'être confrontés.

L'assureur de Responsabilité Civile est alors là pour assurer votre défense et mener les démarches amiables ou judiciaires en votre lieu et place.

Cette assurance RC est donc essentielle et la souscrire par l'intermédiaire de la FFPLUM permet en plus de s'assurer de son support actif et de son soutien ferme en cas de litige ou de mésaventure avec la compagnie d'assurances.

2. L'assurance des machines

Rappelons-le, votre assurance Responsabilité Civile ne garantit jamais les dommages que pourrait subir la machine que vous pilotez.

La solution ?

Si vous en êtes propriétaire, assurez votre machine en « Casse ».

Si vous n'êtes pas le propriétaire, demandez à être déclaré en tant que pilote autorisé sur l'assurance « Casse » de la machine. **Soyons clairs : pas d'assurance « Casse », pas de remboursement de la machine par un assureur.** Vous devrez en assumer les conséquences.

Différentes formules existent : limitée pour les risques au sol moteur à l'arrêt, ou « Tous Risques » avec la garantie en plus des risques en évolution (au roulage, décollage, atterrissage, collision..).

Ces assurances permettent de couvrir les dommages accidentels causés à votre aéronef, et sont tarifées en fonction du montant que vous souhaitez assurer (vous n'êtes pas obligé d'assurer 100 % de sa valeur et **pouvez décider de rester votre propre assureur pour une partie** afin de diminuer le montant de la facture « assurances »...), du nombre et de l'expérience du ou des pilotes, de l'utilisation plus ou moins risquée qui est faite de la machine, des antécédents sinistres éventuels.

En cas d'accident, **qu'un tiers soit impliqué ou non**, vous serez remboursé du montant des réparations à effectuer sur votre machine ou percevrez une indemnisation qui vous permettra d'acheter du matériel neuf, si le vôtre est irrécupérable (*franchise et vétusté déduite*).

Rappelons au passage et compte tenu de l'actualité de ces derniers mois que l'assurance « Casse » permet notamment de couvrir **les risques de vol ou de vandalisme** sur la machine, notamment si l'assurance des hangars ne le prévoyait pas du tout, ou de manière insuffisante...

Les primes varient généralement de 1,40 % de la valeur que vous souhaitez assurer jusqu'à près de 8 %. Certes, ces taux peuvent faire peur mais le nombre de machines ULM assurées en Casse jusqu'à présent est encore insuffisant pour obtenir des compagnies d'assurances des taux moins chers... Plus vous serez nombreux à vous assurer en « Casse », plus nous pourrions négocier des conditions plus favorables. Rappelons qu'il y a 12 ans, les assurances « Casse » ULM coûtaient de 10 à 15 % de la valeur assurée, et que même s'il reste toujours du chemin à parcourir, nul ne peut contester qu'il y a déjà eu des avancées réelles en la matière !

3. Vous êtes blessé ou frappé d'invalidité

Plusieurs postes de dépenses ou de pertes pécuniaires peuvent apparaître suite à un accident selon les circonstances et la gravité de vos blessures. En voici quelques exemples :

- Votre accident a eu lieu en montagne et vous avez dû être hélitreuillé. En principe, vous devrez régler la facture des secours (généralement très élevée !). **La solution ?** L'assistance rapatriement que vous propose la FFPLUM par le biais de la garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT PILOTE. Si vous la souscrivez, les frais de recherche et secours en montagne (y compris hors-piste), mer et désert sont pris en charge. L'assistance prend également en charge **intégralement** votre rapatriement dans un hôpital proche de votre domicile. Rappelons-le, l'assistance n'est pas réservée à

ceux qui voyagent à l'étranger : la garantie joue bien sûr dans le monde entier (sans exclusion) mais surtout en France puisque le contrat est **sans franchise kilométrique**. En 2011, plus de 70 % des demandes d'intervention sont ainsi intervenues en France...

- Suite à votre accident vous avez dû subir plusieurs interventions chirurgicales. Vous avez gardé 500 € de dépassement d'honoraires à votre charge car la Sécurité sociale et votre mutuelle n'ont pas suffi à couvrir tous les frais. **La solution ?** L'Individuelle Accident Pilote que vous propose la FFPLUM par le biais de la licence et assurances. Elle prend en charge une part des frais médicaux, chirurgicaux, de pharmacie qui n'auraient pas été remboursés par la Sécurité sociale et/ou votre mutuelle.

N'oubliez pas qu'en matière d'accidents corporels les dépenses peuvent être très importantes, notamment si vous subissez une perte de revenus ou si vous conservez des séquelles de votre accident qui vous obligent à adapter votre logement, votre véhicule. Pour cela, vous vous devez donc veiller à faire adapter vos assurances traditionnelles (prévoyance familiale, professionnelle, garantie homme clé, assurances de prêt...). Si cela vous semble trop compliqué, prenez contact avec le courtier d'assurances fédéral AIR COURTAGE ASSURANCES, lequel vous étudiera une solution sur-mesure, simple et adaptée via SUP AIR-SPORT (contrat intervenant comme une « rustine » à vos assurances en place, sans formalités médicales ni lourdeur administrative).

4. Vous disparaissiez

Nous disparaîtrons tous un jour où l'autre. La question du décès est toujours difficilement envisageable et nul ne souhaite forcément se projeter dans cette situation.

Toutefois, si pour peu que vous ayez de la famille à charge ou des prêts bancaires à rembourser, pensez juste que **l'ULM fait partie des exclusions des contrats d'assurance décès ou de prévoyance traditionnels**.

L'assurance INDIVIDUELLE ACCIDENT que vous propose la FFPLUM garantira un capital décès de 16 000 € versé rapidement au(x) bénéficiaire(s) que vous avez nommément désigné(s) lors de votre souscription. S'ils permettent d'aider la veuve ou l'orphelin comme premier secours financier, vous conviendrez que ces 16 000 € peuvent s'avérer nettement insuffisants au vu de votre situation personnelle possible (notamment si enfants mineurs à charge) et de votre profession. En bon père de famille et comme indiqué déjà plus haut, il convient impérativement de vous préoccuper **d'adapter vos assurances, ou d'en souscrire des complémentaires**. La douleur de la perte d'un être proche est déjà suffisamment difficile qu'il serait égoïste voire irresponsable de laisser en plus ses proches dans des difficultés financières...

Une fois tranquilisé par ces problématiques assurances que vous aurez su résoudre, **soyez convaincus que vos vols n'en seront que plus agréables...**

■ ■ ■ Karen Blanc
Service Juridique AIR COURTAGE

1. Si vous n'avez pas rempli la clause bénéficiaire, les sommes seront versées entre les mains du notaire en charge de la succession (avec réintégration malheureusement dans la masse taxable au titre des droits de mutation, ce qui n'est pas le cas lorsque le bénéficiaire est directement indiqué sur le formulaire...).

Abonnez-vous !

Hors-série « Guide pratique » inclus*



* Offre réservée en France métropolitaine à partir de 6 mois d'abonnement

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

VOS COORDONNÉES

Je m'abonne Je me réabonne : N° Abt

FRANCE	Découverte (3mois) <input type="checkbox"/> 15 €	6 MOIS +Le HS guide pratique <input type="checkbox"/> 30 €	1 AN + Le HS guide pratique <input type="checkbox"/> 54 €
---------------	------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de "SEES" carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto Expire en

Signature

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Code postal :

Ville :

.....

Tel :

Encore plus rapide, abonnez-vous
sur **www.aviation-pilote.com**

délai d'installation
3 semaines.



extraits
de l'édition 2012,
dont tout le monde
s'accorde à dire
qu'elle était
réussie !



Le blog du Tour, récits et images
<http://www.ffplum.com>

Au départ,
à Bourg-en-Bresse
vendredi 27 juillet



*Le mouvement ULM est bien un
mouvement, une action collective.
« Penser en homme d'action,
agir en homme de pensée ».*

*Agir collectivement dans le
partage et la fraternité.*

*C'est une belle ambition que
nous avons parfois touché du
doigt pendant ce Tour, on se
plaît à penser que l'ambition
en vaut la peine.*

Au final : Gray ! Samedi 28 juillet



Somptueux Chambley Dimanche 29 juillet



Charleville-Mézières Dimanche 29 juillet

100 ULM pour 100 ans de Paris Plage !
au Touquet Lundi 30 juillet



à Blois, en ultra-léger !
Mercredi 1er août



Ambert, c'est extra ! Jeudi 2 août

Bourg-en-Bresse, retour sur terre.
Vendredi 3 août



Les structures
désireuses
de recevoir une étape
du Tour ULM 2013
peuvent dès à présent
poser leur candidature
auprès du Secrétariat
Fédéral.

Publicité



Partenaire Officiel
du Tour ULM
2012





Parka 3 en 1

70 €

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



Nouveau Sweat Shirt homme

Couleur gris bruyère,
80 % coton - 20 %
polyester, intérieur
gratté. col, poignets
et bas en côte 1x1
avec élasthanne,
coupe moderne et
tubulaire.

25 €

Tailles : S, M,
L, XL et XXL.



10 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine, rouge
ou gris. Taille unique.



Polo Spring manches courtes

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

20 €



30 €
Nouveau

Coupe Vent

Karibbean

100 % polyester respirant, fermeture zippée,
passepoil réfléchissant sur zip milieu devant
et empiècement dos, découpes devant et dos
contrastées. 2 poches zippées sur le devant,
bas de manche élastiqué.

Tailles : S, M, L, XL, XXL.



6 €

Porte-clés fédéral Acier nickelé

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

10 €



Nouveau Gilet

Mélodie

Couleur naturel, micropolaire
100 % polyester, fermeture
zippée. Coupe cintrée. 2 poches
zippées. Biais de finition col,
poignets et zip.

Tailles : S, M, L, XL.

30 €



T-shirt femme

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



T-shirt homme

Col V

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



12 €
le tee
shirt



75 €

Nouveau

Blouson pilote Workguard

Couleur rouge/marine, Nylon enduit PVC,
Intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure
Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, manches
amovibles, col polaire. Tailles : M, L, XL, XXL.

30 €

Polaire Ben Kariban

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

Polo femme
Kariban

20 €

Chemisette
Popeline

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

22 €

Nouveau

Couleur gris, 50 % cool plus / 50 %
polyester, respirant séchage rapide,
patte sans bouton, 145 gr/m²
Tailles : S, M, L, XL.

3 € Pin's
Inox
Diam.: 22mm.



Gilet matelassé

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

35 €

Kit
hiver

16 €



Combinaison
pilote

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

Fermetures "Eclair", réglages de
ceinture, poignets et chevilles par
velcro. 5 poches extérieures dont
une sur la manche gauche.
Coton et synthétique mélangé.
4 emplacements velcros pour
badges.

5 Tailles : 38, 40/42, 44,
46/48, 50 et 52.

Couleur : noire

45 €



Écussons

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

5 €



Pantalon
Safari

coloris beige,
100 % coton
lavé CANVAS,
2 poches sur
côtés. 3 poches
basses. Taille
élastique avec
ceinture réglable
fournie. Cordon
de serrage sur
le bas du pan-
talon. 2 poches
Ar. (1 zippée et
1 à rabat).
Tailles : S, M, L,
XL, XXL.

40 €



Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à
poser.

20 €



Nouveau 2012

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

prix franco
de port



24 €90

Poster mural
Cartabossy



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

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 Écussons)			MONTANT TOTAL des articles	,€
* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)			PORT *	,€
• Écussons : 1,00 € • Autres articles : Forfait 8,00 € FRANCO À PARTIR DE 300 €			TOTAL en euros	,€



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





"Libre opinion ! Libre propos !

J'ai lu avec attention le dernier bulletin sécurité de la DGAC, et je me pose à l'issue de cette lecture une question que je crois fondamentale.

On a le sentiment, au bilan de cette lecture, que la composante humaine (et les facteurs humains) sont évacués au maximum de la ligne éditoriale de ce document. Alors que tous, nous savons que c'est au coeur du bonhomme concerné, qu'il soit pilote ou contrôleur, que se situe le fond du problème. Un contrôleur qui interface avec une troupe d'avions en train de brailler parce qu'ils sont collectivement piégés dans une zone de cunimbs n'est pas un problème qui ne se décrit que par paramétrage. C'est un mec, ou une fille, avec les tripes nouées et le crâne bourdonnant qui du mieux possible essaye de piger, comprendre, ordonner et conseiller utilement. A l'autre bout, les types et les filles dans les cockpits qui se font branler, dont les PA déconnectent sous les turbulences, qui ont du mal ne serait-ce qu'à poser la bonne main sur la commande à cause des secousses, ne sont pas des cas paramétrables. Ce sont des gens qui malgré leur expérience et leur formation ont la trouille, les foies, la peur parfois.

Nous savons tous qu'en aviation, on est bon un instant, con l'instant d'après. C'est ça, la grande constante de l'histoire du pilotage, et tous les ordinateurs du monde n'y pourront rien.

Je pense donc que si ce genre de publication est évidemment nécessaire, il faudrait que soit pratiquée une politique humainement plus adaptée. L'adoption d'une philosophie disant que le système, dans son ensemble, est d'une manière homogène constitué d'êtres humains qui essayent, chacun à sa place, de faire marcher le total en s'entraïdant, me paraît fondamentale.

Là, on a l'impression d'une philosophie "chacun son merdier", et démerdez-vous.

C'est de la bureaucratie, et l'aviation ne peut pas marcher par voie bureaucratique.

Je te prends, pour revenir à l'ULM, un exemple.

J'ai fait deux vols à "TERUM" sur mon futur FK 14, destinés à effectuer les ajustements de Dynon, etc... Utilisation obligatoire de la piste en herbe, 300 m guère plus, température élevée (37,38), petit vent, piste sèche et terriblement cahoteuse. Je volais avec l'instructeur, et si j'ai effectivement fait les décollages, je me suis refusé à tenter le moindre atterrissage, ne me sentant pas du tout en état de le faire: piste trop courte pour moi, à mon niveau de compétence actuel sur cette machine.

Dans le même temps, car c'était en fin de journée, les deux pistes "avions" de "TERUM" étaient inoccupées, pas une arrivée ou un départ enregistrées. Si nous avions été autorisés, avec notre ULM, à utiliser (sans les abîmer) les pistes avions, herbe ou dur, j'aurais pu effectivement parfaire ma prise en mains d'une machine nouvelle pour moi. Nous n'aurions rien dégradé, pas fait plus de bruit, on aurait évité le survol bas du bâtiment de l'ENAC en courte finale dans l'air chaud et turbulent, en une phrase la sécurité du vol aurait été augmentée dans d'importantes proportions.

Mais voilà, la bureaucratie a décidé que les pistes ULM sont pour les ULM et les pistes avions pour les avions, à "TERUM". Et personnellement je trouve ça minable et accidentogène.

Malgré la bonne volonté, je trouve que ce bulletin de sécurité ne participe pas vraiment à une humanisation de l'activité. Elle se borne à relater des faits et des rapports, et oublie que dans chacun de ces accidents le facteur humain a été fondamental. Je me mets facilement à la place de l'équipage du 737 bouffeur d'oies qui pense que son train avant est touché et donc décide rapidement de ne surtout pas toucher au train, et à qui il est reproché de n'avoir pas appliqué la procédure "train rentré, montée à l'altitude de sécurité". Les types voulaient simplement se remettre par terre au plus vite, point barre, et ils l'ont fait. En plus, on leur fait remarquer qu'ils n'ont pas tenu leurs conférences au cockpit en respectant la phraséologie officielle...

Quel monde...

Des fois, il faudrait imposer des relectures aux caciques qui nous gouvernent, et surtout leur imposer de voler un maximum.

Relire? Ernest Gann, par exemple, St Ex parfois, même Richard Bach. Ils en ont plus écrit sur l'homme en vol et ses vérités que tous les rapports du BEA. Et quand survient un jour un souci en vol, celui qui les a lu se sent moins seul, et surtout pas en situation de gibier d'interrogatoire potentiel.

Voilà, my two cents...

Bonne journée !

Bernard Chabbert





Motorisation
auxiliaire
X

CHAMPAGNE VOL LIBRE
PLATEFORME DE VILLENEUVE
"LE HAUT DE L'AVIATION"
51130 VILLENEUVE-
RENNEVILLE-CHEVIGNY
06.03.18.88.39
www.champagnevolibre.com **R**

ULM MOUCHAMPS
LES ROUSSELIÈRES 85640
MOUCHAMPS 06.45.59.75.65 **P**

RUBY AIR SERVICES
ST GERMAIN DE LA COUDRE -
LES MAISONS NEUVES
61130 ST GERMAIN DE
LA COUDRE 06.09.73.11.68 **M**

LES AILES BOURBONNAISES
LA TUILIERE - DOMAINE DE
LA TUILIERE 03210 AUTRY
ISSARDS 06.84.84.48.45
www.domainelatuilierie.fr

ANTHOFLY
LA FERME DE A GOUBETIERE
0 RUE PHILIPPE TORME
26300 BOURG DE PEAGE
06.09.63.07.72

BMG AVIATION
AERODROME DU VERSOUD
38420 LE VERSOUD
06.09.25.04.64

KAPITAINE ULM
BASE ULM DE HERIC - LIEU DIT
LE FRAZIER 44810 HERIC
06.59.29.00.01
www.kapitaine-ulm.fr **P**

ALP'ULM
LA VOYAGERE - ROUTE LE
LESTROZ 74550 CERVENS **A/
M/P**

CROIX-ROUGE FRANCAISE
C/O VELIPLANE - AERODROME
MEAUX ESBLY 77450 ISLES
LES VELLENOY **M**

AERO-CLUB DU PAYS
D'ANCENIS 60 RUE HELENE
BOUCHER 44150 ANCENIS
06.11.44.71.05
ac.ancenis.free.fr **M**

LES COLS VERTS
VALLEE DE LA VINGEANNE -
AERODROME 21310
DAMPIERRE ET FLEE
06.10.97.76.14

CLUB ULM SAINT CHAMOND
AERODROME DE ST CHAMOND
LHORME 65 ROUTE DE
L'AERODROME 42152 **A/M/
P/RP**

LAPLUM
43300 MAZEYRAT D'ALLIER
06.25.57.54.62

AERO-CLUB ULM TINC'E AIR
RUE DES VERGERS 70120
TINCEY 03.84.67.04.89

AILICE
VOL A VUE 54370 HOEVILLE
06.23.50.61.20 **P**

AERO 64
LUQUET 65320 LUQUET
06.50.59.44.45
www.aero64.com **M**

AERO-CLUB
DE LA VALLEE DU LOT
AERODROME NOUGAILLOU
47500 MONTAYRAL
05.53.40.83.42 [http://acvl-
fumel.pagesperso-orange.fr/](http://acvl-fumel.pagesperso-orange.fr/) **M/R**

ONE ELEVEN
FALAISE MONT D'ERAINES
14700 FALAISE 06.61.41.01.11 **A/P/X**

ULM MIDI-PYRENEES
CHEMIN DE MALROUX
82290 ALBEFUEILLE LAGARDE
06.75.72.25.52 **M/P/
R**

FOEHN-ULM
ETAMPES MONDESIR
HANGAR CPR 91690
GUILLERVAL 06.07.51.07.03
www.foehn-ulm.fr **M**

COMPTOIR ULM
AERODROME VALENCE
CHABEUIL 26120 CHABEUIL
06.81.48.47.07
www.comptoir-ulm.fr **M**

CANN'AIR ULM
D 61 ROUTE DE D
ISTROFF 57970 INGLANGE
06.67.52.01.20
<http://cannair.jimdo.com> **M**

AEROCONCEPT
AERODROME ZONE CIVILE
DE CUERS PIERREFEU
83390 CUERS 06.21.74.00.09 **M**

AERO-CLUB D'ALSACE
AERODROME DU POLYGONE
67100 STRASBOURG
06.07.81.52.63
www.aero-club-alsace.org **M**

PEGASUS FRANCE
AERODROME DE GAP TALLARD
05130 TALLARD
00.33.613.62.73.73
www.pegasusfrance.fr **M/P**



avec Stéphanie,
Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral

Subventions fédérales

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



Les subventions fédérales

- JEUNES -

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

Formation pilote : **305 €** (sur justificatif) + **95 €**

si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est
titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : **1 525 €**



Aide spécifique aux **ENSEIGNANTS**

Formation pilote : **458 €**

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

Aide **INSTRUCTEUR** bénévole

(adhérents FFPLUM, formation dans une structure
affiliée à la FFPLUM, contrat de bénévole dans un club).
Plafonnée à **1 500 €** (sur justificatif).



BIA Aide de **35 €**

par vol aux structures
affiliées, permettant aux élèves

de l'Education Nationale inscrits

à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

Subvention parachute

1 200 €



Pour les machines clubs :

avertir le siège
par courriel de votre intention d'installer un parachute
avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser
le nombre de subventions.

> Voir le détail sur le site fédéral.



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAXES | AUTOGIRE
ULM HELICO | AEROSTATS

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com



0 800 777 107

APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

Vous volez ? Consultez-nous pour vos Assurances...

Responsabilité Civile Pilote / Casse ULM au sol ou en vol
Pack Matériel Paramoteur / Hangar Parking d'aéronefs
« SUP'AIRSPORTS », l'Individuelle Accident Multi-activités
Assurance de vos prêts immobiliers / RC des Professionnels de l'ULM

Demande de devis sur www.air-assurances.com