

ULM

info



**Le parachute
en image**

Le nouveau décret

**La liste des
instructeurs**





► Qu'est-ce qui est le mieux partagé ?

On aimerait croire, qu'il s'agit de l'intelligence et du bon sens ! Malheureusement, la fréquentation des hautes sphères des administrations comme celle des bases et terrains, en France et à l'étranger, amène à la triste conclusion, que ce n'est pas vraiment toujours le cas ...

D'une part, en notre sein, dès que l'on propose de faire bouger les choses, et notamment pour tendre vers plus de sécurité (formation, label, parachute, Tour ULM etc...) il se trouve toujours des groupes de pression, dont les intérêts semblent écornés ou qui pensent détenir seuls la vérité, pour monter au créneau avec une énergie et une vigueur que l'on préférerait voir mettre au service de l'intérêt général.

Et puis, nous avons aussi notre lot de pilotes irresponsables et égoïstes, qui au nom d'une liberté tout à fait personnelle et qu'ils revendiquent, font tout et n'importe quoi, sans se soucier du mal qu'ils font à la collectivité ULM dans son ensemble.

D'autre part l'administration, pourtant composée d'une majorité de personnes honnêtes (j'y ai travaillé pendant 30 ans), possède elle aussi son carré d'irresponsables, et de manipulateurs, qui visent avant tout à se prémunir de tout, et de rien, et à faire le bonheur forcé de pilotes, qui ne leur demandent rien. Et là, on innove pour mieux entraver ... et les idées ne manquent pas !

Pour avoir assisté à l'étranger, début mai, à une "journée sécurité", je peux dire que, bien évidemment, la France n'a pas l'apanage de ces tristes sires.

Ainsi, les accidents ULM, (qui, je le répète une fois encore, sont toujours trop nombreux dans l'absolu, mais statistiquement pas plus que les autres pratiques aéronautiques) font les choux-gras de nos hommes politiques qui n'y connaissent rien, mais qui, à ce propos, se rendent intéressants à bon compte. Idem pour des journalistes

qui soignent les tirages de leurs quotidiens et des fonctionnaires qui s'en nourrissent pour justifier les contraintes qu'ils gardent précieusement sous leurs coudes, prêts à les découvrir à la moindre occasion.

On nous prend trop souvent pour des enfants, sur qui on brandit à chaque fois la menace d'un alourdissement de la réglementation, celle qui nous convient dans son état actuel, sous prétexte d'améliorer notre sécurité. Certes, on ne peut qu'adhérer, quand il s'agit de mesures équilibrées et strictement nécessaires, mais pas quand il est question d'ouvrir simplement des parapluies. Il est vrai que, pour certaines pratiques aéronautiques, il sera difficile de faire mieux dans le domaine des contraintes ... mais pour l'ULM la porte est encore large.

Assurances, équipements, visites et tests périodiques de toutes sortes, qualifications en tout genre... autant de dangers qui nous guettent ; Qu'on ne nous demande pas alors, à quoi peut servir la FFPLUM ou la Fédération Européenne !

La réponse réside dans le simple bon sens.



L'unique chance de préserver notre passion est de nous appuyer, d'une part sur la grande majorité de nos pilotes, responsables et conscients des enjeux, et d'autre part sur les nombreux fonctionnaires clairvoyants qui nous soutiennent encore. Heureusement les résultats, que nous obtenons par la négociation et la concertation avec certains services de la DGAC, nous permettent aujourd'hui d'être raisonnablement optimistes ... mais sans que nous baissions pour autant notre garde et en sachant nous montrer motivés et déterminés.

Nous pouvons toujours rêver qu'un jour (pas trop lointain) l'intelligence et le bon sens seront les qualités les mieux partagées par les pilotes et les administrations de tous les pays ! Oui, on peut toujours rêver !

Bons vols cet été !

Dominique Méreuze - Président de la FFPLUM



Les hommes, pas les machines

Le succès grandissant de l'ULM que l'on peut mesurer sur des manifestations comme la Ferté-Alais auprès d'un public de passionnés de l'aviation, est terni par les victimes toujours trop nombreuses de notre activité. Début Juin nous déplorons **12 morts**.

Dans chaque ULM-Info vous trouvez systématiquement les analyses de la commission sécurité (les articles des précédents n° sont en format pdf sur notre site). Ce travail est relayé sur le terrain par les Comités Régionaux (un exemple ci-dessous) et à l'étranger (récemment en Belgique /p22). Comment faire pour que ce travail porte ses fruits ?

Rappelons l'essentiel :

- les machines ne sont pas en cause : l'aviation non-certifiée est sûre.
- il s'agit toujours des hommes.
- une réglementation plus contraignante ne changerait rien (l'Angleterre qui a une législation comparable a en moyenne 1 mort pour mille pratiquants quand ce taux est le double en France).
- comparativement aux autres activités aéronautiques, le taux d'accidentologie est le même
- tout passe par une réelle prise de conscience, une remise en cause personnelle, nous devons tous y participer pour ne pas être victime collectivement !
- le caractère ultra-léger peut même être un atout pour faire en sorte que l'aviation échappe à une équation morbide (dans certaines conditions le parachute est un de ces atouts).

L'équipe fédérale milite ardemment pour cette prise de conscience collective.

L'individualisme nous pénalise. Saisissons notre chance pour faire de l'ULM l'activité d'avenir, sûre, libre et responsable ! C'est ainsi que notre travail portera ses fruits.



Sébastien Perrot

Nice Matin et Var Matin du 24 du avril 2004 rendent compte du réunion sécurité organisée par le dynamique président de la région PACA, Jean-Pierre GRENE.



Sommaire



Editorial

Qu'est-ce qui est le mieux partagé ?



Le rapport moral : bilan et perspectives la situation du mouvement ULM



Le rapport financier



Le nouvel arrêté

100Cv, parachute, remorquage, fiche de pesée, VFR de jour, remarques fédérales



Le parachute en images

Le cas concret de l'efficacité du parachute



sur un MCR.



La boutique

la liste des instructeurs par région et par pratique



Les risques du paramoteur

En 2004 un mort en paramoteur



Réflexions sur l'autogire

A propos d'un rapport du BEA récemment paru



Médical : le stress

Savoir se préparer au vol



Championnat de France

Les résultats des derniers championnats



Les écoles labellisées

Un gage de qualité, le label se met en place les aides aux jeunes pour les moins de 25 ans, les nouveaux soutiens



Événements

Tour ULM, Blois, Coupe Icare, Chamble



Ulm Info est la revue de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger motorisé.
FFPLUM
BP 341
96 bis, rue Marc Sangnier
94709 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax. 01 49 81 74 51
email ffplum@ffplum.com
web www.ffplum.com

Abonnement annuel 2004

La revue vous sera envoyée à compter de votre adhésion et durant la période de celle-ci. Si vous prenez votre adhésion et votre abonnement en cours d'année et que vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

Directeur de la Publication
Dominique Méreuze

Rédacteur en Chef
Sébastien Perrot

Crédits Photos : FFPLUM

Imprimé en France. 8200 ex.
Ulm Info / Tous droits réservés.

Crédits photo : FFPLUM. Pierre Kolodziej
Commission Paritaire en cours.
06/2004

BLOIS 4 & 5 septembre 2004

www.ulmblois.com

LE BREUIL



24^e Salon & Rassemblement

Européen de tout l'ULM



LFOQ

N 47° 40 44

E 001° 12 38

500 ULM

100 EXPOSANTS

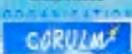
Présentation et essais en vol

Rétrospective / Fédération / Animations

Salon de l'occasion et pièces détachées



Union Française de l'Aviation
Fédération Française de l'ULM
Association Française de l'ULM



Association Française de l'ULM
Fédération Française de l'ULM
Union Française de l'Aviation



Rapport moral, Politique de la FFPLUM, bilans et perspectives.

L'Assemblée Générale de la FFPLUM est l'occasion de faire le point et de tracer les axes de la politique future. Le bouleversement du paysage de l'aviation de loisir met l'ULM au cœur de cette actualité. C'est ce qui rend la tâche exaltante et fait du rituel d'une Assemblée, un moment important de la défense de notre passion.

Les temps changent, tout évolue, il est nécessaire de s'adapter et de tenir compte des réalités politiques, administratives et techniques. Le monde aéronautique n'échappe pas à cette règle. Et sous peine d'être condamnées à régresser, pour ne pas dire disparaître, nos fédérations aéronautiques se doivent toutes de faire face aux enjeux de l'avenir proche avec lucidité, courage et de se donner les moyens de faire face, d'accompagner le mouvement lorsque cela est possible, de s'opposer lorsque cela est nécessaire, d'anticiper obligatoirement.

→ Le chemin parcouru

En effet depuis 1998, année où notre équipe s'est vue confier la charge de la direction de notre fédération, le paysage aéronautique a changé, de même que l'environnement politique, administratif, et technique. Au départ il s'agissait de remettre simplement la FFPLUM sur les rails : travail en interne tout d'abord sur les plans administratifs et financiers. Il fallait aussi renouer les contacts avec l'administration française et les autres fédérations aéronautiques. Nous devions regagner la confiance des pilotes d'ULM en prouvant notre efficacité dans la défense de notre pratique, le développement du mouvement, l'appui apporté aux jeunes et aux handicapés, ainsi que dans sa contribution à renforcer la qualité de la formation et à réduire la gravité et le nombre des accidents, etc. La liste n'est pas exhaustive, mais suffisamment longue pour remplir la vie des **bénévoles** que nous sommes!

2003, malgré nos inévitables imperfections, nos limites, et les dossiers plus longs à traiter que prévu initialement, doit être, globalement, qualifiée de bonne année pour notre mouvement.

→ Le nombre de licenciés

Tout d'abord, le nombre de nos adhérents est resté stable, et cela en dépit du risque de défection qui était à craindre, du fait qu'une solution d'assurance devenait disponible hors du cadre de la fédération et qu'existait ainsi la tentation pour certains d'économiser le prix de la cotisation fédérale. Nous devons tous nous féliciter du fait que nos adhérents nous sont restés fidèles, reconnaissant l'utilité de leur fédération et son efficacité, indépendamment du choix de leur assurance. Leurs adhésions ont été indéniablement un choix politique, encourageant pour l'avenir. On peut véritablement parler d'une prise de conscience salutaire. Et pour 2004 la marche en avant a repris, puisque les premiers résultats nous laissent entrevoir un chiffre qui pourrait approcher les 9500 voire les 10 000 adhérents en fin d'année. Nous avons donc prouvé qu'un discours ferme et la mise en avant de notre indépendance, sans concession, pouvaient être payants, à condition bien entendu, que ce discours soit soutenu par une véritable crédibilité.

Nos dossiers ont abouti plus ou moins rapidement, mais avec des résultats probants :

→ Le nouvel arrêté



Négociation avec la DGAC du contenu du nouvel arrêté qui vient d'être publié au Journal Officiel; il protège à notre avis notre philosophie de l'ULM et renforce le mouvement par rapport à l'appétit grandissant de ceux qui voudraient nous récupérer après nous avoir méprisés.

→ Sécurité



Il étouffe dans l'œuf également (mais provisoirement seulement...) les tentatives de certains fonctionnaires qui auraient voulu nous rogner les ailes. Les travaux de la commission sécurité ont permis cet été une riposte adaptée à une offensive tous azimuts et concertée de la part d'hommes politiques en quête de clients, ou de journaux régionaux en quête de sensationnel, exigeant l'alourdissement de notre réglementation et la mise en place de nouvelles contraintes.

→ Défense des terrains



Défense des terrains dont les pilotes étaient cloués au sol car enclavés dans des zones interdites temporaires (ZIT) et que nous avons réussi à "libérer" à force de ténacité et d'arguments objectifs... qui pour certains ne coulaient pas de source. Les feuillets de Meaux, Persan, Nangis, restent dans les mémoires ; ils ont démontré notre disponibilité, notre réactivité, notre efficacité. Dans le dernier cas une action concertée avec la FNA s'est révélée totalement bénéfique.

→ Instructeurs bénévoles

Aboutissement du dossier "Instructeurs bénévoles" dont les premiers formés vont commencer à œuvrer dans nos clubs.





→ **Label fédéral**

Aboutissement du dossier "Label fédéral" pour la formation avec les premières 11 structures labellisées.

→ **Bourse fédérale**

Le nombre de bourses allouées aux jeunes de moins de 25 ans a sensiblement augmenté ; les jeunes du BIA ont vu leur découverte pratique de l'ULM subventionnée et la formation de leurs professeurs pour l'obtention du brevet ULM aidée.



→ **Les sportifs**

Nos équipes de France ont remporté de belles médailles aux derniers championnats du Monde d'ULM en Angleterre.



→ **Assistance juridique**

Nous soutenons quand cela est possible, avec fermeté, y compris par la voie judiciaire, certains de nos adhérents aux prises avec les assureurs, les riverains ou autorités administratives, dans le cas notamment de menaces de fermeture de bases ou aérodromes.

→ **Interlocuteur**

Nous sommes désormais systématiquement présents et aux plus niveaux (national et international) à toutes les réunions et négociations traitant de la réglementation et des espaces aériens.



→ **Internet**

Nous avons mis en place un système informatique performant, indispensable à toute entreprise digne de ce nom et dont, par ailleurs, on ne pourrait plus se passer. Vous allez découvrir le nouveau site fédéral, qu'il était nécessaire de créer en terme de communication vis à vis de nos adhérents et des personnes intéressées par notre pratique. Le courrier électronique, après un rodage de quelques mois, va prendre un nouvel élan et une nouvelle dimension.



→ **L'assurance des pilotes pour les pilotes**

L'UFEGA, cette union de fédérations aéronautiques, est un progrès incontestable et considérable, qui renforce entre autre notre indépendance et la transparence, tout en nous faisant bénéficier de produits au meilleur rapport qualité/prix.



Je pourrais continuer longtemps cette énumération du travail accompli, réalisé depuis des années et qui continue sans relâche, pour que notre fédération fonctionne dans l'intérêt de chaque pilote ; c'est à dire, pour que nous puissions, d'une part continuer de voler dans les conditions actuelles, et que nous soyons toujours plus nombreux à en profiter. Il s'agit là de ce qui est "palpable" par nos pilotes et d'actions concrètes qu'ils sont en droit d'exiger de notre fédération.

Les combats à venir

Les résultats obtenus pourraient laisser penser que nous puissions souffler un peu.

Inutile d'y songer, car comme je vous le disais au début de ce propos, les choses évoluent et les dossiers que nous traitons aujourd'hui et que nous devons traiter dans l'avenir, sont toujours plus nombreux et plus complexes ; ils engendrent une pression toujours plus forte et demandent une vigilance de tous les instants. Ils sont devenus de dimension internationale. Il s'agit là de défendre et même d'imposer, à ce niveau, l'identité française, la philosophie de l'ULM telle que nous la concevons.

Ces actions sont, bien entendu, moins "palpables" par nos pilotes, pour reprendre l'expression, mais pourtant tout aussi fondamentales et nécessaires dans le cadre de la constitution d'une Europe Unie, que nous appelons certes en majorité de nos vœux sur le plan politique et de l'Histoire, mais qui par ailleurs au quotidien nous cause beaucoup de soucis, du fait d'une technocratie envahissante et d'une dilution incroyable des responsabilités dans un tel contexte ; surtout, les décideurs sont loins des terrains et de notre pratique de tous les jours.

→ **La fédération européenne**



Dans ce cadre, la création de la Fédération Européenne (qui regroupe aujourd'hui 15 nations et près de 50 000 pilotes) était devenue une impérieuse nécessité.

Le lobbying, les moyens de pression, la constitution de dossiers techniques communs sont devenus indispensables face à l'EASA et au Parlement Européen ainsi que ses diverses commissions et institutions, qui se substituent peu à peu à nos administrations nationales. Ces institutions traitent aujourd'hui des règlements et des réformes qui nous seront imposées en terme de réglementation aéronautique ou d'environnement. On y trouve pêle-mêle, les assurances, les licences et formations, la navigabilité des appareils, les espaces aériens, les équipements de bord etc. Pour un certain nombre de ces sujets (assurance, navigabilité, licences, entretien), les ULM tirent assez bien leur épingle du jeu par rapport à l'aviation légère traditionnelle ; la pression doit être maintenue par des actions fermes et concertées. Pour d'autres sujets, tels que les espaces aériens et les équipements de bord, c'est toute l'aviation légère et Ultra légère qui est concernée et menacée ; actions concertées et fortes avec toutes les composantes de l'aviation sportive et de loisir sont plus que désormais nécessaires. Comme je vous l'écrivais récem-





ment, il n'est plus suffisant de "monter" à Paris, mais il faut aussi "viser" Bruxelles pour espérer continuer à vivre dans les conditions actuelles notre passion.

Dans ce cadre, nous devons défendre pied à pied l'ULM tel que nous le concevons en France. Nous aurions beaucoup à perdre d'une uniformisation des réglementations ULM au niveau Européen, qui immanquablement nous imposerait plus de contraintes et de réglementation que ce que nous connaissons aujourd'hui en France. Nous devons, avec l'aide et l'assistance de la DGAC et du Ministère des Sports, conserver notre système réglementaire ULM français ; et sur cette base élaborer avec les autres pays de l'Europe une plate forme commune acceptable par tous, qui sera à proposer aux aviations civiles des nations qui connaissent des réglementations ULM plus contraignantes. C'est la chance que nous offre le fait d'échapper aujourd'hui au domaine d'application de l'EASA. Il faudra alors établir des reconnaissances mutuelles entre pays pour faciliter la circulation des pilotes d'un pays à l'autre.

Le challenge est énorme ; l'EMF n'est pas un gadget ; il en va de l'avenir de notre pratique et tout le travail reste à faire : ce pourrait être effrayant et décourageant du fait de l'ampleur des enjeux, mais c'est en fait stimulant !

→ La politique de la FFPLUM

Pour que les choses soient bien claires, je réitère les priorités affichées par notre fédération :

- **Maintien** de notre identité française au sein des nations européennes.
 - **Affirmation** toujours plus forte du caractère ultra léger de notre pratique et lutte contre les dérives.
 - **Action** déterminée pour un enseignement de qualité, afin d'atteindre un taux d'accidentologie le plus faible possible.
 - **Accès** normal aux aérodromes ouverts à la CAP par les ULM, ce dossier étant toujours d'actualité.
- Atteindre ces objectifs est avant tout de votre responsabilité, par votre soutien sans ambiguïté et massif. Le travail de votre Comité Directeur ne peut être efficace et

reconnu que s'il peut s'appuyer sur votre engagement derrière lui, votre fidélité, votre participation active sur le terrain. Dans le cas contraire la machine tournerait à vide.

Je remercie les membres du Comité Directeur et l'équipe administrative fédérale pour le travail accompli, dans des conditions parfois difficiles, quelques fois dans le doute, mais toujours avec la foi qui soulève des montagnes.

→ Renouvellement 2005

L'année 2005 verra le Comité Directeur de la fédération se renouveler. La fatigue, des raisons familiales, professionnelles ou de santé, amèneront certains d'entre nous à ne pas se représenter aux prochaines élections. La relève doit donc se manifester. Notre fédération est devenue une véritable entreprise qui a besoin pour fonctionner de bénévoles, certes passionnés, mais aussi très spécialisés dans les domaines juridiques, financiers, de la réglementation, des activités sportives, etc. Il faut dès maintenant vous interroger et interroger votre entourage pour trouver les Femmes et les Hommes qui auront en main à partir de 2005 la destinée de notre fédération. Une équipe soudée et performante ne s'improvise pas.

Dominique MEREUZE
Président de la FFPLUM

Progression des licenciés depuis 1981

1981	381	1989	4 882	1997	4 437
1982	1 635	1990	5 360	1998	4 514
1983	2 927	1991	5 800	1999	7 417
1984	2 245	1992	5 500	2000	7 501
1985	2 530	1993	5 970	2001	8 224
1986	2 556	1994	5 400	2002	9 035
1987	3 894	1995	5 238	2003	8 770
1988	4 023	1996	4 968		

En 2004 on compte déjà 1000 licenciés de plus qu'en 2003 à la même époque.

la référence parapenteur







parfums d'aventure...

stages, voyages, boutique

2 moteurs
Top 80 et Corsor 172

5 modèles :
PAP 1000, 1100, 1300, 1400 et B1

Châssis acier inox, housse secours
démontables en 2 ou 4 parties.





Champion d'Europe 2000 et 2002
Champion du Monde 2001 et 2003

Anisoulise - du 24 au 30/10/04
Maroc - du 30/01 au 06/02/05
Costa Rica - du 06 au 13/03/05
Hongrie - du 03 au 10/04/05

F. - 32140 St Blancard - Tél : 05.62.66.18.06 - Email : passion.ailes@wanadoo.fr - www.passion-ailes.com

PASSION AILES



Le Rapport financier 2003 et le prévisionnel 2004 ont été adoptés.

→ Cotisations

8770 adhérents ont cotisé à notre fédération, ce qui correspond à un montant de 412.145 €, le montant des cotisations 2002 s'élevait à 399.223 €. Les quotes parts jeunes et comités régionaux ont été affectées conformément à la décision de l'assemblée générale 2003 statuant sur les comptes 2002, à la commission "jeunes" pour un montant de 13.103 € et à la commission "comités régionaux" pour un montant de 30.574 €. Le solde de 368.468 € a été affecté au fonctionnement du siège fédéral.

→ Investissements

Au cours de cet exercice nous avons effectué des investissements indispen-

sables au bon fonctionnement de notre fédération

- logiciels analytiques et de gestion des licences 16.815 €
 - matériel informatique et agencements 42.150 €
 - soit au total 58.965 €
- Les investissements de l'année 2001 s'élevaient à 52.200 €, ceux de 2002 à 42.261 €.

→ Recettes et dépenses globales

Les dépenses de fonctionnement des commissions liées aux actions fédérales s'élèvent à 514.811 €.

Les recettes proviennent :

de la subvention du Ministère des Sports pour un montant de 224.300 €,

de la subvention du Ministère des Transports pour un montant de 98.000 €,

et d'un apport de la fédération pour un montant de 192.511 €.

Les dépenses de fonctionnement du siège, de l'animation fédérale, de la boutique et de la communication fédérale s'élèvent à 533.248 € et les recettes à 535.237 €, soit un résultat excédent-

taire de 1.989 € qui sera affecté, après approbation des comptes, au compte de report, à nouveau, et qui viendra de ce fait renforcer nos fonds propres qui s'élèveront à 215.454 €.

→ Cotisations 2005

Malgré son excédent, le prévisionnel 2004 demeure tendu. Si nous voulons rentabiliser et valoriser les investissements consentis, il est indispensable de procéder, à une augmentation de la cotisation fédérale 2005.

L'augmentation proposée en 2005 est calculée sur la base de la cotisation 2004 qui est de 51€35. Cette légère augmentation portera la cotisation 2005 à 53€, ce qui représente 1€65.

Viendront s'ajouter, si vous en formulez le souhait, les services annexes (EPJ, ULM-info etc...) dont nous ne connaissons le montant qu'en fin d'année 2004.

Le comité directeur de votre fédération vous remercie de la confiance que vous lui accordez en étant toujours plus nombreux à vous fédérer, cela permet à la fédération de mener à bien sa mission et de poursuivre ses actions.

Denise LACOTE
Trésorière de la FFPLUM



FRANCE GUIDE VFR VFR GUIDE

752 pages

Textes clairs, en français et en anglais aéronautiques

Des cartes aériennes et parfaitement lisibles en vol comme au sol.

Plus de 1 000 illustrations pour

770 cartes d'aérodromes, d'approche, de Service d'Information de Vol (SIV), etc

Tous les aérodromes accessibles en avion, hélicoptère, planeur, ULM, paramoteur, etc, ouverts à la CAP ou à usage restreint avec carte d'approche, parkings et profil de piste si besoin.

NOUVEAUTÉS 2004

- Tout en couleurs avec personnalisations immédiatement visibles sur chaque carte des circuits, légendes et informations pour avion, hélicoptère, planeur, ULM, etc.
- Classeur de protection et de rangement des fiches perforées amovibles.
- Index géographique avec classement des terrains par départements en plus de l'index alphabétique.
- Les principaux terrains ULM, informations originales, vérifiées et corrigées.

En vente au prix de 60 € + 7 € port-emballage,
chez VLD 3 rue Ampère 94854 Ivry-sur-Seine,
Tél : 01 46 72 74 60, Fax : 01 46 58 97 52,
E-mail : vollibrediffusion@vldweb.fr, Site : www.vldweb.fr





Arrêté du 4 mars 2004

modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Voici le texte de l'arrêté du 04 mai 2004, dont le contenu est le fruit d'une étroite collaboration entre la DGAC et la FFPLUM.

I. → L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes

Art. 2.

■ Est qualifié ULM un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé, répondant à l'une des définitions de classe suivantes :



Classe 1 (dite paramoteur)

Un ULM paramoteur est un aéronef monomoteur sustenté par une voile souple, de type parachute. Il répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW* pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace.



Classe 2 (dite pendulaire)

Un ULM pendulaire est un aéronef monomoteur sustenté par une voile rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.



Classe 3 (dite multiaxe)

Un ULM multiaxe est un aéronef monomoteur sustenté par une voile fixe. Un ULM de classe 2 ou de classe 3 (pendulaire ou multiaxe) répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours, ou de 10% dans le cas d'un ULM à flotteurs. Le parachute et son installation répondent à des conditions techniques fixées par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (V).



Classe 4 (dite autogire ultraléger)

Un autogire ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- monomoteur dont la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure ou égale à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace ; ces masses peuvent être augmentées de 5 % dans le cas d'un autogire équipé d'un parachute de secours ;
- la charge rotorique à la masse maximale est comprise entre 4,5 et 12 kg au m².



Classe 5 (dite aérostat dirigeable ultraléger)

Un aérostat dirigeable ultraléger répond aux conditions techniques suivantes :

- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace ;
- la puissance maximale est inférieure à 75 kW pour un monoplace et à 90 kW pour un biplace ;
- pour un multimoteur, ces valeurs sont les puissances cumulées ;
- le volume de l'enveloppe d'hélium est inférieur ou égal à 900 m³ ;
- le volume de l'enveloppe d'air chaud est inférieur ou égal à 2 000 m³.

Sous-classes 1 A, 2 A et 3 A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisation auxiliaire)

Un ULM à motorisation auxiliaire répond aux conditions techniques suivantes :

- le nombre de places est égal à un ;
- la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 25 kW et la puissance maximale est inférieure ou égale à 30 kW ;
- la masse maximale est inférieure ou égale à 170 kg ;
- la charge alaire à la masse maximale est inférieure à 30 kg/m².

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour une liste des moteurs répondant aux caractéristiques décrites au présent article ."

.../...

*1kW=1,36Cv



Le Siège de la DGAC.



II. → Il est ajouté à l'article 3 un c/ ainsi rédigé : " c) Pour tous les ULM, une fiche de pesée. "

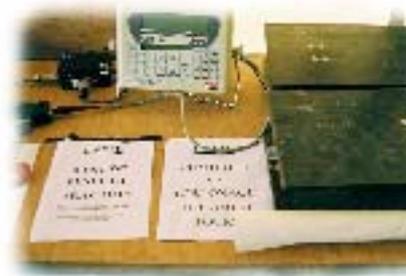
III. → L'article 8, dernier alinéa, est remplacé par les dispositions suivantes

"Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des justifications et des épreuves spéciales en vol et au sol prenant en compte une utilisation particulière de l'ULM ou des caractéristiques particulières, notamment pour les ULM de classe 2 ou 3 dont la charge alaire à la masse maximale est supérieure à 30 kg/m², ainsi que

pour les ULM présentant un ou plusieurs dispositifs tels qu'une hélice à pas variable, un train d'atterrissage rétractable ou un parachute de secours."

IV. → L'article 12 est complété des dispositions suivantes

" Seuls sont autorisés les vols effectués selon les règles du vol à vue (VFR) de jour. Le remorquage de planeurs autres que ceux qui répondent à la définition de l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des planeurs ultra-légers est interdit. Les vols de transport aérien public, à l'exception des vols locaux définis au paragraphe III de l'article R. 330-1 du code de l'aviation civile, sont interdits."



Remarques fédérales

Tout texte officiel (loi-arrêté-décret) nécessite des instructions pour son application. En effet des interprétations sont toujours possibles et des problèmes initialement non prévus lors de la rédaction peuvent apparaître. Au moment de l'impression d'ULM-Info, les services de la DGAC, toujours en concertation avec la FFPLUM, rédigent une circulaire d'application de l'arrêté du 4 mars. Préférant ne pas nous avancer avant qu'elle ne soit signée, nous choisissons aujourd'hui de nous abstenir de commentaires prématurés.

Mais avant la date de mise en vigueur de cet arrêté (24 juin 2004), nous publierons cette circulaire d'application et les commentaires de la fédération sur le site fédéral et nous vous les enverrons par courrier électronique fédéral.

Nous pouvons cependant souligner les caractéristiques de cet arrêté :

- Les ULM des classes 1-2-3-4 sont monomoteurs
- A la notion de puissance max continue des moteurs est associée maintenant la notion de puissance max.
- L'administration tient à jour une liste des moteurs dont les caractéristiques, de puissance en particulier, ont été déclarées par les constructeurs et sont conformes à la réglementation. Bien entendu cette liste est évolutive et sera modifiée tant que de besoin, à l'occasion de chaque déclaration nouvelle (constructeur amateur, constructeur usine etc...). Figurent notamment dans la liste actuelle le Rotax 912 et le Rotax 912 UL SFR).
 - le pourcentage dérogatoire de 5% en terme de poids total au décollage, si un parachute est monté sur l'appareil, est confirmé pour les classes 2 et 3 et ajouté pour la classe 4. Le pourcentage dérogatoire passe de 5 à 10% pour dans le cas de flotteurs.
 - Seuls sont autorisés les vols en VFR de jour.
 - Les remorquages de planeur certifiés sont interdits (mais restent autorisés pour les PUL, - Planeur Ultra Léger, Ailes Delta notamment, avec une DNC - c'est à dire des aéronefs non motopropulsés, apte à décoller ou atterrir aisément en utilisant l'énergie du pilote et l'énergie potentielle)
- le vol de transport aérien public (contre rémunération) est interdit, sauf dans le cadre du vol local (rayon de 40km-points de départ et d'arrivée confondus sans durée limitée)
- des justifications et épreuves spéciales peuvent être imposées aux constructeurs pour les ULM possédant des dispositifs tels que parachute, hélice à pas variable, train rentrant
- les appareils vendus neufs après le 24 juin 2004 doivent être livrés avec une fiche de pesée, qui sera nécessaire à l'obtention de la carte d'identification (Première carte, vente, changement de département)



Dominique MEREUZE
Président de la FFPLUM



Le parachute en images

En octobre 2001 des essais d'extensions de domaine du vol du MCR ULC nécessite l'utilisation du parachute. La présence d'un parachute et d'une caméra ont permis de saisir les conditions réelles de ce sauvetage. Christophe Robin est venu les commenter lors de l'Assemblée Générale. Il revient ici sur ce témoignage. Prochainement la FFPLUM diffusera sur son site internet les images de ce film spectaculaire et instructif.

Le MCR UL, premier de nos produits répondant à la définition FAI, a été élaboré dès 1996 pour l'Allemagne. A cette époque, l'utilisation de telles machines en France était encore un doux rêve que la FFPLUM a rendu possible deux ans plus tard. Nous avons alors été surpris par l'obligation allemande d'implanter un parachute sur ce type de machine. L'obligation réglementaire étant là, nous avons donc implanté ce dispositif, qui non seulement ébranlait nos certitudes, mais entretenait de nombreuses interrogations quant à son utilité réelle. Considéré, quoi qu'il en soit, comme un moyen de sécurité "supplémentaire" nous avons adopté ce dispositif sur tous nos avions d'essais d'ouverture de domaine de vol.



Le MCR a anticipé de deux ans la réglementation de 1998

→ Circonstances

C'est ainsi qu'en octobre 2001 nous avons entrepris de greffer sur les essais de vrilles standards (JAR VLA) du MCR ULC un programme plus complexe en avance de phase sur le développement d'une version voltige. Le MCR ULC ayant du mal à entretenir de lui-même la vrille, gage de sécurité pour un aéronef en catégorie normal, mais véritable plaie pour un avion de voltige, nous avons modifié le débattement des gouvernes et la position de son centre de gravité. L'aéronef dédié aux essais était équipé d'un parachute BRS1050. Nous avions, à tout hasard, répété avec le pilote, Paul PRUDENT, les procédures de sécurités que nous mettrions en œuvre en cas d'un défaut de sortie de vrille. A tout hasard cependant, puisque la machine avait réalisé plusieurs centaines de tours dans toutes les configurations possibles et imaginables les jours précédents. La procédure prévoyait un départ en vrille à 10 000ft pour un déclenchement du parachute à 5 000ft si nécessaire. J'étais personnellement au sol en tant qu'ingénieur d'essai, avec pour mission d'assurer la sécurité trafic, de noter les remarques

du pilote, et d'informer et de conseiller le pilote le cas échéant sur l'attitude de l'aéronef.

Les essais ont eu lieu à Darois (LFGI) par un temps magnifique et un vent très faible. Paul a exécuté alors plusieurs séries de vrille, ponctuées par des reprises d'altitude. Ces essais préliminaires ayant été réalisés sans le moindre signe avant coureur d'un problème quelconque, nous décidons d'attaquer une dernière vrille. Celle-ci serait une vrille à gauche, plein gaz et plein petit pas (les effets moteur étant pro vrille dans ce cas), déclenché 15km/h avant la vitesse de décrochage (l'aéronef ne décrochant pas de lui-même plein gaz), et en croisant la gouverne (manche extérieur à la vrille ce qui est pro-vrille avec une tendance à l'aplatissement de la vrille). Cette vrille, qui ne correspond à aucun cas réel, avait pour objectif de finaliser l'enveloppe des vrilles du MCR ULC.

→ L'incident

Dès la mise en vrille, un phénomène étranger attire mon attention depuis le sol. La vrille s'est directement installée au bout de deux tours, alors qu'il faut généralement 3 à 4 tours, et le taux de lacet est de l'ordre d'un tour en 2 secondes au lieu d'un tour en 3 secondes sur la centaine de vrille précédente. Au bout de deux tours, la sortie ayant été obtenue en moins d'un demi-tour pour toutes les autres vrilles, il m'apparaît évident qu'il y a un problème. Plus inquiétant, l'attitude de l'aéronef, assez piquée, semble parfaitement stable, alors que dans cette machine la moindre sollicitation des commandes est visible de l'extérieur. Paul, après coup, nous indiquera que les commandes étaient inopérantes, sans aucun effort, ainsi que les effets moteur. La manœuvre inhabituelle de mise en vrille avait conduit la machine dans un mode totalement inconnu. Inquiet sur l'état de conscience de Paul dans la machine, il lui est indiqué d'appliquer les commandes pro vrilles (manche pour, et arrière) pour tenter de le faire repasser dans une vrille " normale ". Faute de réaction de Paul, qui en fait était fort occupé à se préoccuper d'autres choses que de la radio, je lui répète la consigne d'utilisation du parachute.

→ L'utilisation du parachute

Après deux tours supplémentaires, très très longs vus du sol, dans la mesure où nous ne savions pas que Paul attendait consciemment l'altitude limite (5 000ft) pour déclencher le parachute, celui-ci tire enfin la poignée. Il s'ensuit un feu d'artifice mêlant le bruit de la roquette pyrotechnique, l'arrachement de la trappe de parachute, des scotchs de protection





des sangles et de la sortie des différents constituants du parachute. En environ 2 à 3 secondes et 100 mètres de perte d'altitude la machine est stable sous son parachute avec une assiette plus piquée que la théorie. L'appareil étant équipé d'une caméra fixée sur la queue et utilisée pour dé-briefer les essais de vrilles, nous avons les images de la sortie de celui-ci. Sur celles-ci on voit distinctement la sortie de la roquette (fumée), la sortie de la toile du parachute, des sangles de parachute, l'arrachement des scotchs de maintien et l'arrêt de rotation de la machine.



Entre 2 et 3 secondes pour stabiliser la machine.

Il s'ensuit une descente de 1min et 50 secondes pendant laquelle Paul tentera de dévier, avec un certain succès, la course de l'avion sous son parachute par les effets moteur. En fait, le vent, trop important, poussait inexorablement l'aéronef vers la forêt à proximité de l'aérodrome. Ceci permit toutefois de vérifier que le pilote pouvait contrôler partiellement la machine en roulis mais également en légère translation. Le temps de descente confirme les données du concepteur du parachute sur la vitesse de descente, soit environ 5 à 6 mètres par seconde.

L'analyse des images montre également que la sangle arrière du parachute n'était pas tendue. En effet, l'attitude de l'avion étant relativement piquée par rapport à la trajectoire verticale de sortie du parachute, les sangles ont serré le fuselage et le seul poids statique de l'avion sous cet angle n'a pas permis à la queue de descendre et donc la sangle arrière de se tendre. Il s'ensuit une attitude plus piquée une fois sous parachute. Cela n'a remis en cause en aucun cas le bon fonctionnement du parachute, mais souligne l'importance d'avoir une libération sans effort des sangles. La réception de la machine s'est faite dans des arbres d'environ 15 mètres de haut. L'aéronef est arrivé au milieu d'une simili clairière et n'a pas heurté le moindre gros arbre. Les photos jointes montrent la traversée des arbres qui durera environ 3 secondes. Paul coupe alors les contacts comme il se doit et quitte l'aéronef.



→ Les suites

Je retrouve Paul dans les bois, parti à pied en direction de la piste, moi dans l'autre sens après avoir traversé l'aérodrome en courant. Après la certitude qu'il était en pleine forme, m'a première question "technique" fut sur la sensation du choc à l'ouverture. La réponse de Paul fut sans aucune ambiguïté : "la sensation était fort agréable et confortable"...Le hasard des événements a voulu que deux représentants du bureau enquête accident aient été sur la plate-forme de Darois chez un autre constructeur, et dehors au moment de ces événements. Tous deux ont eu leur attention attirée par le bruit de tir de la roquette et purent donc suivre l'ensemble des événements en direct. Nous avons donc eu la surprise de retrouver ceux-ci dans la forêt, moins de 5 minutes après notre arrivée : jamais une intervention ne fut aussi rapide ! L'avion fut démonté et transporté jusqu'aux ateliers moins d'une heure après. Les dégâts étaient relativement faibles, et principalement localisés au niveau de la partie moteur de l'avion qui a absorbé la plus grosse partie du choc.



Une heure après, devant les ateliers.

Paul, pour sa part, après un petit tour dans l'hélicoptère du SAMU que nous avons prévenu pendant le temps sous parachute, et un check-up, referra un vol plus calme, le soir même, sur un MCR 4S.

→ Quelques enseignements : Ça marche !

Il existe un monde entre connaître un dispositif de secours sur le papier, et le voir fonctionner en condition réelle. Dans ce cas précis, son utilisation, qui avait été programmée comme moyen de secours potentiel, s'est déroulée exactement comme prévu et avec des caractéristiques conformes aux données du fabricant. La sortie a eu lieu en 2 secondes, l'avion a perdu environ 100 mètres pendant la sortie, et la vitesse de chute de l'ordre de 5 m/s a totalement protégé le passager tout en endommageant que très partiellement la machine. Ce vécu en direct a balayé tous les doutes de ses participants, Paul et moi-même au premier chef, mais également les représentants du BEA sur place.

Le 8 avril dernier en Colombie britannique, un pilote avec trois passagers à bord a perdu le contrôle de son SR-20 qui s'est mis en vrille, l'appareil a fait une descente de 9000ft sous parachute. La vrille aurait été déclenchée par de fortes turbulences au-dessus des montagnes et un problème de gestion de carburant.

Le 10 avril un SR-22 en condition IMC juste après le décollage a perdu tous ses instruments, là encore le parachute a fonctionné. Ces deux sauvetages font suite à celui d'octobre 2002 qui a sauvé une vie. 5 vies sauvées qui confirment de l'intérêt de la politique de Cirrus qui monte les parachutes en série sur ses appareils.

(Informations Aviasport
mai 2004)



le parachute



sauve des vies

Collision en vol
Turbulence de sillage
Malaise
Défaillance structurelle
Perte de contrôle
Vrille basse altitude
Terrain inhospitalier
Terrain très court

...
**Fautes du pilote ?
Pas celles du passager !**



Monter un parachute, est une bonne chose, mais il convient qu'il puisse fonctionner convenablement. A cet effet, il est très important que l'implantation soit étudiée avec soin. En particulier, il semble capital que les sangles puissent se libérer très facilement avec un faible niveau de contraintes comme cela était le cas dans notre exemple.

Le parachute ne doit pas être une astuce pour augmenter la masse maximale de 22.5kg mais doit bénéficier de beaucoup de soin au moment de la conception de son installation.

Le parachute est un moyen de secours pour les passagers mais il préserve également l'essentiel de la structure de la machine en cas d'utilisation. Outre l'aspect "parachute", nos mésaventures soulignent si besoin était que la vrille est bien un phénomène pouvant être imprévisible qu'il convient de manier avec la plus grande prudence.

Nous devons dans les mois à venir faire des essais complets avec 10 tirs réels de parachute sur un MCR modifié à cet effet. Les configurations (altitudes et vitesses) de la machine ont été prévues pour prendre en compte la plus grande partie des possibilités pouvant être obtenues en réalité de manière à valider d'une manière un peu plus globale l'efficacité du dispositif dans la totalité d'un domaine de vol.

Sur nos productions, le parachute est disponible sur tous les biplaces, avions ou ULM et nous finissons l'installation de celui-ci sur notre quadriplace (MCR4S). Il reste une option, mais que nous conseillons volontiers, malgré le coût, notamment dans le cadre d'utilisation particulière tel que le survol fréquent de zone inhospitalière (eau ou montagne). Dans tous les cas, plus question de faire des essais sans parachute chez Dyn'Aéro !

Christophe Robin



Il y a 3 ans, Volez avait nettement marqué ses réticences sur l'utilisation du parachute. Dans le numéro du mois de juin, Volez écrit : "Mais comme toujours en ce qui concerne le secteur de l'ULM, tout évolue très vite et plutôt dans le bon sens. Il est aujourd'hui acquis que les parachutes de sauvetage global à déploiement pyrotechnique peuvent sauver des vies." (Volez, Juin 2004)

15 mètres de haut.





Boutique FFPLUM 2004

Portez le logo de notre fédération !

Casquette 7 pans

broderie latérale, Taille unique.

Couleur : Olive.

Prix : 6,00 €



Casquettes Light

broderie frontale, couleur : Marine.

Taille unique. **Prix : 8,00 €**

Tee-shirt col V

100 % coton peigné, certifié 165gr

Tailles : S, M, L, XL, XXL

Prix Blanc : 7,00 €

Prix Bleu : 8,00 €



Chemisette Melbourne

haut de gamme

100% coton, manches courtes.

Tailles : M,L,XL,XXL

Prix : 30,00 €



Veste polaire zippée

100% polyester, anti-peluche.

Coloris : marine.

Tailles : M, L, XL, XXL

Prix : 32,00 €



Sac de voyage Montana

Dim. 65x37x32cm, avec compartiment de fond zippé double sens, polyester 600D.

Coloris : marine.

Prix : 20,00 €



Veste femme ALIZÉE

100% polyester avec enduction PVC, intérieur matelassé, coupe cintrée, Coloris : beige. Tailles : S, M, L, XL

Prix : 45,00 €



Sac à dos

Dim. 36x48cm,

Coloris : marine.

polyester 600D

Prix : 13,00 €



Blouson bleu BOMBER'S

2 poches intérieures

et extérieures,

100 % polyester,

doublure orange.

Tailles : S, M, L,

XL, XXL

Prix : 55,00 €



Ladies Gilet

Gilet 380 Gr. 100 % coton, fermeture éclair, coupe ceinturée, col doublé.

Coloris : beige, Tailles : S, M, L, XL

Prix : 30,00 €



Gilet multipoches TRUCKER

Couleur bleu et noir, 100 % coton

Tailles : S, M, L, XL, XXL

Prix : 40,00 €



Sweat shirt blanc ou chiné

brodé cœur, 260 Gr

100 % coton jersey.

Tailles : S, M, L, XL, XXL

Prix : 20,00 €



Gilet multipoches SAFARI

Couleur beige,

100 % coton

Tailles : S, M, L, XL, XXL

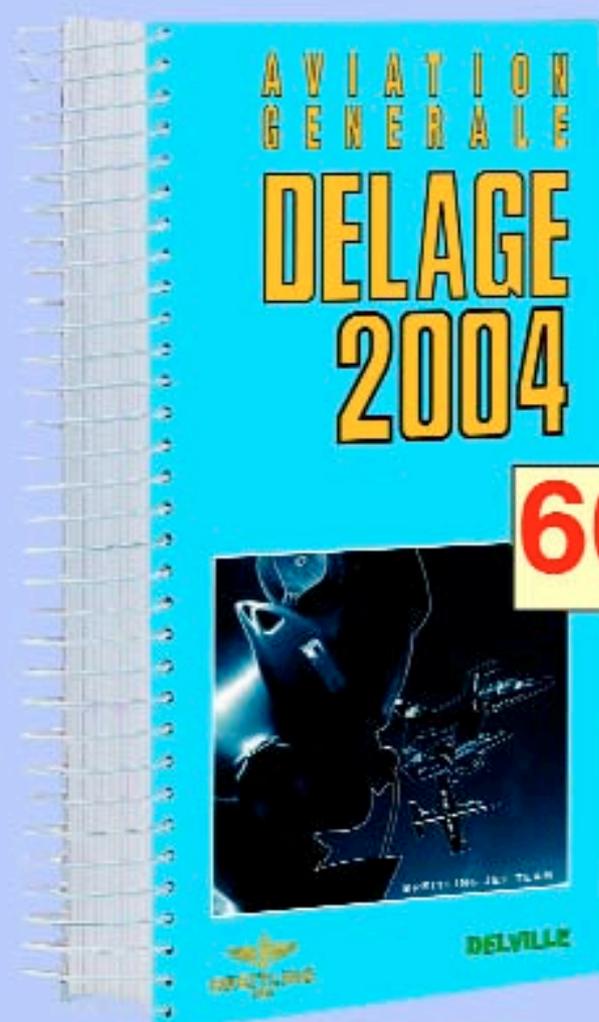
Prix : 40,00 €

DELAGE 2004

L'INDISPENSABLE

NOUVELLE EDITION

PLUS DE 10000 MISES À JOUR



60 €

Les 436 aérodromes français et leurs approches

- Cartes 4 couleurs
- Situation
- Position
- Fréquences Radio
- Consignes particulières
- Restrictions
- Activités : VFR/IFR
- Altitudes
- Météo
- Horaires
- Avitaillement

Renseignements généraux

- Indicateurs d'Appels et Fréquences
- Radionavigation
- Organisation de l'Aviation Civile
- Direction Aviation Civile et Districts
- Termes et Abréviations Aéronautiques
- Répertoire de Associations Aéronautiques

37 ans de référence

Éditions Delville

44, rue du Cherche-midi - 75006 Paris

Tél : 01 42 22 72 90

Fax : 01 42 22 65 62

E-mail : guide.delage@delville.fr

**UN SEUL VOLUME
AVEC RELIURE
SPIRALE**

La liste des instructeurs 2004



retrouvez toute l'info sur notre site

www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com
www.ffplum.com

Alsace



FRITSCH PIERRE (P)
ADVENTURE PARAMOTEUR ALSACE
67000 STRASBOURG - 06 20 71 87 00

BRENCKLE JACQUES (M)
52 RUE PRINCIPALE 67160 SALMBACH
03 88 53 63 06 - 03 88 53 65 56

LEDIG CHARLES (P M)
9 RUE DES CHAMPS 67480 KAUFFENHEIM
06 83 61 21 16

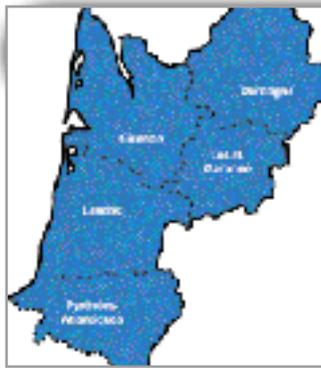
LETHUILLIER DOMINIQUE (R)
29 RUE DU GENERAL DE GAULLE
67520 KIRCHEIM
06 07 25 30 49 - 03 88 30 10 47

SOULAT CHRISTIAN (M)
2 RUE DE GENEVE 67640 FEGERSHEIM
03 88 64 12 66 / 06 86 91 54 34

WARTH JEAN LUC (R)
7 RUE PRINCIPALE 68320 KUNHEIM 03 89 49 13 81-
06 81 17 06 52 - 03 89 49 13 81

BAILLARGEAU PIERRE (P M)
2 RUE RAOUL LANG 68560 HIRSINGUE
03 83 90 21 97

Aquitaine



OYARBIDE JEAN-CLAUDE (M)
PASSAGE CHEYOYO 24210 THENON
06 08 52 39 41 - 05 53 05 48 79

TERRASSON PIERRE (M)
ULM BLAYELEC 33000 MARCILLAC
05 57 42 14 69

BELLE CROIX PHILIPPE (M)
MEDOC ULM EVASION 33121 CARCANS
05 57 70 10 77

CURSOLLE JEAN-PIERRE (M A)
904 CHEMIN DU SOC 33121 CARCANS
05 57 70 10 77 - 05 56 59 42 25

ZELLER ROBERT (M)
LES 3 A - 33190 FLOUDES
05 56 61 14 42

MEYNIE CLAUDE (M)
ASSOCIATION LES AILES D'AQUITAINE
33260 LA TESTE DE BUCH
06 82 05 30 97 - 06 23 15 62 63

BENTAYOU GHISLAIN (R)
26 RUE AUGUSTE RENOIR 33600 PESSAC
05 56 37 86 21 - 05 56 37 86 21

GUILLEN BRUNO (P)
68 AVE DE LEONAN 33650 LA BREDE
05 56 78 45 15-06 84 11 36 75-05 56 78 45 15

ORTET DENIS (M)
BORDEAUX AVIATION 33850 LEONON
05 56 64 81 81 - 05 56 57 12 29

JALOUSTRE RENE (M)
AMICALE DES ANCIENS DE L'ALAT
40100 DAX 05 58 74 89 69 - 05 59 45 42 54

PENIN EMMANUEL (R)
43 AVENUE DE LA PYRAMIDE 40200 MINIZAN
06 14 15 32 73

VEZIA FREDERICK (M)
61 ROUTE DE HAYET 40230 SAUBRIGUES
05 58 77 91 89 - 05 58 77 91 89

DESTENAVES HENRI
33 ROUTE DE SUBEHARGUES
40800 AIRE SUR L'ADOUR 06 13 30 18 79

TISSERAND OLIVIER (M)
AERO CLUB D'AIRE SUR L'ADOUR
40800 AIRE SUR L'ADOUR
05 58 71 64 66 - 05 58 71 46 98

HOURTILLAN JEAN LUC (P M)
BASE ULM DE FOURQUES 47200 FOURQUES
06 03 49 82 31

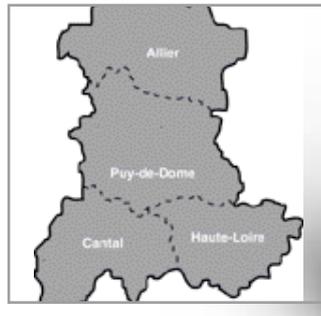
POURTET DANIEL (M)
AC CASTILLONNES 47330 CAVAR
05 53 36 85 99 - 06 81 16 86 77

PELLER BERNARD (M)
ECOLE PLANET'AIR 64190 NAVARRENX
06 15 22 84 83 - 05 59 66 16 74

TAILLEBRESSE PATRICIA (P)
PLANET'AIR 64190 NAVARRENX
06 15 22 84 83 - 05 59 27 31 42

SANCEO RENE (P R)
KORRIGANE 64310 ST PEE SUR NIVELLE
05 59 54 12 82

Auvergne



MEUNIER HERVE (P M)
46 AVENUE DE LA REPUBLIQUE
03100 MONTLUCON 04 70 28 24 89

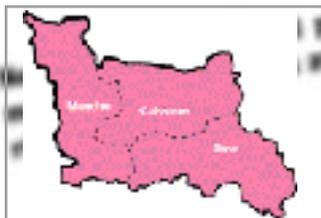
BOYER THIERRY (P M)
RESIDENCE LES ILES 03200 VICHY
06 70 70 18 52

PONSOT BERNARD (M)
MIREMONT 63380 MIREMONT
04 73 86 84 52

CHARPENET JEAN (P)
10 RUE JEAN JAURES 63550 ST REMY S/ DUROLLE
04 73 68 69 22 - 04 73 68 73 00

SERRE JEAN MICHEL (P M)
LIBRE A TOI ULM 63890 ST AMANT ROCHE SAVINE
06 88 35 02 66

Basse Normandie



BILLIAU CLAUDE SERAPHIN (M)
LES BUTTES HINOULT 14130 BONNEVILLE/LOUVET
02 31 65 43 55 - 02 31 65 43 55

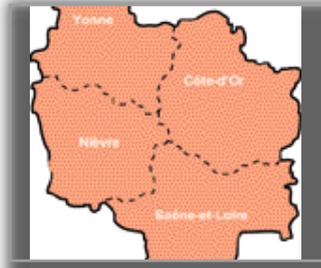
SIMONET HAUTECLAIRE (M CAEA)
MAIRIE DE BAYEUX 14400 MOSLES
02 31 92 46 69

HULIN DIDIER (P)
4 CHEMIN DES COGNETS 50530 DRACEY
02 33 48 67 48 - 02 33 48 67 48

LEPERLIER ANDRE (P M)
15 RUE DE PARIS 61100 FLERS
06 07 10 24 12 - 02 33 96 28 31

CORBET CLAUDE (M)
46 RUE DE CHENNEBRUN 61300 L'AIGLE
02 33 24 33 78 - 02 33 24 37 91

Bourgogne



CLAIR JEAN YVES (P)
18 RUE DU TIRE PESSEAU 21000 DIJON
03 80 45 11 40

FINET GILLES (P R M A)
GRAND SUD EVASION 21000 DIJON
03 80 43 46 93

EMPIO YVES (P M)
BATEAU NUAGE 21110 THOREY EN PLAINE
06 16 45 62 96

OTTIGER WALTER (M)
AERO CLUB DU VAL 21120 TIL CHATEL
03 80 95 17 87 - 06 86 38 11 52

DEFAUT MICHEL (P)
4 RUE DES VIGNES 21130 FLAGEY LES AUXONNE
03 80 31 13 09

BERTRU RAYMOND (M)
LES MILENTS DE L'AUXOIS
21140 SEMUR EN AUXOIS 03 80 97 11 29

LAFFITE ANDRE-GEORGES (P M)
U AILES AIME - 21200 BEAUNE
03 80 22 42 90 - 06 03 69 57 42

SANTOS Y MORALES BARTHOLOME (P M)
16 BOULEVARD DES CLOMIERS 21240 TALANT
03 80 56 37 42 - 03 80 56 37 42

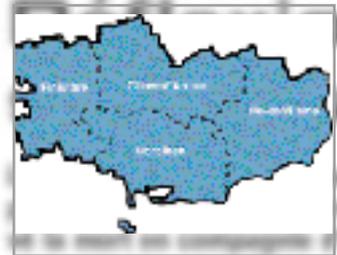
ROUSSEL ALAIN (R)
10 RUR D AUMONT 21340 NOLAY
03 80 21 75 53 - 06 71 20 78 01

BARBIE DENIS (P)
LA TOUR - 21410 FLEUREY SUR OUCHE
03 80 33 65 78-06 62 27 57 41-03 80 33 65 78

VIE JEAN FRANCOIS (M)
AERO 58 JV - 58180 MARZY
06 87 43 04 87 - 03 86 36 39 30

TIREL CHRISTIAN (M)
HANGAR ULM 89140 GISY LES NOBLES
03 86 67 20 70

Bretagne



MERIGLIER PHILIPPE (P)
ULM CLUB LA PIMPOLAISE 22500 KERFOT PAIMPOL
02 96 20 85 33 - 06 09 83 33 27

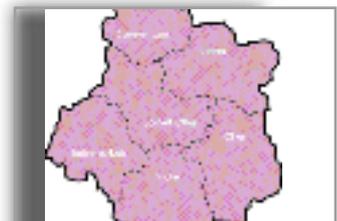
MILLASSEAU JOEL (M)
MORLAIX ULM CLUB 29600 MORLAIX
02 98 62 06 69

PLASSART LAURENT (P M)
AEROPORT DE MORLAIX 29600 MORLAIX
02 98 88 78 78-06 86 41 47 85-02 98 88 71 01

DELMOTTE ROBERT (M)
26 RUE DE BOURHIOL 29630 PLOUGASNOU
02 98 72 32 09 - 02 98 72 32 09

LECUYER GERARD (M)
1 RUE SAINT JEAN 56300 PONTIVY - 02 97 25 45 08

Centre



BEAUX HERVE (P)
LES CLOUX 18170 MORLAC
02 48 56 26 52 - 02 48 56 26 52

FRESLON PIERRE **M**
4 LES VALLEES FROIDES 18570 TROUY
02 48 20 20 37

GARCIA ANTOINE **M**
38 RUE DE LA SANGLERIE 28200 CONIE MOLITARD
02 37 96 10 13 - 06 08 31 37 49

PENEAX RAYMOND **P M**
LE HAT BOIS 28240 MEAUCE 02 37 81 13 21

BIEUVILLE JEAN-JACK **P**
6 RUE DE LA TOUR 28500 GERMAINVILLE
06 03 80 49 20-02 32 37 63 29-02 37 43 25 81

CARRE STEPHANE **P M**
FERME DE PANNES 28700 HOUVILLE LA BRANCHE
06 08 10 17 36/02 37 25 75 4302 37 25 75 43

ROUSSEAU HERVE **P**
19 RUE DE LA JOUBARDIERE 28800 PRE ST MARTIN
02 37 47 22 94 - 06 08 47 17 00

RENAULT JEAN-CLAUDE **M**
11 ALLEE DES PENSEES BRASSIUX 36130 DEOLS
02 54 35 70 66 - 02 54 35 11 61

FERMAUT DOMINIQUE **M**
CLUB ULM 36 - 36200 ARGENTON SUR CREUSE
06 07 82 78 77

MOSZKOWICZ HELMUT **M**
AEROCUB LES AILES DU BOISCHAUT
36600 VICQ SUR NAHON
02 54 40 35 98 - 02 54 40 36 00

CUVIER JEAN MARIE **R**
PHEBUS PARAMOTEUR UML
37210 VERNOU/BRENNE 06 21 78 45 15

BRAULT FRANK **M**
17 BIS RUE ST VENANT 37230 LUYNES
02 47 55 52 70 - 02 47 24 97 00

GUTIERRES JEAN-LOUIS **R**
LA GACHETIERE 37350 PAULMY
04 92 30 94 - 06 73 59 30 12

DOUARD PHILIPPE **P**
NATUR/AILES 37600 LOCHES
06 61 76 05 01 - 02 47 59 06 01

LE BIHAN LAURENT **P**
T.R.U.C 37600 LOCHES
06 61 76 05 01 - 02 47 59 05 79

LHOMME CHRISTIAN **P M**
32 RUE DES MORIERS 41000 BLOIS
02 54 74 17 99 - 02 54 78 56 84

FOUCHER ANDRE **M**
AIR CLUB BLOIS VENDOME 41330 VILLEFRANCOEUR
02 54 20 17 68 - 06 07 49 17 08

MATEOS JEAN **R**
UCOM 45430 MARDIE
06 80 48 74 84 - 02 38 43 75 08

DUJARDYN MICHEL **P M**
106 BOULEVARD KENNEDY
45800 ST JEAN DE BRAYE - 02 38 21 75 35

Champagne Ardennes



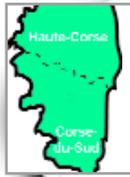
JAUSSAUD ROBERT **M**
55 RUE MONGE 08000 CHARLEVILLE MEZIERES
06 82 45 24 67

RUSCIANI SALVATORE **M**
25 RUE JEAN JAURES 10500 BRIENNE LE CHATEAU
03 25 80 18 19-06 08 24 19 06-03 25 43 63 69

GRIMM EDGAR **M**
AERODROME 51150 PLIVOT
03 26 52 14 04 - 03 26 52 14 04

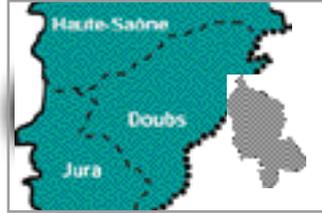
AUBRIOT XAVIER **P M**
CLUB PASSION AILES 52000 LAVILLE AUX BOIS
06 87 42 08 53

Corse



ROMAGNOLI CHARLES **M**
LIEU-DIT POGGIOLE
20230 SAN NICOLAO
04 95 38 55 35
04 95 38 47 11

Franche Comté



CUILLE PATRICK/CVACD **M**
25220 THISE
03 81 61 10 47 - 06 07 83 38 00

SURANYI PARTICK **M**
2 RUE DES MARRONNIERS 25220 CHALEZE
03 81 63 69 41 - 06 07 50 82 32

BARBEY OLIVIER **P M**
ULM SERVICES LOISIRS 25520 GOUX LES USIERS
03 81 39 26 04 - 03 81 39 26 05

FORNEROD CEDRIC **P M**
LIEU DIT LA VRINE 25520 GOUX LES USIERS
03 81 39 26 04 - 03 81 39 26 05

PHILIPPE MARC **M**
19 RUE DES MESANGES 25550 BAVANS
03 81 96 27 16

MONNIN ERIC **M**
ULM 25 - 25870 BONNAY
03 81 58 73 01

AEBY PHILIPPE **M**
ROUTE DE SAINT-REMY
70160 CUBRY LES FAVERNEY 03 84 91 23 04
06 83 96 07 32 - 03 84 91 20 52

PERRET MICHEL **R**
FRANCHE COMTE PARAMOTEUR
70200 LURE 03 84 30 04 55

MASSIP YVES **M**
TUBE ET TOILE 90 - 90300 SERMAMAGNY
03 84 26 40 41

Ht. Normandie



DEHORS FRANCOIS **P**
CLUB AVIATION LEGERE DE HAUTE NORMANDIE
27100 VAL DE REUIL 02 32 61 22 67

MAILLARD CHRISTIAN **M**
CALHN - 27100 VAL DE REUIL
02 35 73 12 48 - 02 35 79 14 83

ZAINAL ALEXANDRA **M**
CALHN - 27100 VAL DE REUIL 06 67 07 85 97

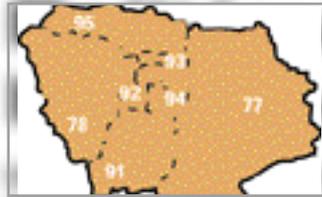
CANGE GERARD **P M**
19 RUE DES CINQ ACRES
27150 LA NEUVE GRANGE
02 32 55 22 37 - 02 32 55 22 37

CANGE MATTHIEU **M**
19 RUE DES 5 ACRES 27150 LA NEUVE GRANGE
02 32 55 22 37 - 02 32 55 22 37

MIGOTTI GERARD **M**
30 RUE ST MARTIN DE LA CORNEILLE
27340 ST CYR LA CAMPAGNE
02 35 87 49 58 - 02 32 61 22 67

NAGARD ERIC **M**
CLUB ATHLETIQUE DES CHEMINOIS STEPHANIS
76800 ST ETIENNE DU ROURAY - 06 14 99 73 62

Ile de France



DHONDT RENE **M**
LES RANDONNEURS DU CIEL 75011 PARIS
06 12 05 23 45 - 01 43 73 05 11

MILLOT GERARD **P**
12 RUE PASTEUR 75011 PARIS
01 56 20 22 40 - 01 56 20 22 49

KLOETI ROLAND **P A**
53 RUE BOISSIERE 75116 PARIS 01 45 53 27 67
06 12 52 13 36 - 01 45 53 27 67

BONNET BERNARD **M P R**
11 RUE DU GENERAL LECLERC 77140 NEMOURS
06 81 51 49 23

COGNERAS CHRISTIAN **M**
MACH 01 - 77450 ISLE LES VILLENY
01 60 04 47 03 - 01 60 04 41 97

LEQUESNE ROLAND **M**
11 RUE DE LA DHUIS 77860 QUINCY VOISINS
01 64 63 14 13 - 06 71 63 01 08

SENSE JOEL **R**
6 RUE DE LA CAVEE
78250 GAILLON SUR MONTCIENT
06 07 67 13 21

LEVEQUE ROGER **M**
10 RUE GEORGES SEVRAT 78370 PLAISIR
01 30 54 19 79 - 06 08 47 06 68

CHOLLOU DOMINIQUE **R**
46 RUE ALBERT JOLY 78400 CHATOU
01 30 71 63 28

MAGNEVILLE ALAIN **M**
43 RUE BOURDILLON 78540 VERNUILLET
06 10 19 20 71

DE TRUCHIS GAETAN **P M**
LIBREMAX ULM 78630 MORAINVILLIERS
06 89 94 27 95 M/P

QUEVAL JEAN CLAUDE **P**
6 CHEMIN DES LAYONS 78660 ABLIS
01 30 59 00 54 - 02 37 25 75 43

BRET PASCAL **R CAEA**
6 RUE DE LA VOIE VERTE 91160 BALLAINVILLIERS
01 69 34 63 04 - 06 80 44 07 30

RELMONT FABRICE **P**
12 ROUTE DE JANVILLE
91580 AUVERS ST GEORGES
01 60 80 24 58

ROCHERIEUX JACQUES **R**
107 CHEMIN DU GUETTE LIEVRE
91580 AUVERS SAINT GEORGES
01 60 80 34 36 - 06 08 92 05 02

IMIOLA PATRICK **R**
3 RUE GEORGE SAND 91790 BOISSY S/ ST YON
01 60 82 09 59 - 06 10 90 21 27

LECLUYSE FABIEN **P**
16 ROUTE DE LA RUCHERE
91820 BOUTIGNY SUR ESSONNE
01 64 57 64 98 - 06 09 27 77 15 - 01 64 57 79 79

BILQUEZ ERIC **M**
18 RUE LOCARNO 92150 SURESNES
06 03 01 25 79

CANON DANIEL **M**
15 BIS RUE DU DR LAFOSSE
92170 VANVES 01 46 62 61 50

DE LAVALLADE ALAIN **M**
43 BLD GEORGES SEURAT
92200 NEUILLY SUR SEINE
01 47 47 03 41 - 05 45 22 22 33 - 01 47 56 98 29

DUVIVIER RAYNALD **M**
53 RUE DU PLATEAU 92320 CHATILLON
01 47 35 99 89 - 06 11 71 50 99

LISMONDE MICHEL **P M**
32 RUE DE BELFORT 92400 COURBEVOIE
06 80 91 38 44 - 01 49 37 93 31

HOFFMANN JACQUES **M**
7 AVENUE FREDERIC ROUSTAN 92600 ASNIERES

LE CAMUS PIERRE JEAN **P**
17 AVENUE VICTOR HUGO 94700 MAISONS ALFORT
06 63 17 72 76

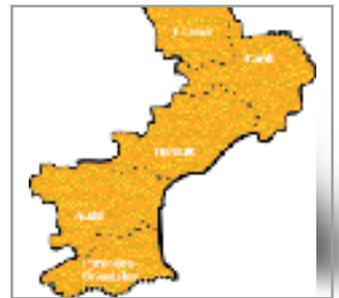
GARNIER GERARD **M**
LES RANDONNEURS DU CIEL
95000 BERNES SUR OISES
06 12 05 23 45 - 01 43 73 05 11

HELARY YVES **R**
SARL D YVES AIR PUB PARAMOTEUR
95420 LA CHAPELLE EN VEXIN
01 34 67 23 71 - 01 34 67 07 24

OTTONELLI PIERRE JEAN **R**
4 BIS RUE DES Patis 95450 SERAINCOURT
01 34 66 18 44 - 06 81 33 39 26 - 01 34 75 10 72

MOREAU ERIC **M**
8 CHEMIN DE LA JUSTICE 95650 BOISSY L'AILLEVE
06 63 97 20 02

Languedoc Roussillon



MAZIERES PIERRE **M**
AEROCUB JEAN DOUDIES 11000 CASTELNAUDARY
04 68 23 10 50

RICARD LUCIEN **M**
33 PECH DES MOULINS 11430 GRISSAN
04 68 49 28 67

CAMBON FABRICE **R**
2 IMPASSE D ALICANTE 30000 NIMES
06 14 37 69 70

GEIGER HANS **P M R**
34 RUE DU TORIL 30000 NIMES
04 66 26 73 51

HUARD PATRICK **M**
20 RUE DES GRILLONS 30132 CAISSARGUES
04 66 29 77 74 - 06 63 69 35 66

HEDDOUCHE RAMAD **P M**
PLACE DE LA REVOLUTION 30840 MEYNES
04 66 57 63 22 - 04 66 57 63 22

LANDRI GERARD **P M A**
LA COUPOLE 34350 VENDRES
04 67 39 51 99 - 04 67 32 03 63

SALINAS DIDIER **R**
2 CHEMIN DE LA BAUDIÈRE 34370 CRESSAN
04 67 93 79 81

retrouvez
toutes les infos
fédérales sur
www.ffplum.com



suite du Languedoc Roussillon



MORAT BERTRAND **P M**
41 RUE DES ORTOLANS
34750 VILLENEUVE LES MAGUELONNES
04 67 69 02 76 - 06 89 87 10 82

LAFON URBAIN **M**
13 RUE DU XERES 66330 CABESTANY
04 68 67 25 46

DESCHAMPS HERVE **P M**
15 RUE DU 8 MAI 1945
66410 VILLELONGUE DE SALANQUE
06 10 51 86 79 - 04 68 73 96 78

LOPEZ MICHEL **M**
BASE ULM 66440 TORREILLES
04 68 28 13 73 - 04 68 28 36 04

SOUM PIERRE **R**
SENSATION'AILES 66440 TORREILLES
04 68 28 40 68

VERMEL KIEN **M R**
SENSATION'AILES 66440 TORREILLES
04 68 28 40 68 - 04 68 28 13 73

REGIS JEAN LOUIS **P**
ULM AIR ROUSSILLON 66550 CORNEILLA LA RIVIERE
04 68 57 18 26 - 04 68 57 25 15

MOTSCH RENE **M**
5 RUE EMMANUEL CHABRIER
66750 ST CYPRIEN VILLAGE 04 68 21 09 55

Limousin



VRIET-LABROUCHE PHILIPPE **M**
AEROCUB D'USSEL THALAMY 19200 USSEL
05 55 72 18 57

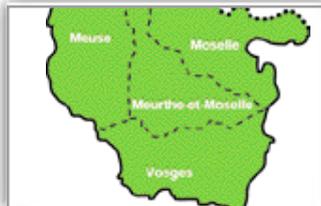
BOURREL PHILIPPE **M**
DETACHEMENT AERIEN GENDARMERIE
19300 EGLETONS 05 55 93 62 16

BROC ERIC **P**
ADPA VOL LIBRE CORREZE 19400 ARGENTAT
06 23 12 77 69

GUINEL PAUL **M**
COMBELERAT 23320 SAINT VAURY
06 08 28 44 41

PENAUD HERVE **M**
ULM CLUB DES DEUX BRIANÇES
87380 ST GERMAIN LES BELLES
05 55 71 82 42

Lorraine



BOHN JACQUES **M**
15 RUE DU GRAND VERGER 54000 NANCY
03 83 40 28 02 - 06 82 92 01 37

GRUBER PHILIPPE **R M**
14 RUE DU CHEMIN BLANC 54000 NANCY
06 74 28 20 91 - 03 83 96 57 46

TAUZIEDE HUGUES **R**
6 RUE CYFLE 54000 NANCY 06 07 37 47 42

ROBIN ANDRE **P**
40 RUE DE DEAUVILLE 54260 LONGUYON
06 81 25 52 71

GUIRAUD PHILIPPE **R**
CHEZ MELLE FERCIOT LAETITIA
54520 LAXOU 06 82 88 45 75

NICOLAS GERALD **P**
5 CHEMIN DES REMPARTS 55200 VIGNOT
03 29 91 11 90 - 06 81 01 52 40 - 03 29 91 58 36

MICHEL NATHALIE **M**
LES PIAFS DU SAULNOIS 57260 DIEUZE
06 16 99 73 30 - 03 87 86 90 40

CALVINHAC ALAIN **M**
9 RUE DES CERISIERS 57400 SARREBOURG
03 87 03 39 16

KLEIN EMILE **M CAEA**
6 LES CLARISSES
57570 PUTTELANGE LES THIONVILLE
03 82 51 25 88 - 03 82 51 25 88

CHRISTOPH DANIEL **M**
14 A RUE AMBROISE THOMAS
57800 FREYMING MERLEBACH
03 87 81 08 59

PERNOT MICHEL **P**
25 RUE DES LONGS CHAMPS
88160 FRESSE SUR MOSELLE
03 25 25 21 88 - 06 17 68 98 65

JOUBERT FRANCIS **M**
367 GRAND'RUE 88330 VAXONCOURT
03 29 67 20 80 - 03 29 67 20 80

Midi Pyrenées



HALLUIN GERARD **M**
AC LES AILES TOULOUSAINES 31130 BALMA
05 62 16 29 92 - 05 61 39 87 41

ROMAN JEAN DANIEL **P M**
AERO CLUB DE ROUERGUE
12200 VILLEFRANCHE DE ROUERGUE
05 65 45 28 54 - 05 65 45 24 64

COSTES BERNARD **P**
GAPULM 12340 BOZOULS - 05 65 42 14 68

PUENTE ROBERT **A**
LIEU DIT LA VIGNE 31110 MOUSTAJON
05 61 79 37 69 - 05 61 79 00 48

AVERSO XAVIER **A**
14 RUE DES JUMEAUX 31200 TOULOUSE
05 61 48 83 91 - 05 61 48 46 55

LECURY MARC **R**
TOULOUSE PARAMOTEUR
31220 CAZERES - 06 61 77 31 31

POULAIN JEAN-CLAUDE **M**
18 RUE DE LA PALME 31240 L'UNION
05 61 74 39 20 - 05 61 74 39 20

CENA PIERRE **A**
31390 BOIS DE LA PIERRE 05 61 87 84 47

DELLAC PAUL **M**
31 CHEMIN MARIAL 31470 FONSORBES
05 61 91 25 25 - 05 62 23 03 43 - 05 62 23 03 43

TENNEGUIN THIERRY **A M**
AEROCUB LEONARD DE VINCI 31600 MURET
06 13 33 07 33 - 05 34 48 13 04

BOURRUST MICHEL **P M**
26 RUE ALFRED DE VIGNY 32000 AUCH
05 62 05 78 68 - 05 62 05 78 68

ORTEGA JOSE **R**
PASSION AILES ADAMS - 32140 ST BLANCARD
05 62 66 12 06

PRADERE PATRICK **M**
RUE FONTAINE SAINTE 32240 ESTANG
05 62 09 60 50 - 06 74 40 34 27 - 05 62 09 60 50

DELUC MICHEL **A**
ROUTE DE NOUGAROLET 32270 AUBIET
05 62 65 92 32

AYNIE JEAN CLAUDE **M**
RUE SANSAS 32380 SAINT CLAR
05 62 66 31 17

COURDESSES ROBERT **M**
ULM CLUB LOTOIS 46240 LABASTIDE MURAT
05 65 31 13 50 - 05 65 31 10 03

MILLOT PATRICK **P**
LATITUDE PYRENEES 65320 LUQUET 05 59 53 51 96

LAFFON ROBERT **M**
36 RUE DE LIGONIER 81100 CASTRES
06 81 38 82 10 - 05 63 59 64 56

ALLIOT JEAN FRANCOIS **P M CAEA**
CLUB ULM GYRO DE LA MONTAGNE NOIRE
81290 SAINT AFFRIQUE LES MONTAGNES
05 63 71 24 54 - 06 64 88 71 25

FABRE BERNARD **P M**
2 ROUTE DE LA BRESSOLLE 81300 GRAULHET
05 63 34 10 90-05 63 42 16 30-05 63 34 49 22

MEUNIER DENIS **P R**
LA GRANGE 81310 PARISOT
06 87 33 08 95 - 05 63 33 36 90

AXISA MARC **P**
26 LES TILLEULS 81500 LAVAUR
06 12 24 69 46 - 05 63 58 14 97

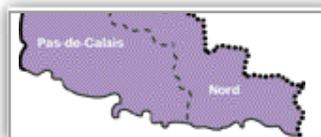
BONNES CLAUDE **P M**
LES BOULES 81500 CABANES
05 63 42 03 81 - 05 63 42 10 00

KIMPE MICHEL **M A**
CLUB ULM ST LIEUX LES LAVAURS
81500 ST LIEUX LES LAVAURS 05 63 41 70 44

LE GRAND JEAN-LOUIS **P M**
LA GRAVETTE 81800 LOUPIAC
05 63 33 83 34 - 05 63 33 83 34

DOUSSE ROBERT **M**
CLUB ULM MOYENNE GARONNE
82400 POMMEVIC 05 63 39 08 84

Nord Pas de Calais



DERMENGHEM DOMINIQUE **P M**
DELTA-NORD 59134 HERLIES
03 20 29 31 67 - 03 20 49 73 05 P/M

FOSSIEZ YVES **R**
5 RUEELLE AUX LOUPS 59218 POIX DU NORD
03 27 27 59 02

BISMAN ANDRE **M**
1939 RUE LASSON 59226 LECELLES
03 27 48 77 11/06 84 18 62 02

DHALLUIN JACQUES **R**
4 RUE DE LA MAIRIE 59530 LOUVIGNIES
03 27 25 63 88 - 06 75 86 94 11

BOULANGER PIERRE **P**
1 RUE FRANCOIS MITTERAND 62570 WIZERNES
06 99 26 81 43 P

BASTIEN FREDERIC **P R**
AERO NORD ULM 62840 LORGIES
03 21 65 50 83 - 06 85 36 30 96

Pays de Loire



MIGNEAUX LUDOVIC **R M**
CHEMIN DU BEL ENDRUIT 44340 BOUGUENAIS
02 40 26 99 58 - 06 84 39 88 73

LELIEVRE LUC **P**
BASE ULM LA PIERRIERE 44630PLESSE
02 40 51 86 69

REFALO MAURICE **M**
24 RUE DES CAPUCINS 49100 ANGERS
02 41 73 15 99 - 06 68 86 39 80

ROUL CHRISTIAN **M**
AVENTURAS PELICANO 49420 POUAMCE
06 08 32 65 60

FORET JEAN PIERRE **P M**
LES ECOTTAYS 53440 ARON
02 43 04 23 67 - 02 43 00 38 00

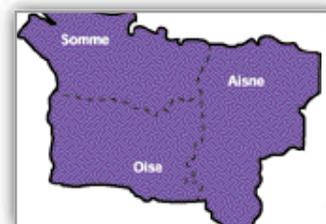
DESPOIS CHRISTOPHE **P**
37 AVE DE LA LIBERTE 72230 ARNAGE
02 43 21 10 02 - 06 80 37 28 26

POULAIN JOEL **P M**
LA PERRIERE 72300 VION
02 43 45 31 49 - 02 43 45 31 49

LECOURT JEAN-PIERRE **R**
CHANTELOUP 72130 DOUILLET LE JOLY
02 43 97 16 95 - 02 43 33 53 06

FAUCONNIER BRUNO **P M**
AIR 3 AXES 85000 LA ROCHE SUR YON
06 82 06 62 02

Picardie



MERIAUX PIERRE **M**
RUE DU CHEVAL BLANC 02720 MESNIL ST LAURENT
06 81 41 64 36

MILLOT ANDRE **M**
PICARD'AIR ULM 60500 CHANTILLY 03 44 57 96 05

GUSTIN HINKO **M A P**
63 ALLEE DES SEDRES 60530 CROUY ENTHELE
06 82 91 33 57 - 03 44 26 93 70

ROUSSEAU PHILIPPE **P**
11 RUE DE MAIMBEVILLE
60600 ST AUBIN S'ERQUERY

LEFEBVRE ERIC **P M**
AIR FLASH 80000 AMIENS GLISY 03 22 47 53 56

SAVREUX NICOLAS **M**
15 RUE DE BEAUVOIR 80330 CAGNY
03 22 47 27 30 - 03 22 47 27 30

ASSAKER ASSAAD **P M R**
14 PLACE EXETER 80500 MONTDIDIER
06 61 84 81 62

HERMANT ALAIN **M**
AEROCUB DE PICARDIE AMIENS METROPOLE
80000 AMIENS 03 22 38 10 70 - 06 09 59 59 55

AUDIBERT JEAN PIERRE **P M**
AUDIB'AIR ULM 05130 TALLARD
04 92 54 11 98 - 06 60 76 06 00

COCHET JEAN LOUIS **M**
HAC FAYENCE 06160 JUAN LES PINS
04 93 65 05 11 - 06 20 68 36 81

ANDRE GUY **M**
37 AVENUE DES HESPERIDES 06300 NICE
04 93 56 50 48 - 04 93 56 50 48

WAUTHY ERIC **P M**
231 AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
06460 ST VALLIER DE THIEY
04 93 09 60 99 - 06 08 10 92 73

SCHUMACHER GILBERT **P M**
1269 CHEMIN DE L MOLE
06670 LEVENS 04 93 60 73 20

TRUCHET GEORGES **M**
9 RUE DE LA BAUME 13980 ALLEINS
04 90 53 06 52 - 04 90 59 31 01

BRENNER FRANCOIS **M**
68 IMPASSE DE BEAULIEU 83100 TOULON
01 60 42 26 20

VALLAIS ROGER **M CAEA**
80 ALLEE D'AIGUINES 83130 LA GARDE
06 12 63 33 15

BELTRANDO EDOUARD **A**
CANTA PERDRIX 83390 PUGET VILLE
04 94 48 36 48

DESNOYERS PHILIPPE **P**
LA CHENAIE DES MARTHES 83830 FIGANIERES
06 80 99 02 88

TRIER GUY **P M**
UCPA LACHENS 83840 LAROQUE-ESCLAPON
04 94 76 83 34 - 04 94 84 20 13

MOROSINI STEPHANE **P M**
HYDRO AERO CONCEPT MOROSINI 83440 FAYENCE
04 93 67 05 11 - 06 09 52 03 80 - 04 93 61 61 78

DEBIAZI GILBERT **P**
QUARTIER LES FOURQUES
83520 ROQUEBRUNNE/ARGENS
06 12 48 64 29

CATHALA LUC **M**
2154 LA VENUE DE PERNES 84380 MAZAN
04 90 69 81 57 - 04 90 76 74 24 - 04 90 69 81 57
- 04 90 76 73 31

CAPELLE FRANCOIS **M**
COSTE CHAUDE 84820 VISAN - 04 90 41 93 52

RAMA DENIS **A**
ROUTE DU 4EME SPAHIS 07100 ANNONAY
04 75 33 48 27 - 04 75 32 02 61

BRU GILLES **P M**
MONTAGUSSON 07120 BALAZUC
04 75 37 79 85

CONSTANTIN PATRICE **P**
ULM SAFARI 07200 AUBENAS
04 75 35 23 82 - 06 86 46 92 66 - 04 75 35 23 82

ALLOIX JEAN PAUL **P**
11 RUE BERENGER 26000 VALENCE
04 75 44 56 10 - 04 75 60 76 95

GUEZE GILLES **P M R**
CLUB ULM EVASION 26100 ROMANS
06 88 59 53 64 - 04 75 71 20 41

ROBERT BERNARD **P M**
QUARTIER LES ROYATS 26190 ORIOL EN ROYANS
04 75 48 51 87 - 04 75 48 61 29

DURAND CHARLES **P**
LA GRAVETTE 26250 LIVRON SUR DROME
04 75 61 79 31 - 04 75 60 76 95

DELLUC CLAUDE **P M R**
LA FERME DE LA GOUBETIERE
26300 BOURG DE PEAGE
04 75 71 20 41 - 06 07 96 65 30 - 04 75 05 31 90

KUCZYNSKI GERARD **M**
8 HAMEAU DE DONY
26320 ST MARCEL LES VALENCES
06 09 48 91 25 - 04 75 85 95 44

VINCENT MICKAEL **P M**
APPT 10 ECLOSE 38300 BOURGOIN
06 85 02 43 26

PENILLON BENEDECITE **P**
LE VILLAGE 38420 REVEL 06 71 22 55 09

WERQUIN XAVIER **P M**
7 RUE DES JARDINS 38420 DOMENE
06 75 54 61 82 - 04 76 77 56 71

MONTAGNON RODOLPHE **R**
LA CHARDONNIERES 38540 VALENCIN
06 10 35 46 57

EYMIN DIDIER **R**
AIR ET AVENTURE
38660 LUMBIN
04 76 92 43 46 - 04 76 92 43 46

MAZOYER PAUL **M**
3 RUE BONNASSIEUX 42100 ST ETIENNE
04 77 57 05 12 - 04 77 36 56 09

DESSAIGNE PHILIPPE **M R**
L'ETANG PIEUR 42130 MONTVERDUN
04 77 97 55 44 - 04 77 97 56 52

GARCIA JEAN MARIE **P M**
37 AVE CARNOT 42300 ROANNE
04 77 68 03 38 - 04 77 70 88 28

CAILLON LOUIS **P**
LE CHAPELIER 42330 AVEIZIEUX
04 77 94 01 73 - 06 21 19 08 85

GERARD GEORGES **M CAEA**
12 RUE DES CEDRES 42390 VILLARS
06 81 11 11 08

CHAMBARETAUD MARC **M**
41 RUE ANTOINE LAURENT 73170 YENNE
06 83 29 20 36

MOISSERON SYLVAIN **R**
PARAPENTE SERVICE 73410 ALBENS
04 79 54 10 10 - 06 09 01 01 20

BOURDOUX JEAN-CLAUDE **P M**
VOLULM ATTITUDE 73321 TIGNES
05 55 96 00 58 - 06 75 25 31 79

RUCKSTUHL ALAIN **P**
ST SYMPHORIEN 74350 CRUSEILLES
04 50 44 20 52

DANTAND STEPHANE **P**
SCORPIO 74550 CERVENS
04 50 72 58 90 - 04 50 72 58 97

ROUSSE MICHEL
AEROCUB BELLEGARDE VOUVRAY
01200 TALANT
04 50 48 06 54 - 04 50 48 64 18 P/M

PILLOT FREDERIC
ULM CLUB DE CROTTET 01290 CROTTET
03 85 31 59 99 - 06 81 70 07 52 P

BENONNIER ALAIN
1056 ROUTE D'ATTIGNAT 01310 POLLIAT
04 74 30 49 97 - 04 74 30 49 97 P/M

Outre-Mer



UKENA ALBERT **P M**
ORIZON 97190 GOSIER
05 90 90 44 84 - 05 90 90 44 97

JANTOT ROLAND **M**
7 RUE VERDI 97310 KOUROU
594 32 01 6 - 0594 32 25 71

TECHER JEAN YVES **A**
3 RUELLE TADAR 97400 ST DENIS DE LA REUNION

AUBRY JOSEPH GERALD **M**
CLUB DE PULM DU SUD 97414 ENTRE DEUX
02 62 39 58 23 - 06 92 87 05 23

PERRIER FRANCOIS **M**
33 RUE AUGUSTIN GRUCHET
97424 PITON SAINT LEU 02 62 25 11 25

SOULAS ALAIN **M**
4 RUE BELLE EAU 97441 STE SUZANNE
02 62 52 17 28 - 02 62 58 03 38

BREYSSSE GERARD **P**
FELIX ULM RUN 97460 SAINT PAUL
02 62 43 02 59 - 02 62 45 63 08

GASPARD ROBERT **M**
BP 158 97610 DZAOUZI
02 69 60 01 37 ID

PANAGIS JACQUES **M**
AEROCUB TE VAKALELE
98600 UVEA-WALLIS ET FUTUNA

FORTIER FRANCOIS **M**
B P 15830 98804 NOUMEA 06 87 35 18 37

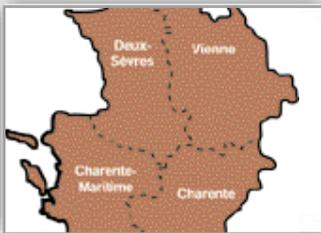
STAES GILBERT **P M**
APNC 98845 NOUMEA CEDEX
06 87 77 88 42 - 06 87 24 02 33

BOULY PASCAL **R**
ECOLE PLEIN VENT 98846 NOUMEA
06 87 79 40 82 - 06 87 26 48 79

LUTZ BERNARD **P M**
CAPITAINE DE PORT MOSELLE
98846 NOUMEA CEDEX
77 99 41 27 71 29

MEUNIER DENIS **P R**
L'APNC 98803 MAGENTA 00 687 78 66 67

Poitou Charente



CHANGEUR ERIC **A**
MOULIN DU CHATELARD 16230 PUYREAUX
05 45 22 22 33 - 05 45 22 22 33

PERRIER JEAN FRANCOIS **M**
GYRO CLUB CHARENTAIS 16230 ST GIERS
05 45 26 46 42 - 06 87 15 44 66

MICHAUD CYRIL **M**
16270 LA PERUSE 05 45 71 76 78 - 05 45 31 79 67

FONTANNAUD SERGE **M**
21 RUE DU GRAND MAINE 16730 FLEAC
05 45 91 17 58 - 05 45 97 32 13

LARRE CHRISTIAN **P M**
8 CHEMIN DE LA PEUCHOLLERIE 17250 LA VALLEE
05 46 97 47 51

MASSING MARC **P**
AIR OCEAN CLUB ULM LES FOUS DE BASSAN
17600 CORME ECLUSE 06 11 97 09 26

HANNEQUIN CHRISTIAN **M**
5 ALLEE DES CONIFERES 86000 POITIERS
05 49 61 01 53 - 05 49 21 11 15 05 49 61 01 53

PAPOT THIERRY **P**
"LE RIVAUD" 86210 MONTHOIRON 05 49 19 44 29

Rhône Alpes

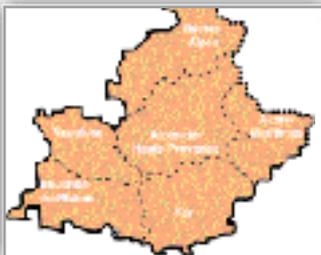


ROUSSE MICHEL
AEROCUB BELLEGARDE VOUVRAY
01200 TALANT
04 50 48 06 54 - 04 50 48 64 18 P/M

PILLOT FREDERIC
ULM CLUB DE CROTTET 01290 CROTTET
03 85 31 59 99 - 06 81 70 07 52 P

BENONNIER ALAIN
1056 ROUTE D'ATTIGNAT 01310 POLLIAT
04 74 30 49 97 - 04 74 30 49 97 P/M

P.a.c.a.



VERNAV LUC
AEROCUB GAP-TALLARD 05130 TALLARD
04 92 54 72 68 - 06 08 47 97 75
04 92 54 72 68 P/M

retrouvez toutes
les infos fédérales
www.ffplum.com





Les risques du paramoteur

Dans les statistiques sécurité le paramoteur apparaît souvent comme l'activité la plus sûre. Cette impression doit être relativisée car la plupart des incidents ne sont pas déclarés (comparable au Vol Libre sur ce point) et l'on dénombre malgré tout une dizaine de victimes depuis le début de l'activité. Sur les 12 morts de l'année 2004 (fin mai), on compte ainsi un paramotoriste. Les exigences sont les mêmes pour les cinq classes. Le REC-Info est l'outil idéal pour recueillir anonymement des témoignages et faire profiter la communauté de son expérience.

→ De la visite prévol à l'incident en vol

L'auteur de ce récit est pilote d'avion et de planeur. Il totalise environ trois heures de vol sur paramoteur. Sous la sellette, une poche zippée permet de ranger du petit matériel utile en cas de vol de voyage : miroir toujours accessible pour observer le groupe motopropulseur, pièces de rechange, sac pour la voile, etc.

“ A bord du paramoteur monoplace d'un ami, je tente d'améliorer mes aptitudes en maniabilité en effectuant quelques évolutions à la verticale d'une plate-forme ULM. Après quelques dizaines de minutes de vol, je ressens de fortes vibrations. Surpris par ce phénomène inattendu, je coupe le moteur. L'atterrissage se fait sans difficulté. Au sol, je constate que l'hélice est endommagée. Il semble que, pendant les exer-

est parti à travers une Utilité de voler en "local" d'un terrain adapté à l'atterrissage.



Un système résistant à la défaillance



Un jeune pilote d'ULM paramoteur (cinquante heures de vol) éprouve une frayeur rétrospective dont il se souviendra longtemps.

Après une journée de compétition, je faisais un sixième vol pour me décontracter. A 800 mètres de hauteur, j'ai effectué quelques virages serrés de 360°.

Vers la fin du vol, à une hauteur d'environ 300 mètres, j'ai constaté à ma grande surprise que la manille tenant les élévateurs droits s'était défaite du châssis.

Je me suis retrouvé décalé sous mon aile. J'ai immédiatement cherché à stabiliser mon aéronef. Ensuite, j'ai été envahi par une grosse frayeur. En arrivant au sol, j'ai constaté que la manille s'était dévissée.

Pour chaque transport, la manille est systématiquement dévissée. Je n'avais pas réalisé de visite de sécurité avant ce sixième vol. Heureusement, une sécurité avait été montée sur mon aéronef et même si ma confiance en elle était limitée, j'ai pu atterrir sans problème. Sans elle, je ne serais pas là aujourd'hui pour vous raconter mon aventure !

“ Même s'ils servent peu, les systèmes de secours qui alourdissent les aéronefs prouvent ici leur raison d'être.

→ Le choix du site de décollage en paramoteur

Bien souvent, le site de décollage pour les ULM multi-axes, pendulaires et autogires nous offre un dégagement dans l'axe qui nous met relativement à l'abri d'un danger en cas de panne pendant la montée initiale. L'avantage du paramoteur est sa transportabilité (dans le coffre de la voiture), ce qui nous offre beaucoup plus de choix pour le terrain de décollage (bien sûr après avoir obtenu l'autorisation du propriétaire et avisé le maire de la commune !). Mais attention : n'oublions pas les règles élémentaires de sécurité. Pas d'obstacles dans l'axe de décollage car passer au-dessus d'une ligne électrique en levant les jambes ou survoler un plan d'eau, en ne pensant qu'à une chose "pourvu que ça passe !" sont des situations qui doivent être absolument évitées. Lorsque l'on décolle d'une clairière, si grande soit-elle, on sera sous le vent de la forêt (car en paramoteur on décolle toujours face au vent) et par conséquent sous les rouleaux engendrés par celle-ci. Que se passera-t-il ? C'est simple, pensez qu'un ULM de 450 kg au décollage est avant tout Ultra-Léger, alors imaginez un paramotoriste d'à peine plus de 100 kg, c'est un véritable moustique face aux rabattants et il aura encore plus de difficultés à prendre rapidement de la hauteur. Si la lisière du bois se rapproche rapidement il faut impérativement se poser de suite et ne pas persister dans son erreur, la mauvaise idée serait de s'obstiner à décoller à tout prix et de faire un tour près du sol, on se retrouve vent arrière sous les rouleaux et bien sûr on réduit considérablement ses chances de décollage. On se retrouve de plus dans une situation très dangereuse et peu contrôlable, une collision avec un obstacle filiforme quel qu'il soit, peut entraîner des conséquences dramatiques. Par ailleurs n'oublions pas qu'avant de décoller, il faut s'assurer que la classe d'espace dans laquelle nous allons voler nous est autorisée. Enfin, même si le casque n'est pas obligatoire, il est fortement conseillé d'en porter un, notre carrosserie c'est nous : protégeons-là !

Jean-Jacques Montel





Réflexions sur un accident d'autogire

Les conclusions de l'enquête sur un accident d'autogire début 2001 viennent juste d'être publiées et elles sont intéressantes sur plusieurs points. Un pilote "dit expérimenté" a trouvé la mort en compagnie d'un passager totalement étranger au milieu ULM. Un vol découverte comme nous en réalisons tous fréquemment !

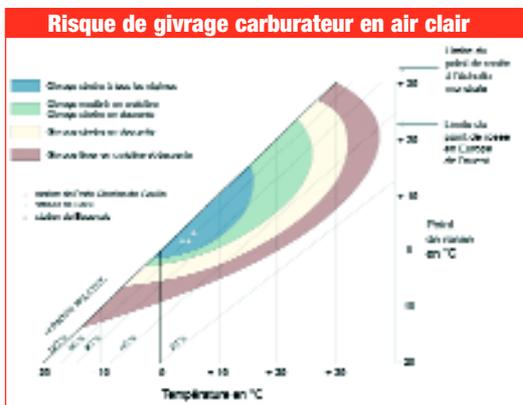
Au-delà de l'examen de l'épave, les témoignages sont toujours intéressants et permettent souvent de comprendre et, en restant prudent, expliquer beaucoup d'accidents. Mais l'enquête forme un tout qui doit permettre de tendre vers la recherche des causes probables.

→ Les conditions MTO

Sur cet accident survenu un après-midi d'hiver, plusieurs personnes se sont prononcées, comme par exemple : "La plupart des utilisateurs de l'aérodrome ne consultent généralement pas les dernières informations météorologiques disponibles, avant de réaliser un vol local. Ils décident d'entreprendre ou non leur vol en évaluant visuellement les conditions MTO locales". On reste pantois devant un tel état de faits. Pourtant, la suite des événements était écrite dans les dernières observations fournies par l'antenne MTO locale !

Plusieurs témoins rapportent que des ratés moteurs ont été entendus, décrits comme de courts arrêts complets suivis de redémarrages à forte puissance. L'arrêt du moteur a ensuite été définitif. Ces observations sont compatibles avec un givrage des deux carburateurs, d'autant que les conditions MTO plaçaient le moteur

dans le domaine de fort givrage à tous régimes. Le diagramme ci-dessous décrit les conditions de givrage que chacun peut rencontrer.



→ La panne moteur

Autres témoignages : " Au moment où le moteur s'est arrêté, l'appareil a pris momentanément une trajectoire ascendante, avant de tomber à la verticale ", et encore " l'autogire est tombé pratiquement à la verticale, le nez vers l'avant ", " au moment où le moteur s'est arrêté, l'autogire n'avancait plus " et pour conclure, "le rotor ne tournait plus pendant la chute de l'appareil ".

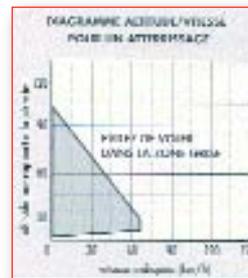
Tout cela a une signification très claire. Lorsque l'on est pilote d'autogire, chaque détail ainsi énoncé a une signification. Cependant, n'oublions pas, nous ne pouvons émettre que des hypothèses, car il n'y a pas d'enregistreur à bord.

Essayons d'interpréter : le moteur a givré, cela ne fait aucun doute, et l'arrêt a créé un couple cabreur connu sur ce genre d'appareil propulsif au centre de gravité plus bas que le centre de poussée. Comment le pilote a-t-il réagi ? A-t-il été surpris par un enfoncement rapide et inhabituel lié à une vitesse en palier faible, et pourquoi pas une autorotation. Rappelons que dans le cadre du gyro, une autorotation ne représente aucun danger immédiat. La vitesse air est proche de zéro, le taux de chute est important, et l'appareil peut spiraler par manque d'efficacité au palonnier. Mais le rotor tourne toujours de façon quasi nominale ! Seule la portance est insuffisante pour tenir l'appareil en ligne de vol. Dans ce cas, une seule manœuvre à faire, rendre doucement la main pour reprendre de la vitesse air, et il ne reste plus qu'à trouver une petite aire dégagée pour se poser.

Mais si, surpris par ce "badin 0", le pilote pousse trop violemment sur le manche, alors là, effectivement, la catastrophe se produit. Le rotor déchargé peut s'arrêter en moins d'une seconde et la force centrifuge des pales réduisant, elles vont battre et entraîner la destruction du plan fixe vertical, voire de l'hélice si le moteur tourne. L'appareil chute alors à la verticale ! L'issue est irrémédiable!

→ Un pilotage souple

En conclusion, essayons de retenir ces quelques conseils. Voler par toutes conditions météorologiques peut s'avérer dangereux. Le diagramme donné plus haut permet de limiter les risques de givrage et est valable pour toutes les machines. Le pilotage d'un autogire doit toujours être souple et les gestes mesurés. Toutes les évolutions qui amènent l'appareil à une accélération inférieure à 1G sont proscrites, car elles diminuent la charge du rotor et donc entraînent son arrêt et, fréquemment, la destruction partielle de l'appareil. En revanche, hormis dans la zone grisée du diagramme ci-dessous, un "badin 0" n'a



jamais tué !

Alors soyons souple et "cool", l'autogire est une machine merveilleuse et aujourd'hui pleine d'avenir. Les progrès réalisés dans la conception des nouveaux appareils les rendent stables et sûrs. Et si par erreur, une cloche ou une figure proche venait à stopper les pales du rotor, alors un parachute serait, nous pensons, le bienvenu !

Jean-Pierre Cursolle





Gérer son stress en ULM

Voler est une source de stress qui se manifeste par des signes objectifs : rythme cardiaque, pression artérielle... Comprendre les subtilités de nos réactions organiques fait aussi partie de la préparation d'un vol. Les facteurs humains si souvent invoqués dans la sécurité des vols commence par là.

→ Définition

Le stress est une réponse de l'organisme à une agression, caractérisée par un ensemble de symptômes et de comportements : anxiété, tension nerveuse, fatigue, agressivité, hypertension artérielle, tendance à la somatisation...

→ Les origines

Les agents du stress peuvent être : physiques (forte chaleur, froid intense, variation brutale de température, radiation ionisante, traumatisme, brûlures, intervention chirurgicale), infectieux, ou psychiques (émotion violente). Les manifestations biologiques du stress et les réactions à cet état diffèrent en fonction de chaque individu. De façon générale, elles évoluent en trois phases successives :

Phase d'alarme : avec mise en jeu des mécanismes de défense de l'organisme par l'intermédiaire d'une sécrétion accrue d'hormone corticosurrénale ; elle s'accompagne d'un état de choc avec chute de la tension artérielle, abaissement de la température centrale, accélération du rythme cardiaque

Phase d'adaptation : pendant laquelle les mécanismes mis en jeu lors de la phase d'alarme se compensent ou même s'inversent, avec élévation de la tension artérielle et de la température.

Phase d'épuisement : si les facteurs du stress persistent, les mécanismes d'adaptation sont dépassés et cèdent. Le stress peut être à l'origine de maladies aiguës (ulcères d'estomac) ou chroniques (hypertension artérielle).

→ Vaincre son stress

Etre à l'écoute de son corps améliore de fait votre mental. Ayez donc une bonne hygiène de vie :

je mange équilibré : préférez les sucres lents (céréales, pain...) et buvez beaucoup pour éliminer les toxines.

je fais du sport : alterner sport et exercices de relaxation. je respire pour fournir à mes neurones l'oxygène dont ils ont besoin.

je fais des exercices de relaxation pour détendre mes tensions musculaires.

je respecte mon rythme biologique (cycle de veille et de repos).

Je fais ma check-list pilote, si je suis en bonne condition mentale et physique je décolle, sinon demain est un autre jour.

Attention aux produits miracles contre la fatigue, le stress ou pour favoriser la mémoire. Ils peuvent avoir des effets néfastes sur vos aptitudes intellectuelles. Adressez-vous à votre médecin traitant qui vous prescrira si besoin est une cure de vitamines ou de magnésium.

Docteur Assaad Assaker

Médecin National Fédéral





Check-list pilote

● Environnement Familial & Social

Crise familiale (disputes, contrariétés, etc.)			
Mort d'un membre de la famille ou d'un ami proche			
Problèmes avec les enfants			
Autres			

● Environnement professionnel

Pression temporelle (commerciale, exploitation, etc.)			
Situations de grève, conflits, de perturbation			
Incidents sérieux et accidents au sein de la société			
Harcèlement moral			
Annonce de plan social			
Autres			

décolle ? oui non

● Sommeil & fatigue

Difficultés pour s'endormir			
Mauvaise qualité du sommeil, nuit agitée, plusieurs réveils dans la nuit			
Non-récupération de la fatigue précédente			
Problème médical			
Autres			

● Mental & moral

Rumination mentale			
Perte du désir sexuel			
Anxiété, la peur de l'avenir			
Autres			

décolle ? oui non

Une valeur est définie par le pilote pour chaque contrainte qui le concerne. En effet, chaque individu réagit différemment pour un même événement. Le pilote attribue une note aux items qui le concernent. Cette note dépendra du degré d'importance que le pilote lui accorde. Le pilote fait la somme des notes qui le concerne et comparera le total avec une grille de valeur personnelle. La lecture du résultat lui permettant d'estimer sa capacité à voler en toute sécurité.



M. Boudou qui parcourt inlassablement les terrains et conçoit le REC-Info.

La sécurité : l'affaire de tous.

Les commissions sécurité, enseignement, médicale de la FFPLUM ont participé avec M. Boudou responsable du REC à une réunion sécurité organisée par la fédération Belge sur la base militaire de Koksijde.



Dominique Méreuze et Christian De Vries, Président de la Fédération Belge.



Un Seaking des forces Belges.



D. Méreuze étudie l'éventualité d'une classe 6 hélicoptère.



Présent aux SALONS de Avia expo et de Blois

REMOS G-3 "Mirage"

Sain et facile à piloter, repliable en 10 mns, domaine de vol de 60 à 225 km/h, rustique et simple à entretenir.

Relais radio sur les rallyes

"Optic 2000" Tunisie, "Orpi" Maroc 2003, 2004, "Desert Oman Express" 2004, Rando raid SFR 2003, 2004.



Distribué par ULM France

Aérodrome, 28240 Champrond en Gatine

Tél. 06 14 591 491 e-mail: info@ulmfrance.com Internet : www.ulmfrance.com





briefing de l'équipe

Championnats de France 2004

Les résultats du dernier championnat de France. La compétition est accessible à tout le monde, un des participants en témoigne. C'est à Castelo Branco, à l'est de Coimbra au Portugal, du 31 juillet au 7 août 2004 que se tiendra le prochain Championnat d'Europe.

Ma pratique de l'aéronautique découle d'un rêve d'enfant.

→ **A mon avis** l'inconvénient majeur de l'aéronautique vient de son coût, prohibitif pour une majorité et « select » pour les plus aisés. Voler en Ultra Léger Motorisé c'est donc accéder à la troisième dimension avec sa propre machine, un budget réduit et une responsabilisation un peu accrue en échange des lourdeurs administratives bien connues en aviation.

J'ai été breveté (pendulaire/multi-axe) il y a neuf ans par un instructeur qui m'a fait découvrir puis aimer le côté « baroudeur aventurier » de l'ULM. Mais on ne peut pas partir en ballade tous les week end et le « tour de piste » c'est écoeurant à la longue. Alors l'année dernière certaines personnes de mon entourage m'ont fait découvrir dans la compétition un nouveau « but de voler ».

Pour moi les championnats de France ont été stressants car je me suis pris au jeu et on m'avait mis la pression.

Toutefois j'ai l'impression d'avoir découvert un nouvel objectif, le maillon manquant qui devrait réanimer ma soif d'évolution dans ce domaine dont je pensais à tort avoir fait le tour.

Je ne saurais donc que recommander à tous les pilotes qui en ont assez de tourner en rond sans but précis d'essayer au moins une fois la compétition, car c'est un jeu prenant. Et pour les navigateurs c'est une course d'orientation qui nous fait travailler la précision avec une récompense au final. Par ailleurs plus il y a aura de candidats plus le niveau global s'élèvera et la France sera d'autant mieux représentée à l'international.

Pierre Kolodziej

→ Durant la compétition, il y a 6 épreuves

ÉPREUVE 1 parcourir un maximum de kilomètres entre des balises données dans un temps limité (2 h). Un ULM rapide, un choix judicieux des balises survolées parmi la vingtaine proposées, et une navigation sans erreurs conduisent à la performance.

ÉPREUVE 2 suivre un itinéraire donné en respectant une vitesse sol déclarée avant le décollage, et en recherchant des photos à positionner ensuite sur la carte. L'ajustement des temps de passage aux points de contrôle était capital car un écart de plus de 10 secondes est pénalisé.

ÉPREUVE 3 voler le maximum de temps avec une quantité limitée de carburant (10L.). Avec un moteur consommant peu, un ULM fin, et une bonne exploitation des quelques thermiques, le bon résultat était garanti.

ÉPREUVE 4 Suivre très précisément un parcours entre des balises dans un minimum de temps. Voler vite s'imposait, mais pas au point d'être imprécis sur la navigation, car la validation des points vitesse en dépendait.

ÉPREUVE 5 la P.A. (précision d'atterrissage) consiste à se poser, moteur coupé, sur un « porte-avion » de 100m x 20m, le plus près du début, sans toutefois toucher ou rouler en dehors. Avec une aérologie agitée, cela fut parfois sportif ...

ÉPREUVE 6 survoler le plus grand nombre de balises parmi celles proposées, dans un temps donné incluant la préparation de la navigation, avec remise de l'itinéraire choisi (le contrat) avant le décollage. Rapidité de décision, pertinence des choix et machine rapide sont indispensables, sans oublier le sens du compromis, car le « bon contrat » est d'abord celui qui est exactement rempli.

▼ Classe	▼ Équipage	Classement ▼
MB	MAGNEVILLE/VENEREUX	1
MB	POIRIER/NAGARD	2
AB	MAURICE/BONALDI	3
MB	MERY/DUPUIS	4
MB	FOUCHER/GUILLAUME	5
MM	CHEVILLET	1
MM	BEAUX	2
MM	BREANT	3
MM	LEBLEU	4
PB	GROBY/RAPITEAU	1
PB	TAILLEBRESSE/AMALRIC	2
PB	LEGRAND/MARTY	3
PB	PASCAL/BROSSE	4
PB	VAN MEERHAEGE/JEHL	5
PB	BOUCHET/BOUCHET	6
PB	THOMAS/BLONDIAUX	7
PM	BOURON	1
PM	KOLODZIEJ	2
PM	MARCHAL	3
PM	BOCHE	4
PM	LEGRAND	5
PM	PAPIEAU	6
PM	CARRE	7
PM	ALEXANDRE	8

DTA
Delta Trikes Aviation

Taillé pour l'Aventure!
Le Voyageur

→

Pendulaires DTA
Une gamme complète de l'Allizés au Voyageur*.

Delta Trikes Aviation
Aérodrome de Montélimar Ancône
F-26200 Montélimar - France
Tél: +33 (0)4 75 01 20 83
dta.ulm@wanadoo.fr - www.dta.fr





→ Le Label fédéral

A ce jour 108 structures ont demandé leur labellisation, et 13 de ces dernières dont les dossiers étaient complets, ont obtenu dernièrement le label fédéral. Conformément au cahier des charges qui lie les écoles labellisées à la fédération, la commission nationale d'attribution des labels débutera prochainement ses visites, qui auront pour but d'apprécier :



La bonne application du cursus, Les éventuelles difficultés rencontrées dans son application, Les différentes propositions de la structure visitée visant à améliorer celui-ci.

Christian Soulat
Commission Enseignement

→ Les aides

La FFPLUM aide au financement des Brevets de pilote et d'instructeur suivant ces quatre conditions

- Avoir entre 15 et 25 ans (25 ans moins un jour) pour le brevet de pilote défini par la date d'obtention et validé par la DGAC.
- Avoir entre 18 et 25 ans (25 ans moins un jour) pour le brevet d'instructeur défini par la date d'obtention et validé par la DGAC.
- Etre adhérent à la FFPLUM l'année de la formation et de la demande d'attribution.
- Conduire sa formation avec un instructeur ou un responsable pédagogique adhérent à la FFPLUM et actif au sein d'une structure affiliée ou agréée.

Une majoration est accordée aux élèves qui sont titulaires du BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) et/ou qui suivent leur formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral.

Pour l'année 2004, les aides s'établissent ainsi

Aide à la formation des pilotes

- 305 € Montant de base
- 400 € Montant accordé au candidat suivant sa formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral
- 457 € Montant accordé au candidat détenteur du BIA
- 550 € Montant accordé au candidat détenteur du BIA, et suivant sa formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral



Aide à la formation des instructeurs

- 1 525 € Montant fixe

→ Associations labellisées à ce jour

- Aéro Club de la Pierre Levée (M)
- Aéro Club de Picardie Amiens Métropole (M)
- Aéro Club les Ailes du Boischaud (M)
- Air Club Blois Vendôme (M)
- Club des Ailes Motorisées (M)
- Ecole ULM Delta Aquitaine (P-M)
- La Rose des Vents (M-P-PA)
- Les Chiffons Volants (M-P-PA)
- Ulm Club de Normandie Seine (M)
- Ulm Sensations (M-P)
- Veliplane Club des Ailes Motorisées (M-P)
- Aéro Club Ussel (M)
- Club Ulm Sports et Loisirs (M)



Tel. 00 33 (0)4 76 08 33 59
Fax 00 33 (0)4 76 97 22 56
www.coupe-icare.org
coupe-icare@coupe-icare.org

16 au 19 septembre 04
Saint-Hilaire du Touvet-Lumbin



Evénements

Salon du RSA
à Chambley le 16, 17 et 18
juillet : salon de la construction
amateur

Salon de Blois
le 4 et 5 septembre qui
ATTENTION cette année aura



lieu sur l'aérodrome de
Blois-Le Breuil : le salon de
l'ULM

Coupe Icare
du 16 au 19
septembre à Saint-
Hilaire du Touvet :
le salon du Vol Libre



Tour ULM 2004

Itinéraire retenu :

- Roanne Mably (42)
- (Montmeilleur)
- Valence (26)
- (Candillargues)
- Cassagnes Begonhes (12)
- (Bagnères de Luchon)
- Nogaro (32)
- (Terrasson)
- Sainte-Hélène (33)
- (Saint Junien)
- Avord (18)
- (Nuits saint Georges)
- Roanne Mably (42)

Dates retenues :
Du samedi 7 août
au samedi 14 août 2004

Les dossiers d'inscription
sont à demander au secrétariat de la FFPLUM.



Comme l'année passée,
la DGAC offre la participation au Tour
à un équipage de jeunes de moins de 25 ans.

Portez-vous candidat !



**Licence-
Assurance 2004**

Code de Région	Montant ML (€)	Montant ML (€)
ALPES	100	100
ARDENNES	100	100
AUVERGNE	100	100
BRETAGNE	100	100
ILE DE FRANCE	100	100
MIDY	100	100
NORMANDIE	100	100
PACA	100	100
PICARDIE	100	100
POitou	100	100
RENOUVELÉ	100	100
SEINE NORMANDIE	100	100
VAL DE LOIRE	100	100
WALLONIE	100	100



Cette année l'inscription
est possible par internet



www.ffplum.com



**Partenaire Officiel
du Tour ULM**

TOTAL

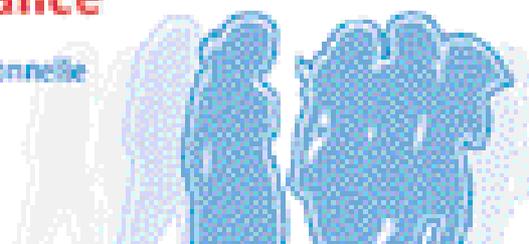
l'engagement

permanent...



Votre partenaire assurance

- Une équipe jeune, dynamique et professionnelle à votre écoute et à votre service.



Nos prestations

courtier des clubs,
des sociétés,
et des pilotes.

- Casse au sol et en vol
- Individuelle accident
- Garantie des accidents de la vie privée (y compris pour tous les sports à risques sans exception)
- Assurance de prêts couvrant votre pratique aéronautique
- Assurance des hangars
- Responsabilité civile aéronef
- Responsabilité civile pilote
- Responsabilité civile association
- Responsabilité civile des dirigeants

Nos services

➤ www.air-assurances.com ⚡

Espace adhérents licenciés FFPLUM, FFVC, FF6, RSA

- Demandes de cotations et souscriptions en ligne
- Démarche à suivre en cas de sinistres
- Conseils
- Réponses à vos questions les plus fréquentes



courtier de l'Union des
Fédération Aéronautiques
d'Assurances

AIR COURTAGE ASSURANCES

Immeuble le Président

BP 84 • 01800 PÉROUGE

Tél. 04 74 46 09 10

Fax 04 74 46 09 14

Mail : info@air-assurances.com



air courtage assurances