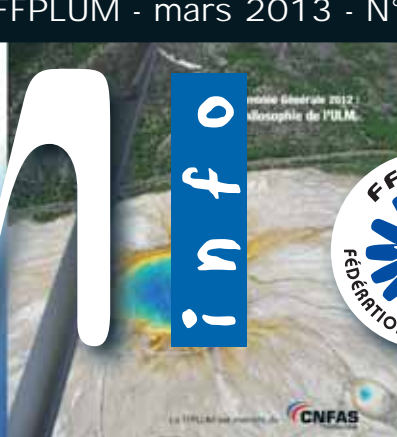


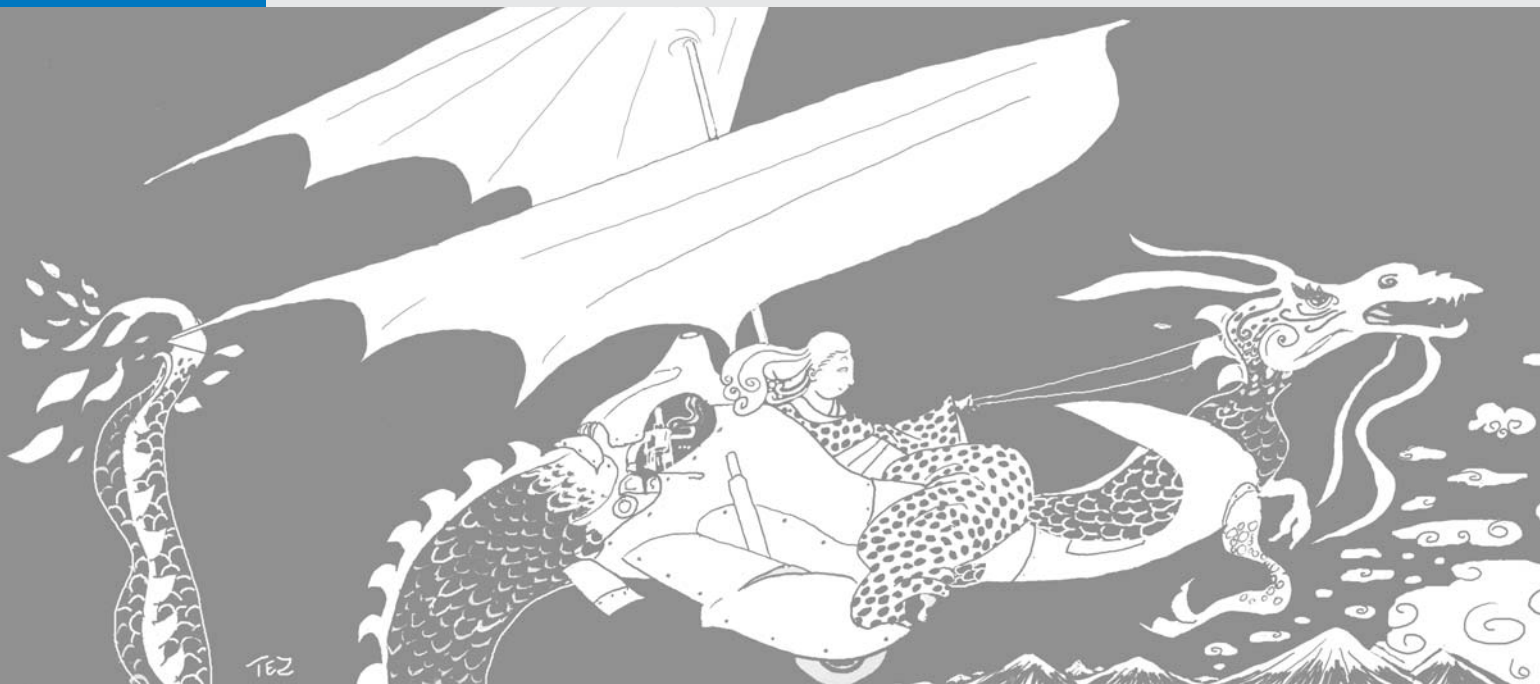
ULM

info



LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Elégies de Tsou

*J'attelai à mon char quatre dragons, puis je montai l'oiseau de fer.
Ainsi à travers poussières et tempêtes, je m'envolai vers les hauteurs.*

*Le chemin était long et fort éloigné le but. A l'étang où plonge le soleil je fis boire les dragons.
A l'arbre qui est à l'est du soleil, j'attachai les rênes. Et d'un rameau de l'arbre enchanté j'écartai la lumière.*

*Ainsi j'allais et je venais à travers les airs, ayant devant moi le maître de la lune,
derrière moi le dieu des tempêtes, à mes côtés le dieu du tonnerre, qui furent mes conseillers.*

Je brandissais l'arc-en-ciel qui fut ma bannière...

KUH YUAN (296 av. J.-C.)

Je m'envolai vers les hauteurs...!

Pour le dernier éditorial de cette mandature, je souhaite vous faire le cadeau de ce très beau poème chinois. Il exprime bien mieux que je ne saurais le faire moi-même ce que nous ressentons tous au plus profond de nous. Et puis, il nous révèle, bien mieux que quiconque, les motivations profondes de nos engagements bénévoles, que la simple et froide raison ne suffirait à elle seule à justifier.

Depuis toujours les hommes ont imaginé voler ; mais Nous, nous avons la chance inouïe de ne pas uniquement rêver de voler : nous avons le bonheur immense de réaliser nos songes.

Nous avons, en prime, la grande chance de voler en ULM !

Consolider et développer l'héritage de nos anciens, gérer le présent et préparer le futur, voilà une gratifiante, noble et belle tâche.

Celles et ceux qui formeront l'équipe nouvelle à qui vous accorderez votre confiance devront, au quotidien, avoir à tout instant au cœur cette passion dévorante et à l'es-

prit cet ardent désir de réaliser la mission confiée ; afin de ne rien lâcher, de ne rien compromettre, d'insuffler la vie à notre communauté des pilotes d'ULM et de lui permettre de grandir.

Nous voulons par-dessus tout rester « LIBRES » !


Nous revendiquons d'être des pilotes « RESPONSABLES » individuellement et collectivement !

Nous affirmons pouvoir « CONSTRUIRE » nous-mêmes notre avenir !

En volant avec nos ULM, nous voulons tout simplement « VIVRE » !

Il faut pour cela, ensemble, que nous en eussions la volonté, que nous nous en donnions les moyens, et que nous y consacrons toutes nos énergies.

Bons et beaux Vols !


Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



ULM et fraternité

La mandature 2009-2013 s'achève sur ce numéro 83 d'ULM-Info, la prochaine Assemblée Générale désignera une nouvelle équipe avec un nouveau programme pour quatre nouvelles années. Vous avez en pièce-jointe le programme d'une équipe menée par Dominique Méreuze avec des anciens et des nouveaux sur une approche qui reprend les grandes lignes de ce qui fait le succès de l'ULM depuis 1998.

Pour ma part, j'achève ma troisième mandature et je ne représenterai pas à vos suffrages. Je souhaite m'investir à nouveau pour notre mouvement mais sous une autre forme. Je vous en reparlerai certainement mais sans être le rédacteur en chef d'ULM-Info, ni responsable de la communication de la Fédération.

Après plus de 40 numéros réalisés, les rencontres, les projets ont été nombreux. L'heure n'est pas à la nostalgie ni aux remerciements. Je dois juste constater que je suis rentré au Comité Directeur de la Fédération avec quelques convictions peu nombreuses mais sûr de la nature de notre mouvement. Je suis heureux de l'image qu'incarne l'ULM. Nous avons fait beaucoup de choses et il en reste encore pour de longues années !

Cependant ce que je n'avais pas prévu, c'était de me créer autant de relations amicales et fraternelles. L'image que j'ai de l'ULM est ainsi celle d'une grande famille, chaleureuse, passionnée, variée. Si j'ai cependant une personne à remercier ce ne sera pas un bénévole. Ce sera Hervé Cassabois qui réalise avec la Fédération l'essentiel de nos supports de communication à commencer par nos ULM-Info. Il est payé pour le faire mais il est très difficile d'articuler le monde professionnel avec celui du bénévolat, c'est un enjeu crucial de toutes les Fédérations et il est de ceux qui comprennent vite notre esprit et le fond avec une grande réactivité. Il a eu également le mérite de me supporter ! Ce n'est pas mince.

Alors à toutes et à tous j'aimerais dire bêtement mais du fond coeur que je vous salue amicalement et fraternellement.

Volez avec prudence
et pour le plaisir !

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



**ENCART
SPÉCIAL**

**INCLUS
AVEC CE
NUMÉRO**

**PROGRAMME
FÉDÉRAL
2013-2017**



**Assemblée
Générale
de la FFPLUM**
**le 6 avril
2013**
à la DGAC

Il ne s'agit pas de la convocation
à l'AG qui est envoyée par ailleurs.



Actualités

**Classe 6,
qui va piano...
va sano !**

Dominique Méreuze

Sécurité

Thierry Couderc

**De l'usage
des caméras
embarquées**

Patrice Girardin

**Vieux Deb
mais vrais
pilotes !**

Thierry Couderc

**Tour ULM
2013**

Dominique Méreuze

Le Buselec

Charles Donnefort

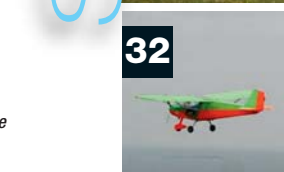
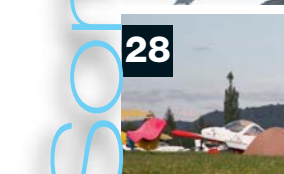
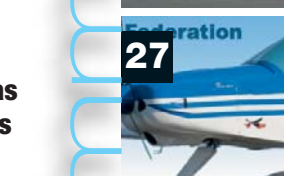
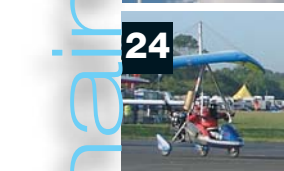
**Entrevue
avec Charles
Donnefort**

Sébastien Perrot

**Evolution de
la Carte OACI,
édition 2013**

Michel Hirmke

Boutique fédérale



Basulm, V3 !...

Pierre-Henri Lopez

Kit sécurité

Pierre-Henri Lopez

**Assurance
tous risques**

Caroline Cognet-Renard

**EMF,
rapport du
Président**

**Bilan
juridique**

Serge Conti

**Le 1^{er} festival
à Vannes**

Patrice Girardin

Lu pour vous

Corine Lesnes

Du papier

Sébastien Perrot

**Nouvelles
structures
et subventions
fédérales**

33
30
31
32
33
34
35
36
37



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, P. Marguier, P. Tisserant, J. Chantreau, FFPLUM.
Remerciements illustration : Stéphanie Santolaria.
Design & print : Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr Imprimé en France. 11 400 ex.
Ulm Info 83 / © Tous droits réservés. 03.2013

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 30 mars
au 1^{er} avril
rassemblement
PIPISTREL 2013
ouvert à tous

le 30 mars
"Barbecue
Hangar" sur
le terrain de
Rouby - LFOV

Aérodrome de Gap-Tallard LFNA
carte VAC : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/2/1302_AD-2.LFNA.pdf

Le gestionnaire de l'aérodrome nous accueille avec plaisir et a, d'ores et déjà, prévu de nous réserver tout un espace dans la zone aérople afin de stocker les machines dans les meilleures conditions. Il y a sur place une pompe ULM UL91 à la disposition de tous. Plusieurs restaurants et un hôtel à 15 m du parking. <http://www.lecapresort.com/fr/>

Le forum où cela s'organise : <http://www.forum-ulm-ela-lsa.net/viewtopic.php?f=461&t=3666>

Cet évènement est une occasion simple de nous retrouver pour discuter, échanger et faire connaître la marque Pipistrel dans un premier temps mais également pour réunir tous les amoureux d'ulm et de motoplaneurs...

Il ne s'agit pas d'un cercle fermé mais bien au contraire d'un groupe d'amis ouvert à toutes les cultures aéronautiques.

Les constructeurs amateurs, Air Services et les ULM, organisent le samedi 30 mars, et ce tous les derniers samedis de chaque mois, un "BARBECUE HANGAR" sur le terrain de Roupy. Une occasion de se retrouver entre gens de l'air de tous horizons : avions, ULM, planeurs et leurs cousins, à un rassemblement autour d'un déjeuner amical pour refaire le monde aéro dans le hangar de l'ACAAN, sur le terrain de Roupy Fontaine les Clercs LFOV. Une participation de 12 € par personne est à prévoir ainsi qu'une réservation 48 h avant, et une confirmation la veille suivant la météo, pour les besoins de l'organisation, merci. On vous attend, bon vol et à bientôt.

Yannick, Franck et Catherine
Contact : Yannick : 06 23 09 24 26 casoar02@gmail.com
Catherine : denevecath@hotmail.com
Franck : 06 75 27 84 51 franck.buzin@orange.fr



Championnats
de France
2013 à
Mondreville
(77)

Classe Paramoteur
du 4 au 7 mai 2013

Classe Multiaxe Pendulaire
et Autogire
du 9 au 12 mai 2013

Site Mondreville (77)
Organisateur :
Club ULM La Rose des Vents

Publicité

Hélico léger "Classe 6" : êtes-vous prêt ?

Avec l'école de pilotage hélico Silvair, découvrez l'aile tournante et commencez votre formation de pilote hélicoptère 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...).

995€

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

Silvair Services

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...

Groppo Trial

Un Pioneer 300 "train fixe" !

Fleuron de la gamme Silvair, le Pioneer 300 existe en différentes versions. ULM train rentrant, avion PTF et, désormais, avec train fixe ! Pioneer 300 Kite est une version simplifiée du Pioneer 300, avec train fixe et hélice pas fixe, développée par Alpi-Aviation sur demande de Silvair, notamment pour l'usage en aéro-club. Découvrez avec nous les multiples personnalisations possibles.

Kite Pioneer 300

Alpi Aviation Distributeur officiel **Venez les essayer et volez autrement !** www.silvair.fr

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

Silvair distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et TECNAM



le 4 Mai
2013
sur l'aéroport
de Valence -
Chabeuil
- LFLU

Contact : club aéro-ULM,
Jean-Yves Peillon 06 14 88 37 27
ulm.valence@gmail.com

Journées portes
ouvertes pour
toutes les activi-
tés aéronautiques
du site, sur le
thème "Voler au
féminin".

le 25 Mai
2013,
les rencontres
de Chalais
LFIH

Les rencontres de Chalais auront lieu cette année le samedi 25 mai, préparez un panier pique-nique et rendez-vous sur le terrain. Sur place; eau, barbecue, bonne humeur et partage des passions.

Contacts : Eddy - 06 08 99 59 59
et Laurent - 06 21 45 23 47

les 8
et 9 juin
les Tagazou
Days, aérodrome
de Pont Sur
Yonne - LFGO

L'AS Planète ULM prépare pour les 8 et 9 juin une rencontre ULM sur le thème "Voler simple, simplement voler !" où pourront se rencontrer les pilotes d'appareils simples, anciens restaurés, poux, pendulaires, paramoteurs, constructions amateur etc... Bref ceux qui volent plaisir en fonction de leur budget. Cela ne veut pas dire que les machines plus sophistiquées ne seront pas acceptées, bien sûr ! On pourra camper, se restaurer et des animations sont prévues.

Contact : planete.ulm@laposte.net
Tél.: 06 81 56 99 55



le 15 juin
5è
rassemblement
d'aéronefs à
Villefranche de
Rouergue

Mais aussi Grand Meeting le dimanche 9 juin 2013 à Villefranche de Rouergue - LFCV qui rassemblera, entre autres la Patrouille de France avec la présentation complète de son 60ème anniversaire, l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air "EVAA", le Rafale, les Ailes de Pegase. Le terrain sera ouvert, pour vous y recevoir jusqu'à 10 h locale.

Publicité

Tout pour votre plaisir

Quik

XT 912 ARROW

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus

Ouvert
7/7jrs

www.airulmparis.com
new boutique

Lynx - Transpondeur TT21
Ozeé - Skydat - Icom
Hélices Duc - MGL Avionics
Yacco...

ÉCOLE ULM
L'ÉCOLE
NATIONALE
DE
L'ULM
LABEL FEDERAL

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

www.veliplane.com Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 ➤ 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland

Stages
Hydro
en avril
mai et juin



Stages de labellisation instructeurs
du 20 au 25 mai et du 3 au 8 juin. Au Centre national de formation Hydro ULM. Le Vol des Aigles à Biscarrosse. Contact : 05 58 82 88 42 et 06 88 73 98 71.



Stage pilote du 8 au 12 avril, au Club Air des Lacs à Villefranche de Panat. Contact : 06 76 08 34 79



Stage pilote les 4 et 5 mai et les 8 et 9 juin chez Gémilis Aéro à Bourg-en-Bresse. Contact : 04 74 42 72 88 et 06 14 41 96 81

le 16 juin
5^e
rassemblement
"Train-queue"
à Paray-le-
Monial LFGN

Lors de ce dimanche aura lieu le traditionnel rassemblement traîne-queue sur le terrain. Il s'agit donc d'un rassemblement d'avions à train classique et d'ULM de toutes les catégories. Cependant les avions à train tricycle seront bien entendu accueillis avec plaisir. Rassemblement sur une journée avec le repas sur place le midi et remise de diplômes pour certains.

Contact : Anthony Rossi : 06 58 87 45 69 pilotanto@hotmail.fr
Aéroclub Charolais : 03 85 81 51 51 aeroclubcharolais@sfr.fr

les 5, 6 et 7
juillet, le 10^e
rassemblement
national des
femmes pilotes
ULM

Organisé par le Comité régional Alsace, AD de Saverne Steinbourg.

Contact :
Commission « Voler au féminin »
Monique Bouvier : 06 62 85 07 40
monique.bouvier@bbox.fr

les 6 et 7
juillet,
portes ouvertes
à l'Aéroclub
Charolais
Paray-le-Monial
LFGN

Le week-end du 6 et 7 juillet, portes ouvertes de l'Aéroclub avec en plus la fête de ses 80 ans ! Les visiteurs ou les désireux de venir en avion, en ULM de toutes classes ou en voiture sont les bienvenus chez nous. Lors de ce week-end de nombreuses activités y figurent dont les baptêmes de l'air, la présence de l'Armée de l'Air, des pompiers, ...

L'Aéroclub vous attend nombreux lors de ces deux journées !
Contact : Anthony Rossi : 06 58 87 45 69 pilotanto@hotmail.fr
Aéroclub Charolais : 03 85 81 51 51 aeroclubcharolais@sfr.fr

Partagez vos expériences !

BASULM

C'est grâce à vous que Basulm accroît le confort et la sécurité des vols de tous les pilotes sur toutes les bases de France

La base de vos vols est là
<http://basulm.ffplum.com>

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

Ecole labellisée FFPLUM

Formation de pilotes et instructeurs
ULM en terrain contrôlé, sur un appareil
haut de gamme très performant :
le Pioneer 200

Intégration facile sur tout terrain (contrôlé
ou non) par une maîtrise parfaite de la radio

Formation théorique poussée

Réactualisation instructeur et validation
immédiate par les services de la DGAC
de Chabeuil

Conversion PPL

Stages de perfectionnement

IMPORTATEUR 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 et désormais également train fixe.
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



Ceux qui doutaient de l'intérêt que manifesterait les ulmistes pour la Classe 6 en sont pour leurs frais. Les élèves sont en effet au rendez-vous et les demandes de formation, tant du niveau du brevet de pilote que de celui de la qualification d'IULM sont nombreuses et en augmentation permanente.



Dans ce cadre, une inauguration, à marquer d'une pierre blanche, s'est déroulée sur l'aérodrome de Montélimar dans la Drôme ; il s'agissait de l'inauguration du premier Centre de Formation, en France, homologué pour l'instruction et la délivrance de la qualification d'IULM Classe 6, en sus de toutes les autres classes (hormis la classe 5).

En effet, le manque de machines et d'instructeurs a réellement, ces derniers mois, freiné le développement de cette Classe d'ULM. Mais très heureusement, ces facteurs ont une sérieuse tendance à s'estomper, certes lentement... mais patiemment et prudemment. Chacun doit trouver sa place, imaginer les structures nécessaires, prendre dans les mois qui viennent les bonnes décisions et s'appuyer sur des cursus sûrs. Mais, outre le nombre des IULM, la croissance de cette classe dépend également très étroitement du nombre d'appareils disponibles sur le marché, neufs ou d'occasion ; et donc dans les écoles de formation théorique et pratique. Quatre appareils différents, présents à Montélimar (Kompres CH7- Kompres CH77 Ranabot -Spirit Cicare -LH212) démontraient que la greffe prenait bien.

Louis Collardeau, Président du CR Rhône-Alpes et Dominique Méreuze, ont participé avec fierté à cet événement ; s'adressant aux nombreux invités de Pierre-Emmanuel Leclere (ULM Espace Aérien) et de son associé Jean-Paul Agier (Helitech), l'importateur



du LH212 Italien ainsi que des constructeurs venus d'Italie, D. Méreuze en profitait pour faire un historique de la naissance (parfois tumultueuse) de l'ULM Hélico ; et surtout pour demander instamment aux constructeurs de respecter absolument les règlements relatifs aux masses, aux instructeurs de délivrer des formations de qualité et aux pilotes de faire preuve d'humilité, de prudence et de bon sens. Qualités toutes nécessaires, bien entendu, pour piloter un aéronef quel qu'il soit ; mais plus encore indispensables pour le pilotage hélicoptère qui exige une vigilance de tous les instants et une maintenance qui ne souffre aucun manquement.

L'avenir de la Classe 6 dépend de notre degré d'implication et du niveau d'esprit de responsabilité de chacun.

Pas de précipitation donc... car qui va piano, va sano !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Les élèves et stagiaires IULM, les candidats à la qualification IULM Classe 6, les responsables pédagogiques des écoles de pilotes ULM Classe 6 et des centres de formation d'IULM Classe 6, ainsi que les IULM Classe 6 ont à leur disposition sur le site fédéral (www.ffplum.com) un "programme de formation du pilote ULM Classe 6" établi à leur intention.

http://www.ffplum.com/images/stories/Enseignement/FFPLUM_pilote_classe6_ed210.pdf

Le contrôle, la culture non punitive et la sécurité des vols.

Le cadre réglementaire de l'ULM en France est sans doute le mieux adapté qui soit et sans doute l'un des plus équilibrés entre les restrictions d'utilisation et l'exercice de la liberté individuelle. Cependant, dans la mesure où la réglementation a été mise au point pour garantir le maximum de sécurité, il est très préférable de faire en sorte que le contrôle de son respect ne soit pas générateur de peur et de réticences susceptibles de biaiser le jugement des pilotes confrontés à une décision de sécurité. En facteurs humains aéronautiques, ce sujet est désigné au niveau international par le terme de « just culture » que l'on traduit plutôt par « culture non punitive » en français. Mais force est de constater que notre pays n'est pas bien performant sur ce chapitre.

Si l'on se penche sur les circonstances des accidents et incidents qui ont émaillé l'année 2012, on relève quelques cas révélateurs de tels sentiments :

Confronté à un vent de face supérieur aux prévisions, un pilote avoue avoir préféré poursuivre vers sa destination et terminer son vol après le début de la nuit aéronautique, ce qu'il est parvenu à faire sans provoquer d'accident, plutôt que de négocier une dérogation pour se dérouter vers un terrain normalement interdit aux ULM et faire face aux conséquences administratives qui en auraient découlé.

Et ce n'est pas le seul exemple :
Un autre pilote qui volait au-dessus de la couche a préféré ten-

ter une descente dans une trouée douteuse plutôt que de solliciter une dérogation pour pénétrer sans transpondeur une zone de classe D, option qui s'est terminée en collision avec la végétation, aux conséquences heureusement uniquement matérielles.

Certes, les décisions qui ont été prises dans les deux cas n'étaient clairement pas appropriées. Et pourtant, on peut comprendre l'attitude de ces pilotes si l'on se penche sur l'expérience subie par un instructeur qui a dû subir deux jours d'enquête policière après s'être posé en campagne sans difficulté ni dégât, par précaution face à une cellule orageuse.

Il y a quelques mois, alors que j'étais en vol dans la région où s'est déroulé cet événement, j'ai pu entendre sur la fréquence



d'approche de l'un des grands terrains des environs, un pilote d'avion léger se fait proprement admonester en vol par le contrôle pour avoir eu le malheur de confondre deux points de reports. Je me suis dit que ce genre d'intervention n'était pas de nature à aider le pilote un peu perdu à terminer son vol avec la sérénité nécessaire à sa sécurité. D'autre part, cet échange n'était pas du genre à encourager les éventuels autres pilotes qui ont pu l'entendre en même temps que moi, à solliciter des dérogations en cas de situation imprévue.

Puisque le grand sujet est le Plan de Sécurité de l'Etat, ce me semble une bonne occasion pour encourager l'Etat à s'interroger sur l'influence du comportement de ses agents sur la sécurité au sens des facteurs humains. Il n'est évidemment pas question de militer pour l'abandon de la surveillance du respect des règles, mais on pourrait au minimum commencer par proposer que les missions de contrôle soient clairement redéfinies pour prendre en compte ce paramètre. Cela suppose qu'avant d'être habilité à les conduire, les agents soient formés avec précision et sensibilisés formellement aux conséquences que leurs actions, initiatives et comportements peuvent avoir sur la sécurité. En la matière, on ne cesse d'inviter les fédérations à s'efforcer de faire évoluer les mentalités parmi les pilotes. Il faut qu'il en soit de même de manière visible pour les agents de l'Etat si l'on veut parvenir à instaurer la fameuse « culture juste ». Parce qu'aujourd'hui, les services chargés de la surveillance et du contrôle de nos activités ne sont pour ainsi dire jamais perçus comme des partenaires de sécurité par les pratiquants, mais bien trop comme des censeurs.

Bien sûr, on oppose régulièrement à ce genre de discours, les exigences de la loi, des codes de procédure et de la définition des missions. Si c'est vraiment là que ce sont les seules raisons qui s'opposent à l'instauration d'une culture non punitive, il suffira de les adapter. Après tout, ce ne sont que des textes, ils sont par nature beaucoup moins intangibles que les lois de la physique. Lorsque la bonne volonté est au rendez-vous et que la confiance s'installe entre l'administration et ses administrés, on est capable d'organiser un Tour ULM 17 années de suite et de vaincre les réticences pourtant fortes, qui aboutissent à la création d'une classe 6 ULM hélicoptère.

Pourquoi des initiatives telles que le REX sont-elles si précieuses et riches d'enseignements pour l'amélioration de la sécurité ? C'est justement parce que le dispositif a été conçu expressément pour que les témoignages publiés ne puissent avoir de conséquence sur les pilotes qui les relatent.

Le REX que nous vous proposons d'étudier (en page suivante) est une parfaite illustration de nos carences en matière de « culture juste », et pas seulement en matière de peur du gendarme ou de l'administration. Il illustre également combien l'état d'esprit qui peut régner au sein d'un club peut aussi avoir des conséquences sur la sérénité des pilotes.

Thierry Couderc



Retour d'Expérience - ULM (id = 5526)

VISUALISATION DU REX



Date de vol :	24/11/2012	Nature du vol :	de la formation - du voyage en plaine
Fonction :	Elève	Nature vol autre :	
Météo :	Favorable	Phase du vol :	en vol
Appareil :	Multiaxe	Phase vol autre :	
Equipements :	Parachute	Catégorie	Vigilance
	Radio		
	GPS		

Description : Le week-end dernier, j'ai fait ma première grande navigation solo : un triangle d'une heure et demie vers une base ULM que je connais et que j'ai beaucoup visitée avec mon instructeur, puis de là vers un aérodrome contrôlé où nous avons aussi fait quelques tours de piste, avant de revenir au terrain. J'emporte le double de ma fiche de progression pour la faire viser aux escales, suivant la procédure en vigueur au club. A l'aise, météo correcte, pas d'angoisse particulière pour cet exercice très préparé. La première branche se passe sans encombre. En revanche la seconde sera un assez mauvais souvenir, pour une cause vraiment idiote.

Commentaires : En effet, lors de l'arrêt sur la base ULM, la personne qui m'accueille avec beaucoup d'amabilité, me dit « A la prochaine étape, ce ne sera pas comme ici. Là-bas, il y aura la taxe d'atterrissage à payer ». Sur le coup, je ne relève pas cette remarque, mais elle finit par s'insinuer dans ma tête après le décollage : je n'ai jamais payé de taxe d'atterrissage de ma vie, ni même vu faire. Je m'aperçois que je n'ai pas la moindre idée de la somme que ça peut représenter. Je ne suis pas du tout certaine d'avoir emporté un moyen de paiement dans mon sac. Que se passe-t-il si on ne peut pas payer tout de suite ? Est-ce que je ne vais pas au-devant d'ennuis ? Je devrais être en train de suivre ma nav, de faire attention au pilotage, de regarder dehors. Au lieu de quoi je passe près d'un quart d'heure en mode passif, accrochée au GPS, à balancer entre décider de renoncer à l'escale et rentrer tout de suite au terrain au risque de me faire moquer, et foncer au risque d'avoir des embêtements dont toute la région fera de toute façon aussi ses gorges chaudes ensuite. Bref, au lieu de piloter, je gamberge. Finalement, je me lance et décide de continuer. S'il y a un problème, j'appellerai mon instructeur. Une fois la décision prise, ça va mieux. L'intégration et le posé se passent sans encombre. Quand je descends du skyranger, je n'en mène pas large quand même. J'ai l'impression de tout cumuler pour me faire remarquer : la fille, jeune pilote candidate à l'emport passager qui vient de garer son ULM à côté d'un ATR 42 et qui n'a sans doute pas assez en poche pour payer ce qu'elle doit. Finalement, tout se passe bien et très gentiment. D'abord on m'offre spontanément le choix d'adresser la facture à mon club ou de régler tout de suite. Et surtout, je ne sais pas trop pourquoi, je m'étais imaginée qu'une taxe d'atterrissage, c'était forcément très cher, alors qu'on me demande 3 € et quelques centimes.

Enseignement : Moralité, il faut VRAIMENT préparer ses vols dans le détail, et s'informer complètement de tous les paramètres, même ceux qui sont accessoires par rapport à la navigation. Mal géré, ça peut tout à fait devenir obsédant. Est-ce que ça m'a mis en danger ? Rétrospectivement, je pense que oui, surtout parce que le problème m'a inutilement mais vraiment obnubilé en vol pendant une partie de la deuxième étape de l'exercice. En plus, je l'ai corrélé avec les risques de subir des remarques plus ou moins machos. Pourtant, elles ne sont jamais venues depuis que je pilote, mais à les attendre, cette anecdote m'a montré que j'avais sans doute une tendance à sur-réagir à ça par anticipation. Ce REX est quelque part une thérapie que je m'impose contre ce travers. J'imagine bien que mon entourage aéronautique ne va pas avoir trop de difficulté à m'identifier.

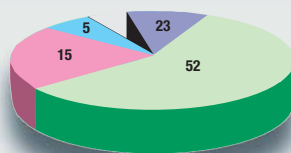
Bilan sécurité

(au 01.01.2013)

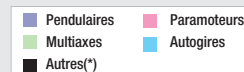


Utilisation du parachute :

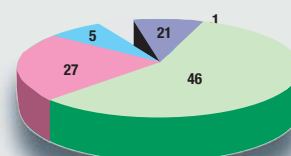
2012 : 1
2011 : 3
2010 : 2
2009 : 3
2008 : 3
2007 : 3
2006 : 2



Répartition (en %) des accidents par types de machines



(*) : Autres: formule Poux, motoplaneur UL, PULMA, aérostat ou type non rapporté.



Répartition (en %) du parc de machines





La DGAC vient d'émettre la consigne de navigabilité « 2013-ULM-01 », relative aux ULM SKYRANGER ou NYNJA équipés d'un moteur ROTAX 912 ou HKS.

Si vous êtes propriétaire, que vous exploitez ou volez avec l'un de ces ULM, nous vous invitons à prendre connaissance de cette consigne et d'en appliquer les prescriptions.

Cette CN est téléchargeable sur le site web de la DGAC : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Securite-information-ULM,12279.html>

Elle fait référence au BS 2013-01 disponible sur le site web de Bestoff : <http://www.bestoffaircraft.com/index.php/fr/bestoff-aircraft/bulletin-securite>

La Commission Sécurité de la FFPLUM

CN 2013-ULM-01 Skyranger et Nynja moteurs Rotax 912 et HKS

1. MATERIELS CONCERNES

La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique à tous les ULM multiaxe de classe 3 SKYRANGER et NYNJA équipés d'un moteur ROTAX 912UL, ROTAX 912ULS ou HKS700E dont la fiche d'identification a le code suivant (toutes révisions et tous n° de série) : B2N2MSF583A, B203SF1023E, B203SF1024E, B203SF1076E, B203SF1077E, B203SF1797E, B203SF1798E, B203SF01947L, B203SF01945L, B203SF01946L, B203SF01948L, B203SF02100L, B203SF02101L, B203SF02102L, B203SF02103L.

2. RAISONS

Plusieurs ruptures de boulon de fixation du bati moteur ont eu lieu. Après investigations techniques il s'avère que des silent bloc et/ou des rondelles acier de part et d'autre du silent bloc de mauvaise qualité et/ou un serrage insuffisant des boulons de fixation du bâti moteur peuvent entraîner un jeu croissant du silent bloc dans la plaque support moteur (ref298) engendrant une fatigue anormale du boulon due aux variations du couple moteur (gaz/coupure).

3. ACTIONS IMPERATIVES

3.1 – **Avant tout nouveau vol** après la date d'application du 26 février 2013, procéder à l'inspection telle que décrite au §6.1 du BS 2013-01 référencé au §5.

3.2 – Si un jeu est détecté lors de l'exécution des instructions décrites au §6.1 du BS 2013-01, procéder aux inspections et modifications telles que décrites au §6.2 du BS 2013-01 **avant tout nouveau vol (voir note ci-dessous)**. Si aucun jeu n'est détecté, procéder aux inspections et modifications telles que décrites dans les instructions techniques dans les **90 jours** après la date d'application du Bulletin Service (§3).

Note : Si un jeu est détecté, un vol de convoyage est autorisé après avoir obtenu l'accord de BestOff pour que l'ULM puisse être convoyé vers un site où les instructions techniques décrites au §6.2 puissent être réalisées.

5. REFERENCE :

BS 2013-01 Bestoff Aircraft du 25/02/2013 disponible sur le site internet du fabricant <http://www.bestoffaircraft.com/index.php/fr/bestoff-aircraft/bulletin-securite>

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

DGAC
DSAC/NO/NAV, 50 rue Henry Farman, 75720 PARIS Cedex 15
Fax: 01 58 09 43 47 email : ulm@aviation-civile.gouv.fr



De l'usage des caméras embarquées

Elles sont incontestablement partout !

Incontournables sur les réseaux sociaux, indispensables dans le marketing des baptêmes en tous genres, indissociables de l'avènement des pratiques à environnement particulier, les caméras vidéo au format « sport » s'embarquent dans la poche, sur un tableau de bord de voiture ou d'ULM et bien sûr, sur tous les casques des explorateurs... de l'extrême au quotidien. Il y a pourtant quelques bémols sur leurs usages que les vidéastes, amateurs avertis, feraient bien de prendre en compte.

Caméra embarquée pourquoi faire ?

A tout seigneur tout honneur, la plus célèbre d'entre elles, la fameuse Go pro déclinée aujourd'hui dans sa troisième version, associée à une pléthore d'accessoires, témoigne de l'engouement de cette caméra/appareil photo numérique, passée du rang de gadget à élément incontournable de tout et n'importe quoi ! Le marché est créé, avec une concurrence acharnée sur le vecteur du narcissisme individualiste de notre société.

L'usage initial est donc destiné à se voir et à le faire savoir. Grâce à elles, fin de l'anonymat, la télé réalité est dans la rue, dans les airs et sous l'eau.

Leurs usages **pédagogiques** sont indéniables. L'apprentissage, l'entraînement ne sont plus l'apanage de quelques chanceux. L'outil est facilement disponible sur le plan technique et abordable économiquement. Revoir chez soi des séquences et travailler mentalement presque de façon fortuite les secteurs à améliorer ; quoi de plus naturel, le contraire semblerait maintenant bien suspect !

La caméra, c'est aussi la **preuve** par l'absolu, que l'individu était bien à tel endroit et qu'il a fait, vu ou entendu. Le constat par le témoignage ! Regardez les plus belles images de l'astéroïde qui explose au-dessus de l'Oural et qui tournent en boucle sur les plateformes d'échanges vidéo... elles sont issues de caméra embarquées dans des véhicules automobiles de Monsieur tout le Monde. Voiture, auto, on les allume, sait-on

jamais ? Et s'il n'y a rien, un fichier s'efface et le show comme on dit « must go on ». Pendu au bout d'un élastique, assis dans un pendulaire, en chute libre ou en avion de chasse, Madame ou Monsieur tout le Monde, envisage de moins en moins de ne pas revoir « son » exploit, « sa » mise en danger, « son » caractère téméraire et parfois faire son petit montage personnel qui en rajoutera dans l'intensité émotionnelle. Les réseaux sociaux se nourrissent des exploits de ces héros au quotidien. Héros ? Tiens comme le nom du dernier bijou de technologie sortie de la firme américaine, et pas si éloigné de son origine : le héros est un demi-dieu dans la mythologie grecque ! Le monde se remplit doucement mais sûrement de demi-dieux !

Mais, car il y a un mais et il convient aujourd'hui d'en discuter. Loin de moi l'idée moraliste de jeter un anathème quelconque sur ce prodigieux petit outil numérique.

Le « mais », c'est incontestablement l'usage qui nous pousse à nous mettre en scène, individuellement ou collectivement grâce à cette petite carte mémoire que nous glisserons dans notre ordinateur pour inonder, dans l'attente de nombreux -j'aime,- la toile. Avez-vous vu des vidéos d'automobilistes qui s'arrêtent au feu rouge, de motards qui roulent à 60 km/h, des pilotes qui volent dans des domaines de vols archi sécurisés ? Bien sûr que l'on peut en voir, heureusement dirais-je : leur popularité n'est rien par rapport à celles qui enfreignent les lois quelles

qu'elles soient, de la gravité à celles des hommes. Le corolaire de cette « ordalie moderne » étant purement et simplement, l'exploit, l'accident ou la mort.

...A leurs conséquences extrêmes

Accident mortel en voiture, le conducteur se filmait en situation à risque. Les médias rapportent ce qui semble devenu banal. La prise de risque avec mise en danger de sa propre intégrité physique et celle des autres. Le passage à l'acte anonyme, existe, certes depuis la nuit des temps, mais sa mise en scène théâtrale rendue possible, grâce ou à cause du phénomène caméra, a multiplié son érection. Comment faire mieux que mon voisin, dont je viens de voir les exploits sur YouTube ? Le mot « crash » est un des plus populaires des moteurs de recherches. La raison en est simple, même les échecs sont valorisables, comme autant de témoins de l'incroyable .

Voler avec une voile non immatriculée quand tant de témoins sont sur le bord du champ ? Se filmer à 200 km/h et prétendre que l'on s'est fait couper la route ? Clamer que la nuit aéronautique n'était pas tombée à l'occasion d'un vol ou par-dessus les ailes d'un trois axes, on aperçoit les belles lumières de la ville ? Décoller d'une route même secondaire et s'empresse parfois (vive le Smartphone) de le publier avant la fin même du vol ?

Pendant ce temps-là, les procédures judiciaires, administratives ou assurantielles, se nourrissent de ces preuves, rarement disculpantes, le plus souvent accablantes. Et nous pilotes, responsables, organisateurs, etc... ne pouvons plus ignorer l'effet pervers de l'usage non réfléchi de nos GoPro. Chef pilote du CNVV, Jean-Marc Caillard, interdit purement et simplement leurs usages à l'extérieur de l'habitacle, le risque, et les accidents s'étant accrues, avec cette pratique consistant à se filmer de l'extérieur. A croire que certains pilotes ne regardent plus ou ils mettent les plumes, mais sourient à la caméra pendant une vrille engagée.

Sans parler de l'aspect réglementaire dans lequel certains n'hésitent pas à s'engouffrer : pour filmer il faut une DNC : même pour se filmer soi-même ?

Nier le plaisir que l'on a de se voir et de le faire savoir serait une utopie, mais le monde que nous partageons, se nourrit d'une liberté certaine dont l'image véhiculée toujours grâce ou à cause... tend à prouver que de l'usage d'une minorité, la majorité pâtira un jour d'une réglementation qui imposera, des tarifs, des règles, voire des sanctions, qui seront bien difficiles à éviter : la toile recèle plus d'infractions que de reportages bucoliques, et ça, les autorités le savent ! Alors s'il est impossible d'empêcher de filmer tout et n'importe quoi, peut-être est-il temps de réfléchir à ce qui peut être publié.

Evidemment, le monde de l'ULM est loin d'être le pire , mais quand le ciel sera rempli de tous ces héros qui n'auront plus assez de place pour se démarquer des autres, d'aucuns se souviendront, que les Grecs leur donnaient une place très particulière... seulement après leur mort.

Patrice Girardin



St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif

SKYLEADER

de 48 à 260 km/h

- Sécurité
- Prestige
- Émotion

PARACHUTE DE SECOURS

- Collision en vol
- Malaise du pilote
- Rupture en vol
- Panne moteur en milieu hostile

GRS
Galaxy Rescue Systems

Centre de formation agréé

AUTOGIRE - PARAMOTEUR - PENDULAIRE - MULTIAxes

ECOLE ULM LABEL FEDERAL

- Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
- Travail aérien - Facteurs humains

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



Vieux Deb mais vrais pilotes !



Nous avons souvent des emails de pilotes débutants ou confirmés, jeunes ou ayant déjà de la bouteille, qui nous questionnent pour avoir des informations sur tel ou tel appareil ancien et savoir comment procéder pour la remise en route et la ré-identification de l'appareil...entre autres. Compte tenu du peu de cas où le vendeur dispose d'un carnet de vol et d'entretien à jour avec des factures bien réelles, notre conseil est depuis longtemps simple : tout démonter, moteur, cellule, entoilage, hélice... tout !

Nous préparons deux appareils, dont une restauration complète pour l'un des deux, qui seront présentés dans le hall de la DGAC à Issy-les-Moulineaux courant 2013. Nous allons oeuvrer afin que la période d'exposition corresponde avec la prochaine Assemblée Générale de notre Fédé.

Tout contrôler ou faire contrôler, changer ce qui doit l'être

Attention, la note peut monter très vite mais elle peut être encore plus douloureuse si le travail n'est pas fait. Remonter ensuite soigneusement, vérifier les réglages et tester ou faire tester l'appareil par celui qui connaît et veut

bien. Pour l'entoilage, ne pas se contenter du « *j'my connais et ça se voit à l'oeil* » ... oui, des fois ça se voit à l'oeil que c'est pourri, mais des fois non, alors rien de mieux que le testeur dynamométrique pour les coutures et la voilure en respectant scrupuleusement les données du constructeur.

Pour les documents

C'est le moment de faire le point et de vérifier que tout correspond, l'assureur le fera en cas de problème nécessitant son intervention...

Tout simple mais piège classique, la carte jaune est elle à jour ? S'agit-il bien d'un Rotax 503 mono carbu comme indiqué sur la carte ou la fiche d'identification ?



Concernant le pilote est-il nécessaire de rappeler que s'il est d'époque (je veux dire l'époque des débuts de l'ULM), ainsi que ses connaissances et son comportement, un petit stage de remise à niveau s'impose ; les gentils et inconscients hooligans sont inacceptables aujourd'hui. Une navigation ou un simple vol local se prépare, lecture des Notam, Temsi, Wintem, SUP AIP, cartes et fiches VAC à jour, respect des règles pour soi et pour les autres... le basique en somme !

Pour résumer, les ULM anciens et leurs pilotes ne sont pas et ne doivent pas être des sous ULM et des sous pilotes au même titre que les ULM actuels et leurs pilotes ne sont pas des sous avions et sous pilotes d'avions... fermez le ban !

Etre un Vieux Déb's c'est aussi tout ça et n'a jamais rimé avec appareil non entretenu et non-respect des règles ! Le plaisir du vol n'en sera que meilleur, et alors quel pied ma petite poulette, bons vols !!!



Guy Wardavoit

www.lesvieuxdebs.fr

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

Guy Wardavoit - mob. 06 14 591 491
email : wardavoit.guy@orange.fr

ATTESTATION DE CONFORMITE APRES MODIFICATION MAJEURE ULM

Modification n°

Conformément à l'article du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs Ultra Légers Motorisés, le responsable de la modification :

1. garantit le caractère de l'ULM à la partie descriptive et technique,
2. déclare avoir effectué les essais nécessaires pour vérifier et attester que l'ULM modifié répond aux conditions techniques applicables au dit aéronef et qu'il est apte au vol,
3. à été en conséquence le dossier d'utilisation comprenant le respect d'utilisation et le manuel d'entretien.

Le responsable de la modification, **WARDAVOIT GUY** signature

Date **31/12/11**

MARQUE D'IDENTIFICATION DE L'ULM **28240**

CODE D'IDENTIFICATION DE L'ULM

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
B	2	U	2	A	S	F	2	D	A		

Appareil ou type d'ULM **MISTRAL TWIN 532** N° de série **133**

Constructeur de l'ULM de série **ATASUD ENGINEERING**

Date de la modification **31/12/11** Responsable de la modification **WARDAVOIT GUY**

Signature **WARDAVOIT GUY** Adresse **CHAMPROND EN GATINE**

FICHE DESCRIPTIVE DE L'ULM MODIFIE

VO	VME	Masse à vide de référence	Masse à vide maximale	Masse maximale
62	165	199,50 kg	265 kg	450 kg
2	60	Surface alaire 16,50 m²	Surface alaire 1,636 m²	23,17 m²

Document communiqué visible avec le formulaire de référence ou la fiche d'identification

D'une hélice bipale bois ? Le parachute actuellement monté, bien que non indiqué sur la fiche d'identification, a-t-il fait l'objet d'une déclaration de modification majeure de dossier technique ? De même pour le réservoir supplémentaire ?... etc.

Qu'en est-il du poids ?...

Concernant les appareils anciens les déclarations étaient à l'époque plutôt farfelues mais pas de problème, c'était dans l'air du temps.

Aujourd'hui les choses ont changé et il vaudrait mieux être conscient qu'il serait préférable de voler seul sur un biplace (sous réserve qu'à vide il ne dépasse pas déjà de 20 ou 30 kg la masse indiquée, si si, c'est possible !) ou d'alléger un monoplace pour respecter les éléments déclarés, mais attention cela n'est pas toujours possible et il vaudrait mieux dans ce cas-là conserver la super occas pour exposition (dans le salon ça va plaire à maman !) si l'on ne veut pas mettre en péril sa santé, sa famille, son club et le mouvement ULM.

Publicité

ZENAIR CH 650Ei

Prêt à voler avec moteur Rotax 912 - 80cv
Prix : 57 700 €

Prêt à voler avec moteur Rotax 912 - 100cv
Prix : 59 750 €

Kit 1 - Zenair CH 650Ei
Prix : 22 450 €

Meilleurs rapports qualité / prix pilotage...

CARACTERISTIQUES :

Envergure 8,23 m - Longueur 6,30 m - Tout métal - Tricycle
Masse à vide maxi avec parachute et radio 305 kg
Réservoirs 2 x 36 Litres dans les ailes

ULM TECHNOLOGIE - www.ulmtechnologie.com
Aérodrome de Valenciennes - 59121 PROUVY
ulmtechnologie@wanadoo.fr
03 27 33 20 20 - 06 85 04 96 82

Pour plus d'informations, contactez-nous au **03 27 33 20 20**
Liste des distributeurs Zenair sur demande ou sur www.zenair650ei.com





du 26
juillet au
2 août
2013

Tour ULM 2013 : L'amitié franco/allemande à l'honneur !



Il y a cinquante ans, le Général De Gaulle et le Chancelier Konrad Adenauer signaient un traité qui scellait une paix définitive entre les peuples français et allemand.

Cette paix devait trouver son fondement sur une « amitié » forte, durable et sincère.

L'Office franco-allemand pour la jeunesse (l'OFAJ) devenait le pilier d'une politique qui consistait, par des échanges et des contacts multiples, en ce que les générations futures ne fassent plus référence à des confrontations guerrières, mais se découvrent, s'enrichissent, s'apprécient. Concrètement ce fut et c'est encore un beau succès : je connais en effet beaucoup de romances, qui à la faveur des stages franco-allemands se sont transformées en romans d'amour et se sont conclues par des mariages !

Après les cent ans de la traversée de la Manche par Blériot, la FFPLUM et le Tour ULM se devaient de fêter dignement ces cinquante ans du traité d'amitié franco-allemand ; en envahissant, pacifiquement, l'espace aérien de la République Fédérale d'Allemagne... à la rencontre de nos amis pilotes d'ULM allemands et avec leur plein acquiescement.

Nos amis allemands découvrent les lourdes contraintes logistiques d'une telle équipée aéronautique et font le nécessaire pour s'y adapter. Nous travaillons de concert (FFPLUM & DULV*) sur la réalisation d'un parcours qui nous fera survoler les contrées du Sud de l'Allemagne ; et deux journées de « stand-by » nous permettront, notamment, de bien découvrir en vol la Bavière, et de mieux profiter des richesses des Alpes Bavaroises. A l'heure du bouclage de ce N° 83 d'ULM Info, l'itinéraire n'est pas totalement arrêté, de même que l'aérodrome de départ et d'arrivée du Tour ULM 2013, dans l'Est de la France, ne devrait être connu qu'au début du mois d'avril.

Rejoignez-nous dans cette aventure de « l'amitié franco-allemande »
...ce devrait être une très belle fête à vivre ensemble !



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM
Commissaire Général du TOUR ULM 2013

**DULV : Deutscher Ultraleicht Verband
l'une des 2 fédérations allemandes d'ULM.*



Publicité



TOTAL

**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2013**



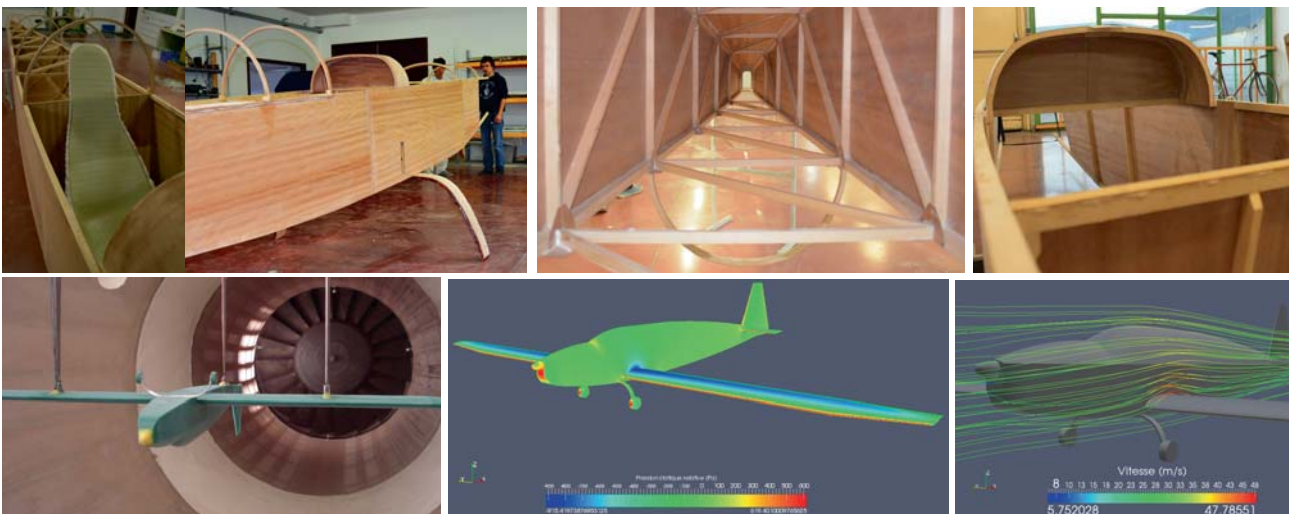


le buselec

L'association IPSA GREEN a été lancée en septembre 2009 par trois élèves ingénieurs de l'IPSA, alors en début de troisième année. L'objectif de l'association était de réaliser un appareil écologique et économique. Après une année de recherche et de dessin, le design général de l'appareil était décidé. Nous avons décidé de concevoir un nouvel appareil, puisque l'innovation impose de ne pas recycler une machine plus vieille que nous !



Charles Donnefort



Le choix de la propulsion électrique s'est avéré le plus pertinent. Pour voler en biplace électrique, il fallait obligatoirement un appareil léger et très fin. Le Buselec est donc un motoplaner biplace en tandem de 13.1 m de corde et de 12.5 d'allongement. Le Buselec sera un vrai ULM avec 250 kg de masse à vide (avec 70 kg de batteries).

Le fuselage est construit en bois par la méthode traditionnelle et les ailes sont en composite de verre et de carbone. Les peaux d'ailes sont issues des moules déjà utilisés sur le motoplaner ULM Massai, conçu par Béla Nogrady qui fut un pionnier de l'ULM rapide en composite. La construction a débuté en septembre 2010. Depuis lors, la plupart de nos vacances et de notre temps libre sont consacrés à la conception et la construction de l'appareil, qui sont réalisées grâce aux très précieux conseils de Béla Nogrady.

L'association IPSA GREEN a été soutenue financièrement par l'IPSA et par l'aide à l'innovation pour les jeunes d'OSEO, ainsi que par la firme Protoplaner pour les moules et de nombreuses matières premières.

Dans le cadre de notre projet de fin d'étude à l'IPSA, nous avons réalisé l'étude aérodynamique complète du Buselec. Une maquette à l'échelle 1/15 a été construite grâce au soutien de la firme CMA (spécialisée dans les maquettes de soufflerie). La maquette a été soufflée par le laboratoire aérodynamique Eiffel à Paris. Les calculs en aérodynamique numérique et expérimentale s'accordent sur une finesse d'environ 18. La maquette ne disposait cependant pas de saumon, de carénages de roues ni de capot moteur profilé, nous espérons donc dépasser les 20 de finesse sur l'avion réel.

Aujourd'hui, le fuselage du Buselec est assemblé et les ailes sont prêtes à être fermées. Il reste encore une année de travail pour terminer la cellule. La motorisation sera électrique (puissance 30 kW pour un taux de montée de 4 m/s) avec une alimentation par batteries Li-Ion. L'autonomie dépendra de l'énergie qu'il sera possible d'embarquer. Le premier vol est prévu pour 2014.

<http://ipsagreen.blogspot.fr>

ULM ESPACE AÉRIEN**FORMATION**

ULM PENDULAIRE, MULTI-AXES,
AUTOGIRE ET PARAMOTEUR



Centre de formation instructeur ULM
Centre de réactualisation IULM
Centre de contrôle IULM

www.espace-aerien.com

ESPACE AÉRIEN DIFFUSION

IMPORTATION
VENTE
MONTAGE

**ICP - SAVANNAH - BINGO**

ULM PRÊTS À VOLER OU EN KITS

ATELIER - MAINTENANCE ET RÉPARATION

www.ulm-microlight.com

ULM ESPACE AÉRIEN-ESPACE AÉRIEN DIFFUSION
Pierre-Emmanuel Leclere, aérodrome 26200 Montélimar
Tél : +33 (0)4 75 53 76 73, Port : +33 (0)6 07 76 67 12

Entrevue avec Charles Donnefort

Sébastien Perrot : *“Charles, bien que tu sois un jeune dans l'aviation, le petit monde de l'ULM et au-delà est familier de ton nom et de tes projets. Peux-tu rappeler brièvement ton parcours aéronautique?”*

Charles Donnefort : *J'ai débuté à 15 ans par un stage au sein du magazine « Volez ! ». Ce stage m'a ouvert au milieu aéronautique et j'ai participé le même été au Tour ULM en tant que jeune non-pilote. A la rentrée de septembre 2005, j'ai entamé la construction d'un kit d'ULM Pouchel II dans mon lycée de Corbeil-Essonnes. Le club Pouchel fut soutenu par la mairie de Corbeil-Essonnes, le foyer du lycée, l'APEV et la FFPLUM. Tout en construisant le Pouchel, j'ai été breveté planeur à 16 ans. Le Pouchel fut terminé à l'été 2007. C'est à ce moment que Gaétan de Truchis m'a formé au pilotage des ULM, et j'ai réalisé les premiers vols du Pouchel II en août 2007, peu avant mes 18 ans.*

J'ai ensuite intégré la formation d'ingénieur en aérospatiale à l'IPSA. J'ai continué à voler en Pouchel sur le terrain de Viabon, et j'ai rejoint l'APEV (Association pour la Promotion des Echelles Volantes) qui diffuse auprès de ses membres notamment les Pouchel, Demoichellec, Cubchel... et dont je suis maintenant le président. Grâce à l'APEV, j'ai pu participer aux premiers vols électriques en France aux commandes du Pouchelec puis de la Demoichellec. En 2009, mes camarades étudiants et moi avons créé l'association IPSA GREEN et je suis devenu responsable de la chronique « Aviation Verte » de Volez !.

Aujourd'hui, je suis ingénieur en mécanique et certification chez Protoplane dans les Hautes-Pyrénées. Je travaille sur des modifications mineures et majeures d'avions et d'hélicoptères (de l'AS 350 au Falcon 50)

ainsi que sur l'ULM électrique que construit actuellement Protoplane, l'Ultra-E. Je travaille quotidiennement à la construction du Buselec d'IPSA GREEN, et j'apprends aussi à piloter les avions à St-Girons.

SP : "Il ressort de tout cela que tu es devenu un fin connaisseur et un acteur infatigable de l'aviation électrique. Quel regard portes-tu sur cette aviation ?"

CD : L'aviation verte n'est pas neuve puisque le premier avion électrique a volé en 1973. Malgré les vols de dizaines de machines électriques à travers le monde, le mouvement n'est apparu qu'à la fin des années 2000 en France. L'enthousiasme des débuts est malheureusement vite retombé puisque des performances irréalistes ont trop souvent été annoncées, et certains ont fait croire que l'électrique remplacerait rapidement le thermique, en automobile comme en avion. La réalité est que l'énergie doit être utilisée plus intelligemment en électrique qu'en thermique. Quel que soit le domaine, l'abondance offerte par le thermique a poussé les constructeurs à aller vers le toujours plus lourd, toujours plus gourmand... En ULM, l'électrique n'est envisageable qu'avec un monoplace léger ou un motoplaneur qui peut être biplace. Avant de penser à augmenter la capacité des batteries, il faut donc faire machine arrière et s'affranchir des aberrations massiques et aérodynamiques de l'ULM soi-disant moderne.

Certes, l'usage des appareils électriques est pour le moment difficile en pratique, ce qui rend tout à fait légitime l'hésitation à franchir le pas. Le rayon d'action des appareils électriques est encore limité, la charge des batteries doit être surveillée, et la durée de vie du système est encore faible et incertaine... Du coup, les usagers et promoteurs de l'électrique sont trop souvent vus comme des écologistes baba-cool, ou comme des rêveurs politiquement nécessaires par ceux qui pensent que de toute façon du pétrole on en aura toujours et que le Rotax 912 à injection est une merveille de technologie.

En réalité, voler en électrique grâce à une énergie que l'on pourrait à la rigueur produire chez soi, c'est être en avance sur son temps. Il sera de toute façon nécessaire de faire le saut technologique de l'après-pétrole bon marché, donc le nombre d'avions et de voitures électrique ne peuvent qu'augmenter. Pour le moment, l'électrique est parfait pour le vol à voile en motoplaneur et le « tour du bois », mais la connaissance du sujet et les performances vont s'améliorer. Quant aux problèmes techniques, les recherches effectuées en petite et en grosse aviation vont porter leurs fruits. Bientôt, il sera aussi normal de voler avec des batteries Li-Ion qu'avec 50 litres de pétrole à quelques centimètres d'un moteur à explosion !

SP : En pratique pour un pilote ULM que vois-tu à sa disposition en électrique dans les cinq années qui viennent ?

CD : L'offre devrait se diversifier. Niveau moteur il n'y a que la famille de Lynch en moteurs à balai et quelques brushless de petite puissance (Fourdan, Eck...). Pour le moment le marché offre de quoi motoriser un monoplace sans problèmes. Pour les plus grosses puissances (au dessus de 20 kW), c'est plus compliqué puisqu'aucun moteur sur le marché n'est performant dans cette puissance. Il est probable que ce vide soit comblé prochainement.

Niveau batteries, le Li-Po est déjà obsolète car cher et peu fiable. En aviation le Li-Ion paraît plus intéressant, d'autant qu'il est bon marché (autour de 300€ le kWh) et que les performances sont excellentes (plus de 200Wh/kg). L'électrique n'est pas rentable aujourd'hui (il faut compter un peu moins de 2 000€ pour un monoplace léger).

Des solutions toute prêtes mais très onéreuses existent, donc pour le moment et dans l'avenir il vaudra mieux pour installer son moteur électrique faire comme pour le thermique, c'est à dire se débrouiller seul. L'association AREVE propose d'ailleurs gratuitement à ses membres une assistance à l'installation de propulsion électrique.

SP : Comment vois-tu évoluer les rapports entre drone, ULM, avion certifié, monde de loisir et aviation professionnelle ?

CD : Difficile à dire, la question est large. D'un côté les pratiquants demandent toujours plus de sécurité, mais de l'autre ils pestent contre les règlements. Je vois tous les jours dans le cadre de mon travail l'évolution réglementaire. Tous nos avions d'aéroclub (généralement FAR 23) ne pourraient absolument plus être certifiés avec la CS 23 très exigeante de l'EASA, ni même peut-être en VLA. Cela peut-être sujet à débat mais c'est ainsi. Par rapport aux temps héroïques, notre espace de liberté n'a pas cessé de diminuer et cela risque de continuer. C'est pour cela qu'il faut défendre l'aviation non-certifiée, car c'est la seule qui a encore les moyens de survivre. Du point de vue économique le développement de nouveaux avions CS23 serait si conteux que l'aviation certifiée va probablement se cantonner au CS-VLA.

Mais l'approvisionnement en pétrole risque de changer la donne, peut-être que dans quelques années les ULM électriques seront seuls dans le ciel !

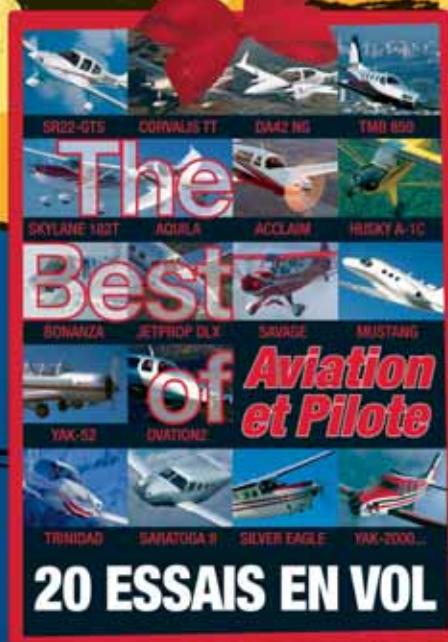
SP : Comment vois-tu les liens entre le monde du virtuel, la simulation et notre aviation ?

Pour le moment ils sont limités. Beaucoup de pratiquants de simulateur jouent au pilote de ligne et ne sont pas forcément intéressés par la pratique du vrai vol. Un ami instructeur me parlait d'ailleurs de la difficulté de faire désapprendre leurs connaissances piochées sur Internet aux nouveaux élèves auparavant captain sur Flight Simulator. Ceci dit j'ai découvert le pilotage sur Flight Simulator et cela ne m'a pas gêné, au contraire, mais c'est probablement parce que j'étais petit... Sans ça, je pense que le simulateur serait un atout considérable pour une partie de la formation, donc c'est une bonne chose que les clubs s'équipent de simus utilisés sérieusement.

SP : Est-il pour toi nécessaire qu'un ingénieur aéronautique ait une pratique du vol ?

CD : Pas nécessairement, on ne demande pas aux ingénieurs d'ArianeSpace d'être allé en orbite ! Disons que ça dépend du domaine sur lequel on travaille. Voler ne peut bien entendu pas nuire, mais il est surtout utile d'avoir de l'expérience du vol lorsqu'on conçoit une partie de cabine de pilotage par exemple, ou bien entendu un avion léger !

NOUVEAU OFFRE SPECIALE PARRAINAGE



CET OUVRAGE EN CADEAU DE PARRAINAGE

Je suis abonné(e) à Aviation et Pilote et désire faire profiter un(e) ami(e) de l'offre parrainage Aviation et Pilote au tarif exceptionnel de -15 % sur l'abonnement (nouveaux abonnés uniquement). Je recevrai en cadeau l'ouvrage « 20 Essais en vol »*.

Mes coordonnées ou numéro d'abonné :

N° Abonné Nom Prénom
 CP Ville

Pour mon filleul un tarif exceptionnel à - 15 % !**

12 numéros pour 51 euros au lieu de 60-euros (France)
12 numéros pour 58,65 euros au lieu de 69-euros (CEE)
12 numéros pour 67,15 euros au lieu de 79-euros (DOM/TOM/Etranger)

Les coordonnées de mon filleul :

Nom Prénom
 CP Ville Pays
 Email Tel.

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de « SES » carte bancaire
 N° de ma carte de crédit: Crypto Expire en

Signature

* Envoi de votre cadeau sous 15 jours. Offre valable dans la limite des stocks disponibles. ** Tarif réservé aux nouveaux abonnés.

OFFRE CLASSIQUE



Coupon à retourner accompagné du règlement à : S.E.E.S., Aviation & Pilote, aérodrome de Lognes-Émerainville, 77185 Lognes, France
 Votre contact: Hélène Montmayer - hmontmayer@aviation-pilote.com - Tel +33(0)1 64 62 05 06 - Fax +33(0)1 64 62 11 09

Je m'abonne Je me réabonne: N° Abt

Offre classique Offre spéciale mensuel + HS Guide métiers

	France	CEE	DOM/TOM/Etr.	France	CEE
3 MOIS	<input type="checkbox"/> 15€	<input type="checkbox"/> 16€	<input type="checkbox"/> 23€	<input type="checkbox"/> 36€	<input type="checkbox"/> 42€
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30€	<input type="checkbox"/> 35€	<input type="checkbox"/> 41€	<input type="checkbox"/> 66€	<input type="checkbox"/> 76€
1 AN	<input type="checkbox"/> 60€	<input type="checkbox"/> 69€	<input type="checkbox"/> 79€		
2 ANS	<input type="checkbox"/> 114€	<input type="checkbox"/> 130€	<input type="checkbox"/> 145€		



Je règle la somme de € par :
 chèque à l'ordre de « SEES » carte bancaire
 N° de ma carte de crédit: Crypto Expire en

Vos coordonnées

NOM :
 Prénom :
 Adresse :
 Code postal :
 Ville :
 Tel :
 Pays :
 Mail :

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

délai d'installation
3 semaines



évolution de la carte OACI au 1/500 000 - édition 2013

Lors de la préparation d'un vol, la carte au 1/1 000 000 permet de connaître tous les espaces, du sol au niveau de vol 195. En vol, la carte au 1/500 000 est utilisée, mais n'était jusqu'à présent pas renseignée de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : 5 000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL) ou 2 000 pieds au-dessus de la surface (ASFC).

Mais lorsqu'un pilote rencontre de la turbulence forte par exemple, il va monter jusqu'à retrouver un air plus calme. Passant le plafond de la carte, il n'a plus connaissance de l'espace dans lequel il évolue, et n'a pas toujours la carte au 1/1 000 000 à portée de main. Nombreuses sont les infractions commises pour ce simple motif.

Répondant à une demande de nombreux usagers, le plafond de la nouvelle carte 2013 est le niveau de vol 115 (FL115) ou 3 000 pieds ASFC lorsque ce niveau est supérieur au FL 115 en zone montagneuse. Ce relèvement n'est pas sans conséquence sur la surcharge aéronautique car une centaine de nouveaux espaces est représentée dans la nouvelle carte. Afin de maintenir un niveau de lisibilité satisfaisant, les membres du CNIAALS (Comité National de l'Information Aéronautique pour l'Aviation Légère et Sportive qui regroupe les

fédérations du CNFAS et est animé par le SIA) ont opté pour une réduction de la taille des pictogrammes utilisés ainsi que celle des écritures et en augmentant les contrastes. La représentation de certaines activités aériennes a été améliorée. Les détails ont également été revus, et la pertinence de garder ou non certains renseignements a été étudiée.

C'est donc une carte fortement modifiée qui est mise en vigueur le **7 mars 2013**.

A l'usage, il peut s'avérer que certains choix ne sont pas les bons. Aussi, vous pourrez faire parvenir vos suggestions d'améliorations à la FFPLUM pour que la carte 2014 réponde au mieux à vos attentes.

Michel Hirmke

Publicité

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

Randkar, LE spécialiste
de la batterie ultra-légère

**Super B
d'énergie**

Super B
démarrage
850 g. pour
un 912

MADE IN EUROPE

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

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

MADE IN EUROPE

**Volez...
avec émotion !**

LE SENSATION 912

278 kg

à partir de
68 000 € TTC
prêt à voler

MADE IN FRANCE
FABRICATION FRANÇAISE

RAND-KAR *Le Vol Ultra Léger*

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

Il faudrait être fou... pour dépenser plus !



V3 !

Trois années se sont écoulées depuis la mise en place de BASULM avec aujourd'hui plus de 7 000 utilisateurs qui se connectent régulièrement, consultent les fiches, utilisent les fonctions d'exportation, impriment les fiches en PDF et mettent à jour les informations de la base.

Avec le recul, la Fédération ne regrette pas d'avoir créé cet outil pratique qui participe à la sécurité des vols. Chaque jour de nouveaux utilisateurs s'inscrivent et BASULM continue sa progression.

L'évolution permanente des technologies mobiles, du matériel et un monde informatique en perpétuel mouvement nous ont imposé d'imaginer avec vous le BASULM de demain.

Nous avons eu beaucoup de problèmes avec l'adaptation du programme aux différents systèmes d'exploitation des Smartphones. En effet chaque fois qu'un nouveau système d'exploitation a été mis en place il a fallu retoucher le programme, les solutions adoptées n'ont pas été sans faille et il faut reconnaître que les fabricants de Smartphones et autres tablettes nous ont imposé un rythme difficile à suivre.

Fallait-il continuer au prix de budgets importants à développer la mobilité à tout prix, même hors connexion ? Fallait-il privilégier une solution mixte, la réponse n'a pas été facile, et c'est pour cette raison que nous avons effectué le sondage auquel beaucoup d'entre vous ont répondu.

Vous avez été 1516 à participer au sondage, les réponses que vous avez fournies nous ont permis d'imaginer, d'orienter et de mettre en place tous les éléments de la version 3 de BASULM.

Quels sont les résultats du sondage ?

Tout d'abord dans l'appréciation du site, une très large majorité d'entre vous ont émis un avis extrêmement positif.

37.20 % l'ont trouvé excellent, 48.81 % ont trouvé bon, soit un total de 86,01 % d'avis très positifs.

Un grand merci pour vos nombreux messages d'encouragement et de félicitations.

Moyen a obtenu 11.47 %, Passable 0.017 % et Mauvais 0.008 %. Sans opinion 2,50 %.

A la question pensez-vous indispensable de pouvoir disposer de BASULM hors connexion 30.80 % des sondés ont répondu oui.

34.43 % ont jugé que ce n'était pas indispensable. 34.76 % sont sans opinion. Cette question était particulièrement importante pour définir le type de programmes à mettre en place, et les avis se sont vraiment partagés.

Conformément aux souhaits exprimés par certains d'entre vous, il sera possible de consulter BASULM hors connexion, nous travaillerons à une solution intermédiaire qui permettra de conserver à BASULM des fonctionnalités et un certain nombre d'informations utilisables hors connexion.

Il faut noter que 55.21 % des pilotes ont ou auront une tablette mais que 43,79 % n'envisagent pas d'en acheter une. Nous aurons donc à notre disposition un logiciel qui outre son utilisation sur PC ou Mac pourra être utilisé sur la majorité des terminaux, tablettes, Smartphones.

BASULM dans sa version trois sera disponible entre fin avril et début mai, vous en serez informés par newsletter.

Nous comptons sur vous, et particulièrement sur les gestionnaires de base, pour continuer à mettre à jour les informations contenues dans les fiches sans oublier lorsque c'est possible de rajouter une photo.



Pierre-Henri Lopez
Secrétaire Général FFPLUM
Administrateur BASULM



Connexions et téléchargements



La lecture de vos commentaires sur le sondage laisse apparaître plusieurs points d'interrogation. Il semble que nombre d'entre vous n'ont pas pris le temps de lire le mode d'emploi du menu accueil.

Nous avons encore des questions sur la possibilité d'imprimer les fiches. Toutes les fiches sont disponibles au format PDF, soit directement lors de la consultation, soit dans le menu *export* par département.

Des questions relatives au menu *exportation*, il y a toujours la possibilité d'obtenir un fichier : PDF, CSV, KLM, et GPX.

Dans la recherche des bases dans le menu « carte » il existe à gauche un onglet « *cherchez autour de* » que vous pouvez « activer », cela vous ouvre un certain nombre de choix, de mon emplacement, d'un code de terrain, de coordonnées géographiques.

A partir de ce choix c'est vous qui déterminez grâce au curseur la distance d'affichage des bases en kilomètres autour du point déterminé. (À noter que Google limite l'affichage à 250 bases).

Concernant les applications Smartphones il faut rechercher dans la boutique Apple l'application « *ibasulm* ». Sur Android il faut indiquer « *iBasUlm* » mais si vous mettez dans la recherche « ULM », l'application BASULM apparaît dans les trois ou quatre premières lignes.

Certains utilisateurs comparent BASULM à un outil de navigation, il faut rappeler que BASULM n'est pas un programme de navigation, c'est simplement un répertoire des bases ULM de France. À noter que vous retrouverez dans la majorité des programmes de navigation des informations en provenance de BASULM.

Suite aux commentaires de nos amis pilote européens, nous n'avons pas l'intention de développer BASULM en Europe.

Nous avons des remarques sur le fait que certaines fiches sont peu renseignées, il faut rappeler que BASULM est un outil interactif et que ce sont les utilisateurs qui mettent les fiches à jour. C'est une contribution de chacun à la sécurité.

Les gestionnaires de bases doivent se sentir les premiers concernés par la mise à jour des informations que les pilotes trouveront dans BASULM, il s'agit là encore de sécurité.

“ *La perfection est atteinte non pas lorsqu'il n'y a plus rien à ajouter, mais lorsqu'il n'y a plus rien à retirer* ”
Antoine de Saint-Exupéry

Publicité



NYNJA **Volez Plaisir**

SKYRANGER

wift

En école , raid extrême ou compétition...
Sur pistes courtes, en Montagne,
Ou sur l'eau...
Avec ou sans portes !!
Robustesse, performances
Qualités de vol prouvées et éprouvées!
Réparation inégalée en facilité et économie
272 kgs a vide , Volez assurés !!

BestOff : 18 ans d' innovations Française,
Palmarès inégalé de 5 titres mondiaux FAI

**Vice Champion du Monde FAI
2012 2 eme et 3 eme place**

www.bestoffaircraft.com

*Nynja Amazone Brésil
www.earthcolors.fr*

ULMiste

Désormais uniquement par abonnement !

Abonnement d'un an, soit 6 numéros :
France métró : 33 € DOM : 38 € TOM
et Europe : 40 € Autres pays : 50 €

**5,50 € le numéro
au lieu de 6,50 € !***

*vente au numéro, en France métropolitaine, port inclus

Ami lecteur, vous qui achetez ULMiste en kiosque (quand vous arrivez à le trouver), savez-vous que pour que vous puissiez lire votre exemplaire, pas moins de trois magazines seront brûlés ? Pour un périodique tel que ULMiste, 65% d'invendus est un bon score.

Comme vous le constatez, il nous est impossible d'être présents dans chacun des 28 000 points de vente que totalise la France. En effet, il faut mettre au moins trois exemplaires dans un point de vente pour en vendre un seul. Il nous faudrait donc imprimer au minimum à 84 000 exemplaires pour être présents et bien vendre partout et nous ne diffusons qu'à 10 000 exemplaires en kiosques. Alors que tout indique que 4 000 ventes en kiosques serait le maximum que nous puissions espérer atteindre au vu de la demande des 14 000 ULMistes plus ou moins actifs.

Au total, nous imprimons 10 000 exemplaires pour n'en vendre que 3 000 (les bons mois), tout en reversant plus de 45% de nos recettes au réseau de distribution qui fait de moins en moins bien son travail. En clair, être distribué en kiosques nous coûte de plus en plus cher pour un résultat assez maigre, à quoi s'ajoute que nous détruisons 65% de notre production, soit près de deux tonnes de papier à chaque numéro, ce qui n'est guère acceptable en cette époque où la sauvegarde de la planète est un enjeu de civilisation majeur.

Une des solutions serait de courir après les annonceurs et de faire de ULMiste un catalogue publicitaire entrecoupé de maigres publi-rédactionnels. Notre succès, depuis près de trois ans, montre que nos lecteurs ne veulent pas de cette option et nous sommes actuellement au maximum des pages que nous réservons aux publicités commerciales (5% des pages), qui n'influent en rien sur nos articles, puisque, comme les lecteurs avisés l'auront constaté, nous avons déjà perdu des annonceurs suite à certains papiers.

Or, nous ne voulons ni dépendre d'annonceurs auxquels nous serions obligés de mentir sur nos ventes, ni être rachetés par des Chinois...

Par conséquent, nous avons pris la décision de ne plus être distribués en kiosques à compter de notre prochain numéro, le 15. La seule solution pour continuer à nous lire est donc désormais l'abonnement ou l'achat au numéro par correspondance. Pour ne rien changer à vos habitudes, vous qui n'avez jamais raté un numéro sans être abonné, il vous est possible de payer cet abonnement en quatre fois par prélèvement bancaire, avec en plus la possibilité de mettre fin à votre abonnement quand vous le souhaitez. Nous allons également développer notre réseau de revendeurs clubs et écoles, afin de ne pas contraindre ceux qui ne le souhaiteraient pas à souscrire à un abonnement.

Abonnement en ligne sur **www.directabo.com**
par CB, chèque ou virement (ou par téléphone et CB au 0820 20 18 10)

Bon à renvoyer (ou recopier sur papier libre) à : Axiome Abonnement / ULMiste - Le France etg 1 - 13, Bd Gambetta - 06 000 - Nice - France. Tél. : 0820 20 18 10 (0.09 cts / min) ou Tél. : +33 (0)4 92 00 05 72. Fax : +33 (0)4 93 79 31 56

Je m'abonne pour un an à l'excellent magazine ULMiste, je joins mon règlement selon le tarif indiqué ci-dessus, (chèque à l'ordre de Axiome.)

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays : Téléphone :

Email :@.....

Premier abonnement

Réabonnement


KIT Sécurité Balisage Terrains ULM

Toujours avec l'aide de la DGAC, la Fédération a décidé de renouveler l'opération KIT Sécurité Balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM.

Lors de cette opération en 2011 et 2012, près d'une centaine de plates-formes ont été équipées de ce KIT comprenant 20 balises et la manche à air de 4 m x 1 m.

→ A noter que dans le kit 2013 la manche à air de 4 m, que certains trouvaient trop grande, sera remplacée par une 2.50m x 0.50m.

De nombreuses demandes n'ont pu être satisfaites dans le cadre du budget 2012, aussi nous pensons que vous serez heureux du renouvellement de l'opération en 2013.

Cette opération, qui entre dans le cadre des actions visant à améliorer la sécurité, s'applique également aux infrastructures et forme avec le développement de  un ensemble cohérent pour l'identification des bases ULM. Cette opération n'est possible qu'avec l'aide de la DGAC et

la mutualisation des commandes. Ceci permet de vous proposer d'équiper votre terrain dans des conditions particulièrement avantageuses. En effet la valeur de ce KIT, livraison incluse, est de l'ordre de 700 €.

→ Comme en 2011 et 2012 un numéro d'ordre sera attribué à la réception des demandes, le nombre de KITS étant limité.

La livraison des premiers KITS est prévue pour mi-avril.

Pierre-Henri Lopez
Secrétaire Général FFPLUM
Administrateur BASULM

- > La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- > Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- > Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
- > Le paiement se fait par chèque (150 euros) en l'envoyant au siège de la Fédération, en joignant le coupon ci-dessous.

Conditions
d'obtention
du kit

150 €

- 20 Balises Normalisées Aviation, fabriquées en PEHD de couleur blanche. 4 trous de diamètre 6 mm permettent une fixation légère au sol. Matière composite imputrescible, poids unitaire 1,55 kg.

- Une manche à air qualité aviation de 2,50m x 0,50m (sans le mât, sans l'articulation)
- Un ensemble signalétique
- Une notice

Détail du kit

Le tout pèse environ 36 kg,
livré en deux colis par la Poste.



Bon de commande

Nom de la Structure :

Code BASULM du terrain :

Nom Prénom du Président de la Structure :

Courriel :

Adresse de livraison :

Numéro de portable (à joindre pour la livraison) :



Coupon à nous retourner, accompagné de votre règlement à la commande, par chèque à :
**FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier
94704 - Maisons-Alfort Cedex**

Cadre réservé
à la FFPLUM

Numéro d'ordre :



Pratique de l'ULM, comme "Tous Risqu"

La pratique du multiaxes, 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 accidentés 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 salaires, 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 à l'avance l'issue.
- 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.

Comment s'assurer des " ?



Si vous êtes pilote monoplace, vous bénéficiez d'une garantie se limitant aux réclamations émises par des tiers, sans « surcoût » lié 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 irréparable (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 pourrons 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 devez donc de

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 disparaîsez

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 nom-

mément 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...

Caroline Cognet-Renard
AIR COURTAGE ASSURANCES



Publicité

www.ulmblois.fr

ULM BLOIS 2013
Festival international de **TOUT l'ULM**

31/08
01/09

Aérodrome de Blois-le-Breuil (LFOQ)
salon - rassemblement - occasion
www.ulmblois.fr

FFPLUM
VOL moter
LE MAGAZINE DU PILOTE ULM
CONSEIL GÉNÉRAL

Palma de Mallorca
09 - 10 Mars 2013
EMF Working Conference



Rapport du Président

En introduction, je voudrais une nouvelle fois, remercier chaleureusement, en votre nom, Javier et tous les membres de son équipe pour toute l'énergie et le temps dépensés pour que nous puissions travailler ce week-end dans les meilleures conditions possibles.

En effet, nos travaux se doivent d'être utiles à la défense, à la pérennité et au développement de la communauté des pilotes d'ULM européens.

Il suffit de consulter l'ordre du jour et les thèmes que nous aborderons pour constater à la fois :

- Que notre combat principal doit rester le maintien de nos aéronefs Ultralégers en dehors des griffes de l'EASA ; cette institution européenne, comme vous le constatez régulièrement, prouve qu'elle est encore incapable de traiter les aéronefs légers avec une juste mesure. L'acceptation par l'EASA des conclusions du groupe de travail « EASA GA Strategy » peut nous permettre d'avoir de l'espoir pour le futur... mais pas immédiatement et tout le mal déjà fait ne sera pas complètement réparé.
- Que dans ce cadre, nos pilotes d'ULM qui souhaitent des marges de poids plus importantes pourront tout naturellement se tourner vers le LSA ; mais à quel prix en ce qui concerne les contraintes réglementaires ? Le projet de « Stand Alone Category » que notre groupe spécialisé a souhaité voir naître est un dossier lourd et complexe qui continue de nous coûter beaucoup d'efforts, d'énergie et des trésors de diplomatie. En effet, toutes les nombreuses parties prenantes (EMF-EPFU-EFLEVA-EAS-EASA-NACs-Constructeurs - etc.), du fait de leurs besoins et de leurs intérêts parfois divergents, ont du mal à se mettre exactement d'accord sur une définition réglementaire et technique du LSA. Des progrès existent, mais lents et hésitants... en espérant qu'il ne soit pas déjà trop tard !
- Que par ailleurs, bien qu'évoluant sous réglementation nationale, notamment en termes de navigabilité, de maintenance et de licence, nos ULM partagent le ciel avec l'ensemble des autres aéronefs ; aussi, dans ce domaine sont-

ils soumis aux mêmes règles dont les textes se préparent à Cologne et Bruxelles. Plus que jamais nous devons donc être présents ou représentés efficacement dans toutes les institutions, organismes et associations, ainsi que participer à toutes les réunions de niveau européen qui traitent de ces sujets ; nous devons faire entendre notre voix... d'autant plus que nos ULM sont dans le ciel européen plus nombreux aujourd'hui que tous les autres aéronefs légers (avions et planeurs).

- Qu'enfin, il sera vital et utile, pour l'EMF, de poursuivre vraiment l'étude en profondeur des moyens de mettre efficacement en œuvre des actions communes, dans chacun de nos pays, pour obtenir des accords réciproques... tels que certains existent déjà... mais cette fois-ci au bénéfice de « tous » les pilotes d'ULM en Europe ; afin, avant tout, de faciliter les échanges humains et commerciaux, ainsi que de promouvoir des vols ULM intracommunautaires plus aisés.

Comme nous le voyons, le programme est encore très vaste et le travail qui reste à accomplir particulièrement important. Tout ne sera évidemment pas résolu durant ces journées de travail à Mallorca. Mais chaque réunion à laquelle nous participons nous fait avancer d'un petit pas... et je peux vous assurer que grâce à notre travail et notre vigilance depuis maintenant de nombreuses années, les pilotes d'ULM ne sont pas les plus « mal lotis » des pilotes de l'aviation légère en Europe.

Que notre travail continue d'être fructueux !

Dominique Méreuze
Président de l'EMF



La FFPLUM, une Fédération bien présente sur le plan national et au niveau européen !

Outre son appartenance à l'EMF (European Microlight Federation), dont le Président est Dominique Méreuze, la FFPLUM est membre du CNFAS (le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives qui regroupe les 9 Fédérations aéronautiques françaises), dont il est le Délégué Général, Jean-Michel Ozoux, Président de la FFA en étant le Secrétaire Général et Jean-Emile Rouaux, Président de la FFVV, le Trésorier.

Par ailleurs le Président de la FFPLUM est l'un des 9 Vice-Présidents Européens d'EAS (Europe Air Sport), avec Jean-Pierre Delmas de la FFA ; tous les deux siègent pour le compte du CNFAS.

La FFPLUM, pour la pratique sportive, est également membre de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) Patrice Girardin, CTN à la FFPLUM, siège au Bureau Directeur de la CIMA (Commission internationale de Micro Aviation) en tant que Trésorier. Il représente aussi la France, par le biais du CNFAS à la CASI (Commission Aéronautique Internationale).

Enfin, La FFPLUM est membre de l'UFEGA (Union des Fédérations pour la Gestion des Assurances), qui réunit la FFPLUM, la FFVL, la FFVV, la FFG et le RSA. Dominique Méreuze en est le Président, Jean-Emile Rouaux de la FFVV le Trésorier et Jean-Claude Benintende de la FFVL le Secrétaire Général.



www.europe-air-sports.org/



Bilan des analyses juridiques

Quel meilleur moment que la fin du mandat présidentiel pour faire la synthèse et... quelques pertinents rappels opportuns de partie des questions juridiques et judiciaires traitées pendant ces dernières quatre années et dont on peut relever, dans l'ordre naturel des choses, qu'elles demeurent stables tant est long et difficile le « déplacement des lignes » quoique le phénomène le plus marquant demeure la propension de certains dépositaires de l'autorité publique d'en prendre à leur aise pour tenter de légiférer sans aucun pouvoir !



De l'alcool au manche, à la barre ou aux suspentes...

[ULM Info juin 2008 - n°64]

Nous nous étions interrogés sur l'incertitude des textes concernant le degré d'imprégnation alcoolique au-delà duquel un pilote d'Ulm était susceptible d'être poursuivi pour avoir fait « usage de substances psychoactives qui posent des problèmes » (sic) et ainsi d'avoir piloté « sous leur influence » [art. 2.5. de l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'Air].

L'indétermination d'un tel concept conduisait à penser que le verre de l'amitié avant l'alignement en piste 51 laissait la place à tous les excès possibles à défaut de donner à la gendarmerie de l'air puis aux tribunaux une référence chiffrée du niveau d'illégalité à l'instar des 0,50 gramme de notre code de la route.

Nous suggérions alors une intervention précise du législateur pour des vols systématiques à degré zéro sans pour autant être un adepte de la ligue de l'eau.

Las, l'incertitude légale demeure et le levé du nez de l'aéronef peut légalement toujours être précédé du levé du coude sous la réserve d'une interprétation extensive par les tribunaux du concept « d'influence » susceptible d'être appliqué dès le premier dixième de gramme !

On notera que l'incertitude légale se double d'une incertitude contractuelle alors que le propre contrat négocié pour 2013 par la Fédération avec la compagnie CATLIN prévoit comme exclusion de couverture d'assurance « les accidents survenant alors que l'assuré est sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans son sang d'un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé par la réglementation en vigueur dans le pays où l'accident est survenu ». Or, précisément, la « réglementation en vigueur » n'a pas prévu en matière aéronautique pour les pilotes privés français de « taux maximum autorisé », de telle sorte que cette clause d'exclusion n'est de fait pas applicable d'autant plus que la Cour de Cassation estime que les clauses d'exclusion sont d'interprétation stricte et écartée en cas d'imprécision !

C'est finalement et seulement la pratique qui est venue sérieusement palier le vide législatif alors que large partie des périples organisés prescrivent impérativement des vols à niveau alcoolique « zéro » sous peine d'exclusion.



De la place des commandants de bord dans les ULM

[ULM Info Sept. 2008 - n° 65]

Débat ancien que de savoir si l'on conserve la qualité de commandant de bord de la place arrière d'un pendulaire ou de la place droite d'un ULM côte à côte et dans quelles conditions la qualité de commandant de bord est transférée du pilote A au pilote B avec toutes les conséquences juridiques en résultant (licence, assurance, emport de passager, responsabilité civile et pénale).



es et judiciaires 2008 - 2013

La loi n'a toujours pas tranché cette question, ni les constructeurs n'ont imposé des règles en cette matière sinon pour certains ULM de préciser l'emplacement du pilote seul à bord, ce qui ne livre qu'une indication.

En l'état, les règles de bon sens suivantes doivent s'appliquer notamment en cas d'accident :

- ne peut être commandant de bord que celui qui peut avoir accès à toutes les commandes de la machine dont peut disposer le pilote. Piloter de l'arrière sans avoir accès au système de frein, par exemple, exclut de pouvoir revendiquer la qualité de commandant de bord alors nécessairement transférée au pilote avant avec toutes les conséquences en résultant si le dit pilote n'est pas breveté et/ou ne dispose pas de la qualification « *d'emport de passager* » ... !
- si le pilote avant droit ou le pilote arrière n'a pas accès à toutes les commandes mais qu'il est instructeur, il conservera sa qualité de commandant de bord responsable du vol en engageant cependant sa responsabilité civile et... pénale s'il n'avait pas accès à toutes les commandes !
- le transfert de la qualité de commandant de bord du pilote A au pilote B, à supposer que chacun d'eux ait pu disposer de la totalité des commandes, demeurera une stricte question de preuve rapportée devant les tribunaux. A défaut de pouvoir la rapporter, il est vraisemblable que les tribunaux estimeront qu'était commandant de bord au moment de l'accident celui qui se trouvait en place « *d'usage* » du pilote, c'est-à-dire devant pour un pendulaire et à gauche sur un côté à côté.



De la pénétration dans les ZIT, ZRT ou autres EAC

[ULM Info Déc. 2008- n° 66]

Nous évoquions la lourdeur de la répression du fait de la pénétration, fût-elle accidentelle par quelque ULM que ce soit, des zones d'interdiction de survol.

Les interdictions sont plus que jamais d'actualité et la rigueur judiciaire intacte. La faute n'est pas devenue un crime passible de la Cour d'assises, mais un indiscutable délit très souvent poursuivi devant le Tribunal correctionnel et donnant lieu à sanction pénale avec amendes systématiques supérieures à 1.000 €.

Qu'il soit rappelé cependant du bout de la plume que l'infraction de pénétration en zone réglementée répond comme toutes les autres infractions à la démonstration de leur preuve par le ministère public et en particulier à celle que le pilote poursuivi était bien... le pilote aux commandes, que la machine se trouvait bien dans la zone interdite, à une altitude proscrite, ce qui peut être combattu par tous moyens y compris... la mauvaise foi subtilement dosée.

A ce sujet, et sans être subversif, on peut citer certains aventuriers de l'air qui soutiennent que le pilote n'est pas contraint de toujours voler avec un transpondeur branché en mode C, qu'un transpondeur peut notamment... tomber en panne, que les « observateurs » ne disposent pas forcément de jumelles à laser permettant de mesurer l'altitude et qu'enfin le pilote de l'ULM en infraction doit, pour être poursuivi, être identifié alors qu'il n'existe aucune obligation légale de dénonciation des délits d'infraction aux règles de l'air.

Toutes ces défenses cependant seront vaines en présence d'une interception par avion de chasse mais pour autant que les militaires aient eux-mêmes respecté les règles légales de l'interception, sans mise en danger de la vie du pilote d'ULM fautif à défaut de quoi, leur interception sera déclarée illégale et les procès-verbaux en résultant, écartés des débats de la procédure pénale.



Des abus de pouvoirs des collectivités locales, préfets, autorités judiciaires en matière aéronautique

[ULM Info mars 2010 - n° 71 - Sept. 2012- n° 81]

Question majeure traitée à diverses reprises, qui nous affecte tous et qui touche au principe essentiel des libertés fondamentales susceptibles d'être atteintes par abus ou pire détournement de pouvoir.

Première réaction déjà traitée qui consiste à systématiquement s'élever tant devant la justice judiciaire qu'administrative contre l'arbitraire quel qu'il soit. Notre Fédération s'y attèle sans réserve en ne laissant pas prospérer ces abus et en poursuivant par exemple l'illégalité de l'arrêté d'un préfet qui restreint l'espace aérien en violation la plus manifeste des règles établies en la matière.



Mais plus subtiles et insidieuses sont les tentatives des autorités pour imposer des obligations sans base légale. Pour preuve ces exigences illicites tant des municipalités que de certaines gendarmeries d'aller au-delà des obligations légales en matière de plates-formes occasionnelles d'ULM pour la création desquelles la loi n'impose que la justification de l'accord préalable de la personne ayant la jouissance du terrain et une simple déclaration préalable unilatérale auprès du maire de la commune concernée.

Or, on constate que sont imposées de plus en plus aux créateurs de plate-forme occasionnelle des obligations ou interdictions fantaisistes telles que le refus des autorités de considérer comme plate-forme occasionnelle un terrain sur lequel :

- est installé un hangar ou un abri,
- est installée une « manche à air »
- est matérialisée une bande correspondant techniquement à une piste.

Ou plus surréaliste encore :

- l'exigence formulée par les autorités de déposer déclaration au maire préalablement à tout atterrissage sur une plate-forme occasionnelle !
- ou celle encore plus désordonnée formulée par les autorités d'inviter le maire à demander au créateur d'une plate-forme occasionnelle de préciser les jours envisagés tant pour l'envol que pour les atterrissages, la déclaration ne valant que pour un ou les jours déclarés !

Ces exigences sont strictement illicites et ne peuvent ressortir que de l'abus de pouvoir de nature à justifier un recours pour excès de pouvoir et une demande de relaxe devant le Tribunal correctionnel s'il advenait qu'une poursuite audacieuse fût engagée sur ces fondements, telle qu'elle vient d'être prononcée dernièrement par une juridiction répressive.

Il convient en tout état de cause de toujours réagir avec fermeté contre toutes les exigences soi-disant légales qui s'habillent illicitement des vertus de la licéité.



Des insupportables limitations apportées par la convention de la Varsovie à l'indemnisation des passagers victimes d'accidents d'ULM et des réflexes systématiques pour s'en prémunir

[ULM Info juin 2009 - n° 68 - Sept. 2010 - n° 73 et Mars 2012 n° 79]

Il s'agit là d'une question essentielle traitée à diverses reprises. On n'en résume donc simplement que les grandes lignes.

La convention de Varsovie plafonne à 114.000 € le montant de l'indemnisation du passager blessé ou de ses ayants droit et encore sous la réserve que le vol soit payant ou qu'en cas de vol gratuit ait été prouvée la faute du pilote.

Le plafond de 114.000 € ne peut être dépassé qu'à la condition que soit prouvée la « *faute inexcusable* » du pilote, démonstration très difficile.

Tant que n'aura pas été appliquée à l'ensemble de l'aviation générale et de loisirs la convention de Montréal de 1999 qui supprime tout plafond de responsabilité en cas de dommages corporels, force sera d'appréhender les « risques indemnitaires » avant de monter dans un ULM et alors par ailleurs que les compagnies d'assurance dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler la « *responsabilité admise* » s'adosent généralement au plafond de la convention de Varsovie en limitant l'indemnisation à ces 114.000 €.

Il convient dès lors de bien appréhender les risques encourus sauf à négocier au cas par cas des polices d'assurance particulières couvrant au-delà du plafond.

La seule chose qui finalement importe est la prise de conscience et la responsabilité de chacun face à ces strictes réalités juridiques.



Il est enfin rappelé, à toutes fins de précaution, que toute action en responsabilité doit être engagée sous un délai impératif de deux ans au-delà duquel toute procédure en réparation sera prescrite !

Les autres questions juridiques ou judiciaires traitées

Elles n'ont pas été affectées par des modifications légales ou jurisprudentielles spécifiques qu'il s'agisse des questions traitées suivantes liées :



- aux précautions et risques inhérents au prêt d'un ULM par son propriétaire exposé malgré le droit en sa faveur à en supporter tout ou partie des conséquences de la destruction,

[ULM Info Dec 2010 - n° 74]



- au risque consacré d'alourdissement de l'obligation de conseil et d'information pesant sur les associations aéronautiques notamment à l'occasion de l'organisation du hangar et des couvertures d'assurance en matière de garantie « vol » des machines entreposées, induisant que tout club doit informer précisément les adhérents de tous les risques résultant du hangarage dans le local social,

[ULM Info - Mars 2011 - n° 75]



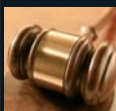
- à l'exclusion confirmée par la Cour de Cassation de l'absence de responsabilité automatique des associations en cas d'accident d'ULM, seule pesant sur elles l'obligation - elle forte - d'entretenir avec soin les machines sociales, les responsabilités des accidents pesant donc par principe sur le commandant de bord,

[ULM Info - Juin 2012 - n°80]



- à la vigilance accrue qu'il échet de mettre en œuvre vis-à-vis de l'impérative obligation déclarative pénalement sanctionnée en cas de sinistre.

[ULM Info Juin 2011- n° 76]



On pourrait en terminer en relevant qu'il serait exagéré de soutenir que le droit et la jurisprudence sont enclins à faire disparaître de plus en plus les concepts d'acceptation des risques et de responsabilité individuelle dans le domaine aéronautique.

Acceptation des risques et responsabilité individuelle demeurent des concepts d'actualité. Et il ne serait pas raisonnable de soutenir que sont systématiquement recherchées en cas d'accident, les responsabilités des techniciens, clubs, présidents d'associations et de tous ceux qui ont eu la malencontreuse idée de se trouver de près ou de loin aux alentours d'un ULM accidenté. La responsabilité du seul commandant de bord demeure un concept d'actualité.

La raison devrait maintenir ces principes d'évidence et de bon sens...



Serge Conti
Avocat à la Cour de Paris
PPL (H) - TT - UL - BL



1^{er} festival international ULM à Vannes, rendez-vous du 31 mai au 2 juin.

Le Comité régional ULM Bretagne en association avec le Comité régional Pays de la Loire organise le premier festival international de l'ULM le 31 mai, 1 et 2 juin 2013 sur l'aéroport de Vannes Golfe du Morbihan (56).*

Au programme de ce rassemblement :

Présentations et essais en vol, ateliers et forums, salon de l'occasion, etc. L'événement qui se veut être un retour aux fondamentaux de l'ULM exemptera tous les pilotes de taxes d'atterrissages, et bien évidemment l'entrée sera gratuite, et réservée aux pilotes (ULM ou autres) et élèves pilotes.

Les 6 classes d'ULM seront représentées et différents prototypes aussi bien en construction amateur que professionnels. Nous accueillerons avec grand plaisir tous types de machines. De nombreux exposants sont attendus durant ces trois jours, ils sont les bienvenus à ce festival où les emplacements de stands sont gratuits. Les exposants présents sur place proposeront une grande variété de matériels, où vous pourrez essayer les dernières nouveautés.

Des constructeurs amateurs seront présents également, ils seront toujours prêts à faire partager leurs expériences et leurs informations aux passionnés de la construction. Bien entendu la Fédération sera représentée avec son stand FFPLUM. Un salon de l'occasion sera accessible pour les machines venues en vol, ainsi que celles venues par la route (les inscriptions sont nécessaires et totalement gratuites !)

Ce nouveau rendez-vous sera pour tous les pilotes et exposants l'occasion de découvrir la Bretagne. Profitez de votre passage à Vannes en Bretagne sud, pour visiter le Golfe du Morbihan qui est un véritable lieu magique où se mêlent la mer, la terre, le ciel en paysages changeants et insolites. Ce sera également l'occasion de venir à la rencontre des pilotes bretons et de leurs clubs.

EN PRATIQUE :

- Restauration : sandwiches, snacks et boissons sur le terrain
- Restauration au Camping du Haras à 500 mètres
- Dîner festif le samedi soir pour tous les participants
- Possibilité de planter sa tente au Camping et location de bungalows à 500 mètres
- Camping-cars accueillis
- Ravitaillement en carburant pour les ULM



Arrivée des ULM à partir de vendredi 31 mai 2013 dans les conditions spécifiées pour le festival (piste, point d'entrée, hauteur, etc.). Une fiche de consignes de vols complète sera fournie aux personnes inscrites, et sera disponible sur le site Internet.

Même chose pour les samedi 1er et dimanche 2 juin 2013.

Fin du festival : dimanche 2 juin 2013 à 19:00 h.

Horaire du festival de 9:00 à 19:00 h.



Vous aussi venez faire partie du 1^{er} Festival de l'ULM de Vannes 2013 ! A bientôt à Vannes...

Contact : crulmbretagne@gmail.com
<https://sites.google.com/site/ulmfestival/>

* Avec le soutien de la région Bretagne, le Conseil général du Morbihan, la Communauté de communes de Vannes agglomération ainsi que la participation de la SNC Lavalin Aéroports, et la DGAC.

"Drones pour tous"

Il y a drones et drones. D'un côté, les engins de guerre manœuvrés par la CIA et l'armée américaine, emblèmes de la lutte anti-terroriste et responsables de la mort de plusieurs milliers de personnes, au Pakistan ou au Yémen. Ils sont devenus tellement communs que Barack Obama vient de créer une « médaille de valeur » pour leurs pilotes, qui, si on en croit le Pentagone, souffrent, comme les combattants, de stress post-traumatique bien qu'ils se contentent de faire la guerre dans des bureaux de Floride ou d'Arizona.

Et il y a les drones civils, de plus en plus répandus, comme celui sur lequel on tombe au fin fond d'une route enneigée du Colorado. L'engin est rangé dans les locaux du «Spaceport» d'Aurora, l'aéroport de l'espace d'où partiront les navettes commerciales dès qu'elles seront prêtes (2014, assure le directeur des lieux) et que la Federal Aviation Agency (FAA), l'agence qui régleme l'aviation, aura donné son agrément. Il y a déjà huit spaceports aux Etats-Unis, où l'on prépare les voyages de demain. Singapour en deux heures, l'Atlantique en trente minutes.. Des voyages autour de la terre mais à 100 km d'altitude, à la frontière de la terre et l'espace, de quoi rêver en grand.

Le drone (un Sandstorm) est lisse et plat comme un requin. Il transmet des images à l'ordinateur qui est derrière vous pendant que vous fixez innocemment son ventre gris. La station de contrôle, les systèmes de pilotage automatique et les capteurs sont l'œuvre d'un ingénieur doté d'un fort accent écossais, Peter Gray (qui se trouve avoir travaillé chez Thomson-CSF à Paris et avoir une maison en Dordogne ; le monde est petit). Le squala a une portée de 75 km et pourra servir à surveiller des pipe-line ou aider à la cartographie digitale, assure son « papa ». Mais pour l'instant, l'ingénieur fait surtout de la formation. Les drones civils ont beau avoir l'air de jouets, encore faut-il apprendre à les diriger.

Plus d'un millier de compagnies - de la start up de Peter Gray (Strategic simulations solutions) aux plus grands sous-traitants de l'armement- se sont lancées dans l'industrie du « véhicule aérien sans pilote » (UAV), en prévision de l'explosion du marché. Selon la FAA, plus de 10.000 drones civils seront en circulation avant 2020 (à titre de comparaison le Pentagone, qui avait une flotte de 50 UAV il y a dix ans en possède maintenant 7.500). La technique étant disponible, il est tentant de surveiller tout ce qui bouge : la faune, les embouteillages, les clandestins qui franchissent la frontière.. A se demander comment on a pu vivre si longtemps sans faire voler les robots.

Tout le monde veut ses drones: les compagnies d'électricité, pour surveiller les lignes ; les agriculteurs, pour savoir quelles cultures arroser ; les ranchers pour compter leurs vaches, les promoteurs immobiliers, pour jauger les propriétés, la National Football League, pour filmer la mêlée d'encore plus près... Jusqu'aux écoles de journalisme, dont deux (dans le Missouri et le Nebraska) ont commencé à enseigner l'utilisation des drones aux fins d'information. La Cour suprême des Etats-Unis considère que le Premier amendement de la Constitution, sur la liberté d'expression, reconnaît de fait l'existence d'un « droit à être informé ». Les medias entendent en profiter. Le «drone journalism lab» (laboratoire de journalisme de drone) de l'université du Nebraska, ouvert en novembre 2011, enseigne la construction d'UAV, leur utilisation sur le terrain et «les questions légales, éthiques et de réglementation» qu'implique leur utilisation. Le premier drone-journaliste a été envoyé dans le Nebraska l'an dernier pour couvrir la sécheresse.

Pour l'instant, le ciel américain n'est pas ouvert aux drones privés. Seules 345 institutions publiques (universités, polices locales), ont reçu à titre expérimental la permission d'envoyer leurs engins surveiller l'Amérique. Le shérif de Mesa County, par exemple, une zone largement désertique de l'ouest du Colorado, ne se déplace plus sans son Falcon, un engin d'une envergure de 2,5m, doté de deux caméras dont une à infrarouge, le tout en moins de 4,5 kilos.

Mais sous la pression du Pentagone et des sous-traitants de l'aviation (qui voient avec désolation les budgets militaires se réduire), le Congrès a ordonné à la FAA d'ouvrir l'espace aérien aux véhicules sans pilotes avant octobre 2015. Le 14 février, elle a lancé la procédure de sélection des six régions-pilote où les vols vont être bientôt autorisés pour préparer l'intégration des nouveaux venus dans l'espace aérien. Des candidats se sont présentés dans trente Etats, souvent issus de partenariat universités / entreprises privées.

Pour les défenseurs de l'industrie comme Peter Gray, il serait dommage que les Etats-Unis ne se positionnent pas en pointe d'une activité qui va rapporter des dizaines de milliards de dollars tout en permettant de lutter contre les incendies de forêt ou retrouver des randonneurs égarés. Ce n'est évidemment pas l'avis des défenseurs du respect de la vie privée qui agitent le spectre d'un Big Brother des airs. Grâce aux technologies testées dans l'armée, les drones peuvent écouter les conversations téléphoniques, reconnaître les visages, lire les plaques minéralogiques... Et la miniaturisation les a rendus accessibles à tous ou presque : on trouve des drones actionnables par smartphone pour moins de 400 dollars, comme le Parrot. La police du Maine, qui avait fait l'acquisition d'un de ces mini-hélicoptères, qui volent sous la limite des 400 pieds (122 m) autorisés pour les jouets, a du renoncer devant les protestations des habitants. Les policiers se sont excusés : ils « ne savaient pas » qu'une autorisation était nécessaire pour les forces de l'ordre bien qu'elle ne le soit pas pour les amateurs de modélisme.

Une vingtaine d'Etats préparent déjà des lois limitant l'usage des UAV. Principe : pas de survols policiers sans « cause probable » d'infraction. Et pas de gaz lacrymogènes ou autres armes éventuelles au-dessus des têtes des Américains. Le représentant républicain du Texas Ted Poe, qui a proposé un projet de loi interdisant les survols sans mandat judiciaire, a agité l'épouvantail orwellien. « Que nous le voulions ou pas, les drones vont arriver. Nous ne saurons pas ce qu'ils observent, quel est leur but et qui les envoie ».

Le débat est lancé. Qui a le droit de survoler quoi ? Avant l'aviation, le droit de l'espace était régi par le principe romain « cujus est solum ejus est usque ad coelum » (« qui possède le sol possède les cieux »), rappelle un rapport de l'organe de recherche du congrès (CRS). L'argument a prévalu jusqu'en 1946, lorsque la Cour suprême a solennellement établi qu'il n'avait plus de pertinence dans un «monde moderne» sillonné d'avions. En sera-t-il de même pour les drones ? Il est peut-être déjà trop tard pour s'opposer à leur libre-circulation. Comme le dit l'un des spécialistes du secteur, Kimon Valavanis, qui dirige le laboratoire sur les drones de l'université de Denver, « dès lors que vous avez un téléphone portable, c'en est fini de votre vie privée ».



Corine Lesnes

Correspondante du Monde à Washington
Auteur de « Amérique Années Obama.
Chroniques d'un pays ingouvernable »
Editions Philippe Rey
lesnes@lemonde.fr

Retrouvez votre Espace Pratique sur Internet !
boutique.ffplum.com

Parka 3 en 1



75 €

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

Sweat Shirt homme



25 €

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

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



Casquette 6 pans

10 €

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 €



10 €

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



6 €

Porte-clés
fédéral
Acier nickelé

Gilet Mélodie

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

30 €

Tailles : S, M, L, XL.



T-shirt femme

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



12 €
le tee
shirt

T-shirt homme Col V

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



ANTI-FROID

30 €

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.



Polaire Ben Kariban

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



80 €





22€

Chemisette Popeline

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

Gilet matelassé

100 % nylon enduit, Doublure ouate polyester. 2 poches devant, 1 poche côté droit serrée par un cordon élastique, 2 poches intérieures (1 zippée et 1 téléphone).

Couleur noir/gris,
Tailles : S/M/
L/XL/XXL.



35€

Set polaire

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

16€



Kit hiver

ANTI-FROID

3€

Pin's inox

Diam.: 22mm.



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€

5€

Ecussons

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



40€

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 pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat). Tailles : S, M, L, XL, XXL.

LE LOOK

Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à poser.

20€



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 pelliculé mat, 4 ceilllets 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

@

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

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

* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

• Ecussons et Pin's : 1,00 €

• Autres articles : Forfait 8,00 €

FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger nous consulter

MONTANT TOTAL des articles ▶

PORT * ▶

TOTAL en euros ▶

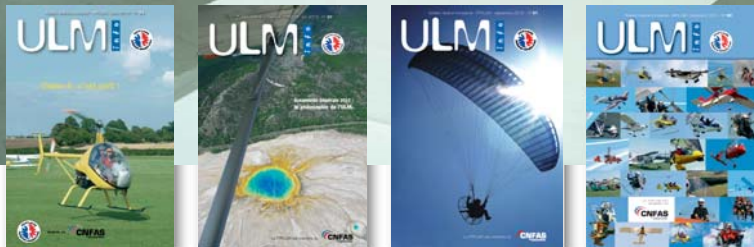


Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

MARS 2013 - ULM INFO 83



35



Du papier

L'aspirateur n'a pas fait disparaître le balai, la télévision n'a pas tué la radio, le vélo a encore de beaux jours devant lui et la presse papier ne disparaîtra pas avec nos tablettes graphiques.

Bien sûr les mutations sont énormes, bien sûr les équilibres économiques sont précaires et nous bricolons tous avec des usages nouveaux qui coexistent avec des pratiques anciennes, presque ancestrales.

L'erreur consisterait à croire que rien ne doit changer, mais cette erreur a pour corollaire l'illusion tout aussi trompeuse, qu'il faut tout « i-liquider ».

ULM Info a un tirage de plus de 10 000 exemplaires, quatre fois par an, le prix de l'abonnement est modeste (11 euros) et nous parvenons à équilibrer l'ensemble (tous les rédacteurs sont bénévoles). Nous ne sommes pas un journal aéronautique au sens classique du terme. Il n'y a pas d'essai de machines, nous ne rendons pas compte de l'actualité aéronautique au sens large. D'autres magazines le font très bien, de manière professionnelle.

Notre ligne éditoriale part du constat simple que les pratiquants de l'ULM sont essentiellement des propriétaires qui se regroupent en club. Il y a une grande diversité de pratiques, de budget, sur un territoire vaste où se mêlent gros terrains OACI et petites plates-formes ULM. Tout ce monde assez bariolé a cependant un point commun : une réglementation. C'est cela que nous défendons et ce n'est pas un simple cri de ralliement facile, c'est une réalité.

Alors voilà, faire comprendre et rappeler l'actualité de la réglementation, la mettre en regard avec nos exigences incessantes de liberté et de sécurité, montrez toute la diversité des actions de la fédération, mais aussi tout de même et surtout faire rêver, donner envie, montrer un visage sympathique qui est souvent l'expression d'une réalité de terrain. C'est notre désir.

Bien entendu on peut accéder à tout cela par Internet et la Fédération y met les moyens nécessaires. Le succès récent du site de référencement des bases ULM BASULM en est la plus récente illustration. Mais le temps court du picorage nomade sur la toile, ne remplace pas le temps long, un peu désinvolte entre la rêvasserie et la relecture attentive, d'un beau papier samarcande 110gr.

11 euros c'est dix baguettes, environ 6 litres d'essence, une séance de cinéma sur les Champs-Élysées, c'est déjà quelque chose mais en même temps si peu et cela participe à l'équilibre de notre mouvement.

A nous de le faire avec exigence, nous nous y efforçons !

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM



Motorisation
auxiliaire
X

FLY AERO AERODROME DE CHAMP CADET 02400 CHÂTEAU-THIERRY 06.62.41.01.79 www.flyaero.fr	A/M/P
AERO-CLUB D'ANDERNOS ROUTE DE BORDEAUX 33510 ANDERNOS LES BAINS 05.56.82.18.77 www.aeroclubandernos.com	M
BACK BONE AERODROME 05130 TALLARD 04.92.54.06.35 www.backbone.fr	R
TOUCAN PARAMOTEUR LIEU DIT GOUTILLES 31370 RIEUMES 06.79.85.81.60 www.toucanparamoteur.com	R
ULM THISE AERODROME DE BESANCON THISE - RUE DU STADE 25220 THISE 06.07.50.82.32 www.ulmthise.fr	A/M/P/ R/X
MERVILLE ULM "LES PUNAISES VOLANTES" AERODROME DE MERVILLE 59660 MERVILLE 06.30.21.54.91 www.hoflandt-le-jardin-aux-oiseaux.fr	
CHARENTES ULM ROUTE DE L'AERODROME 17800 AVY - 06.89.33.46.47	M/P
AIR SERVICES MAIRIE 02680 FONTAINE LES CLERCS - 03.44.09.50.50	M
ULM FLYING DRAGON RSA - RUE MAURICE DELPOUYS 82000 MONTAUBAN 06.81.63.35.86	A/M
UPULM - UNION DES PROPRIETAIRES D'ULTRA-LEGRS MOTORISES DU RIBERACOIS - AERODROME DE RIBERAC TOURETTE 24600 VANXAINS - 06.86.73.49.76	M/P/R
COTE BASQUE PARAMOTEUR CHEMIN MAXALENEA 64310 SAINT PEE SUR NIVELLE 06.85.59.70.92 www.cotebasqueparamoteur.fr	R
AERO-CLUB DE BEAUVOIR-FROMENTINE AERODROME DE BEAUVOIR-FROMENTINE - ROUTE DEPARTE- MENTALE 22 - 85230 BEAUVOIR-SUR-MER - 06.22.43.38.51	M
LES AILES ARGELIEOISES AERODROME ARGELIERS - CHEMIN DE SERVICE DE BIZE 11120 ARGELIERS - 04.68.65.34.93	
PARIS AEROPASSION AERODROME DE CHARTRES METROPOLE 28000 CHARTRES-CHAM- PHOL - 06.52.12.25.27 http://parisaeropassion.asso-web.com	A/M
HELI-TECH AERODROME MONTELIMAR - CHEMIN DE L'ENTREE DE L'AERODROME 26200 MONTELIMAR - 06.36.64.84.13 www.helitech.fr	H



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 | AÉROSTATS | ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com

 **0 800 777 107** APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

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

ASSURANCES ULM 2013

Nouveaux tarifs – Nouveaux assureurs

Consultez-nous !

Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com

