

# ULM info



***Calendrier,  
Assemblée générale,  
Juridique,  
Météo,  
Balises,  
Logiciel Navi,  
Transport carburant,  
Commission jeune,  
Gédéon,  
Femmes pilotes,  
Comités régionaux,  
Infos clubs,  
Cambriolages,***

***...***

# Pour préparer l'avenir !

**L**e passé prépare l'avenir. L'étude et la prise en compte des événements de l'Histoire et de la manière dont ils se sont déroulés comptent beaucoup comme aide à la réflexion et à la prise de décision. Il faudra nous souvenir de cette règle essentielle lorsque le temps sera venu, dans quelques années, de négocier une réglementation ULM européenne avec l'Agence Européenne.

Aujourd'hui en effet l'Annexe II du Règlement Européen de l'EASA nous permet, pilotes et propriétaires d'ULM (aéronefs jusqu'à 450/472,5Kg de MTOW), de continuer à vivre notre passion dans les meilleures conditions ; cela parce qu'elle permet à nos autorités françaises de nous appliquer un régime réglementaire bien adapté à notre pratique aéronautique Ultra Légère Motorisée. C'est avant tout ce régime, tel qu'il est, et pas autre chose, qui explique le succès et la croissance, jamais démentis depuis plusieurs années, du mouvement ULM, en France plus particulièrement, mais également à travers toute l'Europe : un régime qui ne nous soumet globalement qu'à des contraintes strictement nécessaires et dont le fondement est la responsabilisation du pilote et du propriétaire.

De son côté, l'EASA et ses groupes de travail, composés de fonctionnaires mais également de représentants de l'aviation sportive et de loisir (hors ULM), terminent de finaliser ce qui sera dans peu de temps la nouvelle réglementation européenne pour l'avion léger ; celle qui sera appliquée en particulier à ce qui sera défini comme l'European Light Aircraft (ELA 1 jusqu'à 1000KG de MTOW, comprenant un LSA aux standards européens jusqu'à 600Kg de MTOW).

L'objectif initial était de mettre fin à l'érosion constante du nombre de pilotes de l'aviation légère (hors ULM) en Europe et de créer les conditions d'une relance significative de l'activité de l'aviation de loisir. Les espoirs de renversement de ce courant vers le bas, suscités par ce qui aurait dû être une remise en question, à partir d'une feuille blanche, du système réglementaire responsable en grande partie de la baisse des effectifs, semblent pour le moins très compromis. En effet, hormis peut-être en termes de navigabilité (et encore !) le régime des licences, de l'entretien et des opérations, qui devrait naître, est semble-t-il (mais je ne suis pas le seul à le penser) loin de tenir ses promesses en termes d'allègement des contraintes et de simplification des règlements. La cause en est certainement la force de l'habitude, le manque d'imagination et d'audace, la timidité et la crainte devant le bouleversement et la nouveauté. Alors qu'il aurait fallu « dépouiller le vieil homme », on s'est contenté de mettre à peine au goût du jour les vieilles recettes, les vieux règlements.

En vérité, il faut dénoncer une grave erreur de stratégie !

Plutôt que de fonder « avant tout » le renouveau de l'aviation légère sur un allègement réglementaire, on nous a répété à satiété au cours de nos réunions européennes que le but essentiel était d'obtenir « avant tout » une réduction du prix de l'heure de vol ; en passant notamment par des règles de « certification » mieux adaptée, qui devrait mettre le prix d'achat des avions légers à un niveau plus abordable pour les clubs et les particuliers. Cela est certes indispensable et est assurément l'un des éléments de la solution à la crise. Mais il n'aurait pas dû être pratiquement le seul. La baisse hypothétique de quelques Euros de l'heure de vol ne sera pas à elle seule suffisante à enrayer la diminution des vocations de pilotes ; d'autant plus que cette diminution sera rapidement gommée par d'autres impératifs, comme le prix du carburant par exemple.

Ce ne sont pas les coûts d'exploitation des ULM qui font le succès de cette pratique, mais sa philosophie et la réglementation qui l'accompagne. En ce qui concerne le ELA 1, il aurait donc fallu fonder en priorité la « réforme » sur une réelle adaptation de la réglementation à la pratique pour la rendre plus facile d'accès, plus simple à vivre, plus simple, aisée et attrayante. Or ce n'est malheureusement pas ce qui est en passe d'être retenu...vu en tout cas de nos yeux d'ulmistes ; dont la réglementation aurait pu servir de fil rouge pour la réécriture de celle de l'avion léger. Mais certains se sont refusés à un tel cheminement, par conformisme, amnésie de l'esprit pionnier, et manque suffisant de volonté pour s'opposer efficacement à certains puissants lobbies.

Je n'ai qu'un souhait : celui de me tromper dans mon analyse.

D'ailleurs quelques-uns me reprocheront certainement de me prononcer ou d'avoir une opinion sur un sujet qui ne regarderait pas directement la Fédération des ULM.

En réalité, le sujet concerne tout à fait les pilotes d'ULM : lors des négociations qui ne manqueront pas de se dérouler dans quelques années avec l'EASA à l'occasion de l'introduction des Ultra Légers Motorisés dans son domaine de compétence et pour la création d'une réglementation européenne qui leur serait appliquée, il nous faudra tenir compte de ce qui vient de se passer pour l'avion léger : surtout ne pas tomber dans les mêmes pièges, rester concentré sur l'essentiel sans succomber aux chants des sirènes, faire preuve de fermeté et d'audace pour conserver une réglementation véritablement adaptée, élément primordial pour pérenniser le succès du mouvement ULM.

Nous avons la chance aujourd'hui d'avoir réussi à préserver notre « réglementation adaptée » et d'être dans la position d'observateurs de ce qui se passera pour les avions légers avec la réglementation ELA 1.

A nous d'en tirer les bonnes conclusions... pour préparer l'avenir !

Le mouvement ULM a encore de beaux jours devant lui.

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM.



**A**près cette longue cure de mauvais temps et avec l'arrivée des beaux jours vous aviez l'habitude de trouver dans votre ULM INFO de juin la liste des clubs et des instructeurs mais nous avons pensé à vous faciliter vos prochaines balades en vous préparant un mémento en format Pocket qui sera plus pratique et ne prendra que peu de place dans votre poche en vol.

Vous y trouverez les informations sur les clubs, écoles labellisées et instructeurs présents dans les fichiers de la Fédération à fin mai 2008 et une nouveauté importante...



Dans le cadre d'un nouveau partenariat que notre fédération vient de conclure avec NAV 2000 vous trouverez l'ensemble des bases ULM et terrains privés classés par département avec la dénomination habituelle, le N° de téléphone du gestionnaire et un certain nombre de détails pratiques sur les pistes.

Ces plateformes sont susceptibles de vous accueillir après les vérifications d'usage et l'habituel et indispensable coup de fil au responsable, politesse et sécurité obligent.

Nous vous l'adresserons début juillet avec le nouveau mémento «Sécurité».

Nous espérons qu'ils vous seront utiles, restez prudents et faites de beaux vols...

**Pierre-Henri LOPEZ**  
Secrétaire Général



**Le DVD du Tour ULM va être offert à tous les pilotes de la dernière édition 2007.**

**Disponible dans la boutique en page 21**



Ulm Info est la revue de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé.

**FFPLUM**

96 bis, rue Marc Sangnier  
94704 Maisons-Alfort cedex  
Tél. 01 49 81 74 43  
Fax. 01 49 81 74 51  
courriel [ffplum@ffplum.com](mailto:ffplum@ffplum.com)  
site [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

**Abonnement annuel 2008 (9,63 €)**

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 : **Pierre-Henri Lopez**  
Crédit Photos : **Philippe Tisserant, Didier Salinas, Joël Amiable, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez, Armel Couette.** Couverture : **Christophe Charon**  
Design & print : **Agence Mageral & Associés**  
• 01 47 25 35 25 • Imprimé en France. 12 000 ex.  
Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2008



**2 Calendrier**

**4 Rapport Moral de l'Assemblée générale du 29 mars 2008**

*Dominique Méreuze*

**7 Rapport Financier de l'Assemblée générale du 29 mars 2008**

*Denise Lacote*

**10 Juridique,**

*Serge Conti*

**11 Aéroweb®**

*Michel Hirmke*

**12 Balises et réglementation**

*Thierry Couderc*

**13 Rotax 912**

*Thierry Couderc*

**14 L'individuelle accident**

**15 Le logiciel Navi**

*Pierre Raimond*

**18 Transport du carburant**

*Michel Le Roy*



**22 Vols d'initiation BIA et Aides aux jeunes pilotes**

*Jean-Charles Chevrier*

**23 Gédéon**

**24 5è rassemblement national des femmes pilotes ULM**

*Monique Bouvier*

**25 Record paramoteur, David Rotureau encore !**

**25 Sortie des ateliers, le 100è combo de DTA !**

**26 Les zones interdites temporaires**



**30 Alerte cambriolages, suite !**

*Dominique Méreuze*

**32 Mondial Paramoteur à Basse-Ham**

*Dominique Méreuze*

**33 Lu pour vous**

**20 La boutique**





Rendez-vous sur le site [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

en bref



↑ **Championnat de France en Lorraine** du 27 juin au 4 juillet à Chambley (54)

## Hydro ULM, reveille-toi !

Biscarrosse est passé (1<sup>er</sup> mai 2008). 50 % des machines présentes étaient des ULM amphibie ou pas. Plus besoin de démonter quoi que ce soit : ça marche et même très bien !

Je souhaiterais que se regroupent au sein de la FFPLUM, les pilotes et propriétaires d'hydravions ainsi que les constructeurs amateurs ou pas de ces machines spécifiques. « Terre - Air - Mer ».

Je propose à tous ceux qui pratiquent ou pratiqueront de se faire connaître et répertorier au Secrétariat de la Fédération pour, dans un premier temps :

- faire connaissance,
- échanger nos idées et nos expériences,
- organiser des rencontres,
- ouvrir de nouvelles hydrobases,

en deux mots : un tronc commun pour exister.

En tant que concepteur et constructeur de plusieurs machines le « MD03 Transat » en outre, je pratique depuis 1983 l'ULM amphibie. Maintenant retraité, je vous donne rendez-vous dans le prochain bulletin de la FFPLUM.

Maurice Delpech

# Calendrier

→ **10<sup>e</sup> championnat d'Europe Paramoteur** du 2 au 9 Août en Pologne.

→ **10<sup>e</sup> championnat d'Europe Pendulaires et Multiaxes** du 12 au 24 Août à Leszno en Pologne

**Mondial 2008 Paramoteurs**  
5th PPG WORLD SHOW  
les 27, 28 & 29 juin à Basse-Ham France

Vois plaisir et épreuves  
Démonstrations de matériels  
Salon professionnel Paramoteur électrique  
Animations et awards

Un événement mondial exceptionnel !

→ [www.grandair.fr](http://www.grandair.fr)

page 32

**GRAND SUD EVASION**  
Présente du 13 au 20 Septembre 2008  
le **Rallye ULM EVASION BULGARIE 2008**

Nouvelle destination !  
1<sup>ère</sup> Edition de la Biennale du Post orient Ouest et Occident

Pour la première fois la découverte de l'Europe de l'Est.  
Zinedine SABAQUI, initiateur des grands raids ULM africains,  
et Gilles FINEY à la direction technique, vous invitent à participer au :

**RALLYE ULM EVASION BULGARIE 2008.**  
Sur un parcours aux panoramas changeants à chaque étape, ce périple vous fera découvrir ce pays chargé d'histoire, reliant l'Occident à l'Orient, de la traversée des Balkans, en passant par la Vallée des Roses, aux rivages de la Mer Noire, puis en cheminant le long du Danube, frontière naturelle avec la Roumanie.

GRAND SUD EVASION - 66 rue Paul Claudel - 21000 DIJON-France  
[www.grandsudevasion.com](http://www.grandsudevasion.com)  
grandsud@grandsudevasion.com Tél./Fax : +33.(0)3.80.43.46.93 GSM : +33.(0)6.13.60.91.97

page 24

5<sup>ème</sup> Rassemblement National des Femmes Pilotes d'ULM  
12-13-14 JUILLET  
Aérodrome de Dreux - Vernouillet  
2008  
Eure & Loir Region Centre

Toute l'info du Tour ULM 2008 !  
[www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

Partenaire Officiel du Tour 2008

page 16

**Salon ULM de Blois** Rendez-vous incontournable les 30 et 31 août ! AÉRODROME Blois - LE BREUIL-Vendôme - LFOQ. 12 km de Blois en direction de Vendôme Le Mans.  
Position : LAT : 47 40 47 N LONG : 001 12 21 E  
Contacts : **Christian LHOMME** Rép./Fax : 02 54 78 56 84 Tél. : 02 54 74 17 99  
e-mail : lhomme.ch@wanadoo.fr **Jean-Marie CARRE**  
Tél./Fax : 02 54 20 61 59 Port. : 06 07 68 51 84  
e-mail : sriulm@orange.fr

## → Tour ULM 2008

Du 2 au 9 août : les plages de l'Atlantique, les forêts, les monts et volcans de l'Auvergne, les lacs, les forêts et montagnes des Vosges... de belles émotions en perspective !

**TOUR ULM**



# 35<sup>e</sup> Coupe icare



18-21  
Septembre  
2008

St Hilaire du Touvet - Lumbin

[www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)

Tél. 00 33 (0)4 76 08 33 99 - Fax 00 33 (0)4 76 97 20 56 - [info@coupe-icare.org](mailto:info@coupe-icare.org)

# Assemblée Générale du 29 mars 2008



Droits réservés

« S'agissant du rapport moral de notre Fédération, la légitime question à se poser est bien évidemment quel est le moral de la FFPLUM en ce mois de mars 2008 !

**Il est « bon » ! Pas béatement bon, mais objectivement bon !**

Le nerf de la guerre tout d'abord. Nous ne sommes toujours pas « riches », au sens où nous n'avons pas de magot en réserve quelque part dans des coffres. Mais notre santé financière est excellente. Nous avons fait en 10 ans les efforts de rigueur nécessaires pour redresser une situation en péril et l'augmentation de nos effectifs nous a permis d'avoir la capacité suffisante de mener en France et en Europe les actions nécessaires pour être entendus, écoutés, respectés, ainsi que de nous doter de moyens performants, utiles à une gestion efficace au service des adhérents ; et également de pouvoir mettre en œuvre une politique de terrain volontariste dans tous les domaines de notre activité (*parachute, jeunes, handicapés, communication, labels école et montagne, enseignement, compétition nationale et internationale, CNFAS, EMF, EAS, EASA, à Bruxelles, Cologne, Strasbourg, politique en faveur des femmes, espaces aériens, défense des terrains, ...*) liste non exhaustive.

Sans le nerf de la guerre toutes ces actions concrètes en resteraient au niveau du virtuel... et le virtuel ce n'est pas ce qui nous intéresse. Nous avons le nez et même la tête souvent en l'air, mais nous savons aussi avoir les pieds sur terre ! C'est pourquoi je tenais, en tout premier, à vous remercier tous pour ces adhésions nombreuses, ainsi que notre trésorière qui veille au grain de manière si efficace pour que chacun de vous, de nos euros soit dépensé exclusivement et de manière pertinente au bénéfice de notre politique et des actions qui en découlent.

**Penchons-nous donc maintenant tout naturellement sur nos effectifs.**

Notre moral est tout aussi excellent dans ce domaine. Depuis 10 ans, et après une chute vertigineuse de ceux-ci, la progression vers le haut a été continue ; avec en 2007 un taux de progression record de presque 11 %, unique dans le milieu des fédérations aéronautiques. Nous avons en effet terminé l'année 2007 avec un total de 12 496 adhérents, que je ne qualifie pas d'historique, puisqu'espérant passer le cap des 13 000 licenciés à la fin de cette année 2008. En effet, nous sommes déjà en avance, en ce mois de mars, de près de 500 adhérents par rapport à l'an dernier. Certains d'entre vous penseront peut-être que je suis obnubilé par le chiffre du nombre d'adhérents, que je mets chaque année en avant. Ceci est vrai pour trois raisons essentielles :

Le nombre, en effet,

- nous autorise l'indépendance financière et la possibilité de réaliser efficacement nos actions, comme je viens de le souligner,

- pérennise les emplois de nos salariés du siège fédéral,
- nous confère la force indispensable en termes de représentativité et de poids politique, pour négocier et peser tant au niveau national que sur le plan européen, dans un système impitoyable où priment les rapports de force et qui écrase les faibles.

Je reste aujourd'hui persuadé que si nous n'avions pas pesé du poids de 12 500 adhérents, c'est-à-dire près du 1/3 des pilotes d'ULM d'Europe, peut-être aurions-nous assisté à la disparition de l'Annexe II ou tout au moins à une diminution drastique du nombre d'aéronefs concernés, tout particulièrement celui des Ultra Légers, et plus précisément celui des « hauts de gamme » ou dits « performants ».

Alors, si le nombre d'adhérents ne fait pas tout, il n'est cependant pas négligeable, loin de là. Il est d'autant plus réjouissant qu'il résulte de 12 500 actes militants : nous n'avons pas de population captive, l'adhésion n'est nullement obligatoire pour pratiquer, d'autres compagnies offrent des produits d'assurance. Nous sommes véritablement entre pilotes qui y croient, qui croient qu'ensemble on fera toujours mieux que chacun dans son coin. Pour un milieu excessivement jaloux de son indépendance, de son autonomie personnelle, de sa liberté, c'est un beau paradoxe.

**4 500** en 1998, **12 500** en 2007... nous voilà rassurés sur notre capacité à prendre nos responsabilités.

Bonne santé, bon moral sur le plan politique et de la réglementation également, même si dans ces domaines il faut toujours se méfier d'un excès de confiance ou de certitude. Tout évolue très vite et ce qui est vrai aujourd'hui, ne l'est plus obligatoirement demain. Mais cela ne doit pas nous paralyser et nous empêcher de tenter d'influencer le cours des choses. BIEN AU CONTRAIRE !

C'est ce que nous faisons au quotidien en parcourant des milliers de kilomètres, valise à la main et ordinateur à l'intérieur pour convaincre les fédérations des pays de l'UE d'adhérer à nos vues, ainsi que les institutions étatiques ou européennes de ne pas nous rogner les ailes. Votre Président, avec le soutien sans faille de notre Comité Directeur est devenu un véritable VRP de notre philosophie de l'ULM et de la manière dont nous souhaitons continuer à pratiquer le pilotage ULM ainsi que des conditions réglementaires dans lesquelles nous évoluons. Et ce n'est pas partie facile : un certain nombre de pays ont une réglementation ULM si lourde qu'ils souhaitent entrer dans un système européen EASA, parce qu'il leur apporterait plus de souplesse et moins de contraintes. Des intérêts économiques internationaux poussent au plus lourd et accepteraient pour cela des contraintes supplémentaires qu'ils qualifient de raisonnables. Des institutions européennes et des politiques partent du principe qu'ils doivent dès maintenant et plus encore dans l'avenir régir dans tous les domaines au niveau européen ne laissant aux administrations nationales que les pouvoirs de contrôle... Au milieu de tout cela nous, Français, ramons parfois à contre-courant pour conserver nos libertés et ce que les



étrangers désignent comme des « privilèges » qui n'auraient plus lieu d'exister. Mais je n'ai encore jamais vu un être humain accepter d'emblée et sans résistance (*légitime*) de voir ses droits et sa liberté diminués, en dépit des « bonnes » raisons toujours invoquées pour justifier ces actes attentatoires !

Mais nous connaissons un certains succès. L'Annexe II élargie à 472,5 kg avec parachute de secours, vient d'être adoptée et publiée au sein du texte plus large sur le règlement EASA. Restant sous réglementation nationale, nos aéronefs de 450 kg de masse maxi au décollage demeurent sous réglementation française... qui elle ne bougera pas pour notre plus grande satisfaction. Certes ce résultat n'est pas du seul fait du combat de la FFPLUM. La DGAC avec qui nous avons été depuis plusieurs années en rapport constant a sa part dans ce succès durement remporté, en dépit d'un environnement international particulièrement hostile. Il est certain que nous n'aurions pu seuls obtenir ces résultats, mais la DGAC avait aussi besoin de nos actions fortes et déterminées, de notre présence dans toutes les conférences, groupes de travail, réunions au cours desquels notre avenir se jouait. C'est cette alliance nationale, ces actions concertées qui ont, à tous les niveaux, permis d'obtenir ce résultat dont nous nous réjouissons aujourd'hui.

Je tenais particulièrement à souligner cette alliance efficace qui doit dans l'avenir rester notre moyen le plus efficace de remporter d'autres succès. Toute politique contraire au niveau international serait vouée à l'échec.

Sur le plan national, le **CNFAS** tient le même rôle : espaces aériens (*je souligne ici le travail obscur, ingrat et difficile de nos bénévoles au sein des CCRAGALS, pour des résultats qui peuvent sembler parfois dérisoires face aux intérêts commerciaux prioritaires et puissants...*), défense des terrains, dossiers tels que les balises de détresse, etc. Il n'est pas toujours facile de gagner, tant les intérêts économiques des compagnies aériennes, les besoins d'entraînement de la défense priment sur la liberté de vivre de nos petits aéronefs. On nous reproche parfois le manque de succès. Certes nous ne gagnons pas à tous les coups. Ce n'est pas pour cette raison que nous devons baisser les bras et nous coucher. Nous pouvons affirmer que notre action, si elle n'empêche pas toujours le grignotage de nos espaces aériens, en limite du moins les effets et gagne du temps. Pour combien de temps ? Nul ne peut le dire. En ce qui concerne l'Annexe II, combien de temps peut-elle perdurer ? Deux, cinq, dix, vingt années ? Nul ne peut le dire malheureusement aujourd'hui.

Notre rôle, après quelques succès, ou quelques demi-victoires (*demi-défaites selon que l'on est optimiste ou pessimiste de nature*) exige que nous restions vigilants, réactifs, combattifs, que nous soyons prêts à nous mobiliser massivement et rapidement. Nous savons le faire, nous l'avons déjà fait et pouvons le refaire. Aujourd'hui encore à Cologne on me parle à l'EASA de notre action d'il y a 2 ans... mauvais souvenir pour certains à Cologne... preuve de notre capacité à nous mobiliser rapidement et massivement en ce qui nous concerne.

En ce qui concerne tout particulièrement l'Annexe II, nos efforts vont maintenant consister à organiser un lobbying auprès des hommes politiques et des institutions européennes pour la pérennisation de celle-ci. Je compte sur M. le député Bruno LE ROUX, présent à nos côtés, pour nous aider et nous guider dans ce parcours du combattant auquel nous allons participer. Je l'en remercie par avance.

Cela dit, on ne peut non plus balayer d'un revers de main le fait que l'Annexe II puisse disparaître à moyen terme. Il nous faut donc nous tenir prêts, dans le cadre de l'EMF, à participer à une concertation européenne avec l'EASA, relative à une éventuelle réglementation ULM applicable à tous les pays de l'Union Européenne sous l'égide de l'Agence. Il nous faudra faire valoir nos vues et être convaincants sur la philosophie, crédibles sur les plans techniques et statistiques. Un travail important, lourd, mais motivant nous attend. Il nous faudra être à la fois intransigeants tout en étant innovants. Un beau challenge pour les années qui viennent, rendu certainement plus aisé par le fait que nous pourrions négocier et travailler sur une réglementation spécifique « ULM », désormais dissociée des négociations plus globales sur l'Aviation légère... mais plus lourde que la nôtre... et au sein de laquelle nous aurions été à coup sûr broyés.

(suite p.6)



## » Assemblée Générale

(suite)

Pour terminer par des considérations plus terre à terre, mais qui nous préoccupent tous quotidiennement, nous devons continuer l'étude, et contrôler le cheminement de nos nombreux dossiers en chantier :

- Aménagement de la réglementation paramoteurs ;
- Eventuelle création d'une classe hélico ULM ;
- Renforcement de la formation instructeur ;
- Participation active au côté des autres fédérations et de la DGAC à la **Revue sur la Sécurité** pilotée par la Mission Aviation Légère, dans le but de renforcer la sécurité des vols, avec pour corollaire la diminution des accidents et l'acquisition par nos pilotes d'une véritable « **culture de la sécurité** » ;
- Poursuite de la politique d'encouragement à l'emport du parachute de secours ;
- Incitation à l'emport de balises de détresse, notamment lorsque les conditions de vol (en montagne par exemple) sont plus engagées et que les conséquences d'un incident ou accident rendent cet emport pertinent ;
- L'accès par les ULM aux terrains contrôlés ou à procédures IFR publiées,
- Modification éventuelle du système d'identification des ULM (identification nationale à vie ?) ;
- Renforcement de la politique de label des écoles ou du label montagne ;
- Participation au niveau européen aux travaux d'Eurocontrol relatifs à l'extension des radios en 8,33 au-dessus du niveau 195 ;
- Intérêt toujours aussi vif de notre Fédération pour la compétition nationale et internationale avec une aide soutenue et un encadrement particulièrement important de nos équipes de France qui ont obtenu d'excellents résultats en République Tchèque pour le pendulaire et multiaxes et surtout la brillante médaille d'or de notre équipe de paramotoristes en Chine. Nous espérons beaucoup de nos champions en Pologne en août, encadrés par Joël AMIABLE, Alain BARTHERE et José ORTEGA ;
- Communication entre nous renforcée : guide de l'assurance, mémento sécurité, guide du BIA, mémo des clubs et écoles pour le mois de juin, ULM info, le courrier électronique, les salons, les conférences ;
- Politique pour faciliter la pratique par les jeunes, par les jeunes défavorisés, par les handicapés, par les femmes ;
- ...

Toute cette énumération, non exhaustive, pour vous rendre compte des actions passées et à venir... mais aussi en réponse à ceux qui éventuellement pourraient avoir la tentation de penser qu'à la FFPLUM on se tournerait les pouces !

Cela m'amène à remercier très sincèrement les bénévoles du Comité Directeur, des Comités Régionaux, nos représentants aux CCRAGALS, aux Commissions de discipline au CNOSF, CROS, CDOS, épaulés par notre formidable équipe de salariés et notre Directeur Technique National... et j'en oublie certainement malheureusement certains. Mais tous œuvrent avec efficacité et désintéressement à la mission commune de défense de nos intérêts et de développement de notre pratique Ultra Légère, pour mieux partager et faire partager notre passion.

Nous voici au terme de ce rapport moral. En 2009, la prochaine Assemblée Générale de la FFPLUM (comme celle de toutes les fédérations françaises et de leurs organes régionaux) sera électorale. Il n'est pas trop tôt pour songer à la relève de bénévoles qui ne peuvent tout donner indéfiniment et qui aimeraient bien que les fardeaux futurs soient portés par de jeunes épaules et les dossiers conduits par de nouvelles et enthousiastes énergies !

Pourquoi pas les vôtres ?

En conclusion, je soumetts à votre appréciation la traditionnelle « belle pensée » à méditer :

**« Pour que l'enfer triomphe, la seule chose à faire pour les braves gens, c'est de ne rien faire ! »**

Pour éviter l'enfer aux pilotes d'ULM, retroussons-nous les manches.

**Merci pour votre attentive écoute... et surtout n'hésitez pas à nous encourager à continuer dans la voie que nous nous sommes tracée. Vos bénévoles élus ont aussi besoin de votre reconnaissance une fois par an comme carburant pour tout le reste de l'année.**

Très beaux vols en 2008



**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

# Rapport financier 2007

présenté à l'Assemblée Générale  
de la Fédération Française d'ULM  
du 29 mars 2008.



## Présidentes, Présidents, Mesdames, Messieurs,

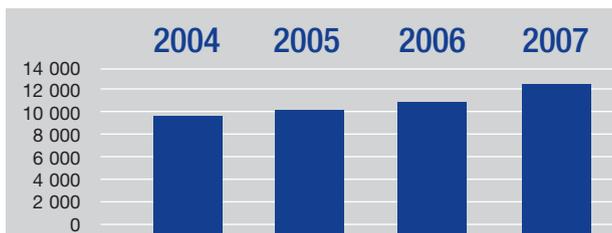
**Avant de procéder à la présentation des comptes annuels 2007, laissez-moi vous dire combien j'ai apprécié de travailler à l'élaboration de ceux-ci avec notre comptable, Véronique TAGON, notre cabinet de commissariat aux comptes, Madame VETTERL et pour notre cabinet d'expertise comptable COFINGEC avec**

**Messieurs PELADE et PREFOL, sans oublier notre directeur technique Joël AMIABLE.**

Les objectifs tels qu'ils avaient été définis lors de notre dernière Assemblée Générale ont été atteints et même au-delà et cette année notre bilan reste excédentaire. Ce résultat est le fruit de deux facteurs :

- L'effort de rigueur engagé depuis de nombreuses années et qui sera poursuivi plus que jamais, à cause de l'inflation. Il nous faudra être vigilants dans notre gestion au quotidien.
- Un nombre d'adhésions en constante progression.

En effet, vous avez été cette année 12 496 adhérents à avoir cotisé (contre 11 262 en 2006, 10 532 en 2005 et 9 842 en 2004), ce qui a représenté un montant de 666 812 €.



Bien entendu, les quotes-parts « jeunes » et « comités régionaux » ont été affectées conformément à la décision de l'Assemblée Générale 2007, à la commission « jeunes » pour un montant de 18 839 € et à la commission « comités régionaux » pour un montant de 43 717 €.

Le solde de 604 256 € vient s'ajouter aux autres produits du siège pour le fonctionnement fédéral.

## → Recettes et dépenses globales

### ■ Les dépenses liées au fonctionnement des commissions

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Fonctionnement	664 219	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	366 816
		Part FFPLUM sur Actions	90 111
		Inscriptions, partenariats	151 335
		Quotes-parts Comités Régionaux & Jeunes	55 957
<b>Sous-total 1</b>	<b>664 219</b>	<b>Sous-total 1</b>	<b>664 219</b>

### ■ Les dépenses de fonctionnement du Siège

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Siège	669 487	Siège cotisations	604 256
Boutique	20 140	Autres produits	134 986
Communication	131 269	Boutique	22 488
		Communication	85 117
<i>Sous-total</i>	<i>820 896</i>		
<i>Solde excédentaire</i>	<i>25 951</i>		
<b>Sous total 2</b>	<b>846 847</b>	<b>Sous total 2</b>	<b>846 847</b>
<b>TOTAL GENERAL 1+2</b>	<b>1 511 066</b>	<b>TOTAL GENERAL 1+2</b>	<b>1 511 066</b>

## → Investissements 2007

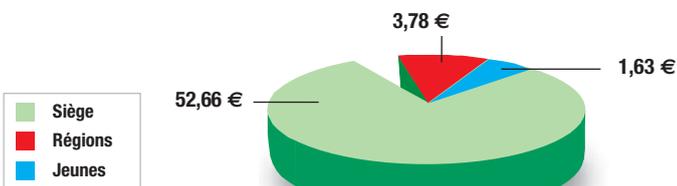
Au cours de cet exercice, nous avons effectué les investissements indispensables au bon fonctionnement de notre Fédération pour un montant de 63 643 €.

Si vous en êtes d'accord, « le solde excédentaire » soit 25 951 € sera affecté, après approbation des comptes, au compte de report à nouveau.

## → Cotisations 2009

Après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2009, d'un montant de 2.60%, qui correspond à l'indice du coût de la vie puisque c'est l'indice qui nous sert tous les ans à ce calcul (à titre indicatif celui de mars 2008 est déjà à 2,80%). La cotisation de base sera alors portée à la somme de 58 € 07.

Au sein de cette cotisation de base, les participations financières de chacun d'entre nous aux commissions « jeunes » et « comités régionaux » bénéficieront du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1,63 € pour les jeunes et 3,78 € pour les comités régionaux.



# ▶ Rapport financier

(suite)

## → STRUCTURES DE 100 ADHERENTS ET PLUS EN 2007

NOM	PRESIDENT	LICENCES	
		2007	Dont élèves
ATLANTIC PARAMOTEUR	Ludovic MIGNEAUX	195	57
AERO-CLUB DU VAL D'OISE	Hinko GUSTIN	113	51
ECOLE ULM DELTA AQUITAINE	Philippe BOUCHERAT	112	34
AERO-CLUB DE BELLEGARDE/VALSERINE	Christian DECHELETTE	110	37
ULM DECOUVERTE	Samir ELARI	104	50
ULM CLUB ORLEANS MARDIE	Gilles LARRIEU	102	23
VELIPLANE CLUB	Serge BOUCHET	101	43

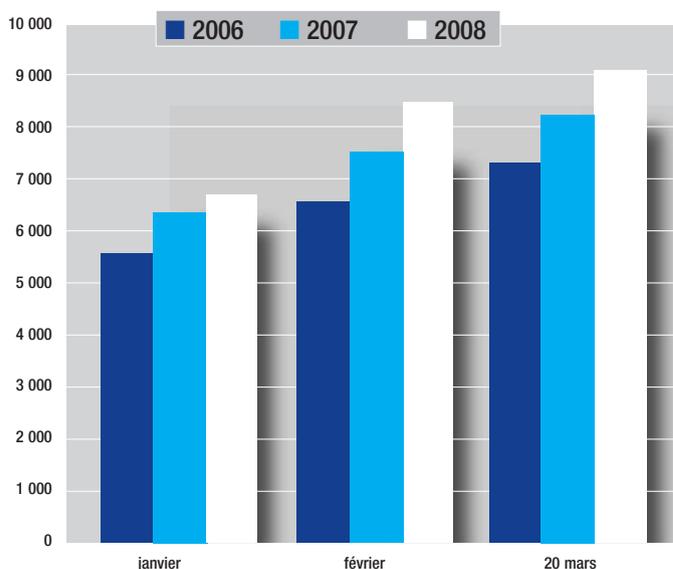
Le budget prévisionnel que je vous présente pour 2008, tient compte des mêmes efforts de rigueur consentis les années précédentes et vise en premier lieu l'équilibre. Je reste prudente sur le nombre d'adhésions et sur les recettes correspondantes.

Cependant, je pense que nous pouvons faire preuve d'un optimisme raisonnable.

- puisque, d'une part, le nombre d'adhésions, à ce jour, est supérieur à celui de l'année dernière. En effet, vous étiez 8 262 cotisants au 16 mars 2007, vous étiez 9 087 cotisants le 23 mars 2008 soit une progression de plus de 9,80%.

- et que, d'autre part, notre prévisionnel a été établi sur une base de 12 000 adhérents.

Si aucune dépense importante et imprévue ne vient troubler nos prévisions, j'espère un résultat de nouveau excédentaire pour 2008.



Je remercie le Président pour sa confiance ainsi que les membres du comité directeur.

Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports et la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous permettent de travailler en bonne harmonie.

**Je vous remercie de votre attention et de votre confiance et suis à votre disposition pour toute explication complémentaire que vous souhaiteriez me demander après les interventions de Mme VETTERL, notre commissaire aux comptes et de Monsieur PELADE notre expert comptable.**




Denise Lacote  
Trésorière de la FFPLUM



## → Résultat des votes

Inscrits 626 clubs ou OBL  
soit 1 554 voix

153 clubs ont voté  
soit 440 voix

## Rapport moral de l'année 2007

422 suffrages exprimés

OUI	421
NON	1
Abstention	0

## Rapport financier de l'année 2007

422 suffrages exprimés

OUI	403
NON	4
Abstention	15

## Augmentation de la cotisation fédérale 2009

de 56,60 € à 58,07 €

433 suffrages exprimés

OUI	355
NON	64
Abstention	14



# Trek 700E

ÉCONOMIQUE • ROBUSTE • LEGER • SILENCIEUX

un 4 Temps donne la mesure



**air création**

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

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

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

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

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



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

## DE L'ALCOOL AU MANCHE, A LA BARRE OU AUX SUSPENTES... Réflexions sur une relative bienveillance légale...

**A l'occasion de ce premier billet que notre Président m'a prié de rédiger en ma qualité d'Avocat de la FFPLUM, j'ai opté pour le ton badin vis-à-vis d'un problème dont la légèreté n'est qu'apparente.**

Quelles sont, en un mot, les libertés qu'un pilote de tout ce qui vole, peut s'octroyer en matière de conduite d'un aéronef après avoir levé le coude avec ou sans doseur...

Chacun connaît les rigueurs évolutives de la loi pénale vis-à-vis de la conduite d'une automobile sous l'emprise d'un « état alcoolique » - sujet de simple référence - qui :

- avant 1959 ne le définissait pas,
- sanctionnait par une loi du 15/12/1959, « l'ivresse manifeste », sans définition des degrés,
- puis punissait par la loi du 09/07/1970 un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,80 g niveau abaissé par la suite à 0,50 g,

le tout étant aujourd'hui susceptible, en prime, de poursuite pour le délit aggravant de mise en danger de la vie d'autrui.

Le droit aérien fait lui preuve d'une surprenante imprécision en cette matière.

Certes, une loi, elle sans concession, sanctionne les pilotes d'avions et d'hélicoptères volant en équipage sous licence professionnelle et dans le cadre d'un transport public, qui interdit une consommation d'alcool moins de huit heures avant leur « *présentation pour le service du vol* ». La sanction « dry » tombe par les effets de l'article L.150-1 du code de l'aviation civile, texte fondamental en matière d'infraction aéronautique et qui punit d'une amende de 75 000 euros et d'un emprisonnement d'un an (*ou l'une de ces deux peines*) l'utilisation d'un aéronef non conforme aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité.

En revanche, tous les autres pilotes sont susceptibles de se laisser aller au vertige voluptueux de l'imprécision légale compte tenu de ce qu'il faut bien appeler la tentatrice incertitude des textes en la matière et pour autant que l'on sache et que l'on veuille en jouer judiciairement...!

L'ancien article 3.1.2. de la réglementation de la circulation aérienne – RCA 1 – disposait en effet que :

« *Nul ne doit piloter un aéronef, ne doit assurer une fonction de membre de l'équipage, de conduite d'un aéronef, s'il se trouve sous l'influence de boisson alcoolisée, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions* ».

Le nouvel article 2.5 de l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air applicable à compter du 1er janvier 2007, d'une portée plus générale mais affecté d'une singulière syntaxe, dispose que :

« **2.5. Usage de substances psychoactives qui posent des problèmes (sic !)**

*Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive\* que ce soit qui altère les performances humaines... »*

\* « qui a un effet sur le système nerveux, sur la psyché et qui peut modifier l'état psychique d'un individu »

Ceux que les degrés laissent gentiment audacieux ou... irresponsables, seront bien tentés de considérer, à la lumière de ces textes incertains, que deux grammes d'alcool dans le sang, ne sauraient en rien les concerner.

Car, après tout, que veut dire piloter « *sous l'influence de boisson alcoolisée* » tant le concept est relatif, dépend objectivement de la constitution de chacun d'entre nous et... bien sûr de la quantité d'alcool consommée.

A cette difficulté s'ajoute le fait qu'en matière pénale le « doute » bénéficie au prévenu (d'une infraction pénale).

Et d'ailleurs, la notion « *d'influence de l'alcool* » est si indéterminée que la Chambre Civile de la Cour de Cassation dans un arrêt prononcé le 9 décembre 1997 ne manquait pas de casser un arrêt rendu par la Cour d'Appel d'AMIENS qui avait fait droit à la thèse d'une compagnie d'assurance qui déniait sa couverture aux motifs que les dispositions de sa police excluaient la garantie vis-à-vis des pilotes qui se trouvaient sous « *imprégnation alcoolique* », concept proche de celui « *d'influence de boisson alcoolisée* ».

Et la Cour de Cassation de considérer que :

« *Attendu cependant que la seule référence à « l'imprégnation alcoolique », ne permet pas de déterminer le taux d'alcool minimal au-delà duquel jouera la clause d'exclusion et ne met donc pas l'assuré en mesure de connaître exactement l'étendue de ses droits et garanties* ».

Voilà bien une décision de justice propre à la tournée générale avant un alignement en piste... 51 !

Est-ce donc à dire que les adeptes du refueling au bar de l'Escadrille avant de prendre le manche, la barre ou les suspentes, sont garantis de l'impunité pénale et de la licence éternelle, confiant dans ce que le Procureur de la République ne sera pas en mesure d'établir qu'ils étaient sous « *l'influence de boisson alcoolisée* » pour cause d'imprécision de la loi ?

Rien n'est moins sûr et il y a bien là un pas que l'on ne saurait franchir, surtout en matière pénale et surtout vis-à-vis de ceux qui dépassent franchement les bornes et les chopes.

C'est ainsi que la chambre correctionnelle de la Cour d'Appel de PARIS qui devait statuer sur le cas d'un pilote dont l'hélicoptère ira heurter un camion d'avitaillement et qui finira sa course sur un autre hélicoptère (les deux étant totalement détruits)... et qui annexe affichait... 1,20 g d'alcool dans le sang, n'a pas été tentée par la relaxe et a considéré que le prévenu ne pouvait ni invoquer l'imprécision de la loi ni « *sérieusement contester avoir été sous l'influence de boisson alcoolisée* » au motif que cette prise d'alcool « *avait bien compromis ses facultés de pilotage* ». Quatre mois d'emprisonnement avec sursis !

Quelque doute puisse-t-on porter sur la légalité de cette décision notamment à la lumière de l'arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation visé ci-dessus, le Juge Pénal, lui, a bien tapé sur les doigts !

Qu'en aurait-il été de la décision des juges vis-à-vis d'une imprégnation à 0,50 gramme laissant intact le débat instauré sur « *l'influence* » des degrés et... perplexes les protagonistes, leurs juges et leurs Conseils ?

A moins certes, que la jurisprudence ne fasse désormais une interprétation rigoureuse de la dernière phrase du nouvel article 2.5 de l'arrêté du 3 mars 2006 qui prescrit que « *Ces personnes (qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation) ne doivent se livrer à aucun usage de substances qui posent des problèmes (sic !)* »

Serait-ce là l'interdiction légale de la moindre consommation d'alcool avant le vol ?

Rien n'est toujours moins sûr... et il se trouvera toujours un avocat facétieux et un Tribunal soucieux du respect de la langue française pour soutenir que « le verre de l'amitié » ne saurait « *poser le moindre problème* » !

Las ! L'incertitude demeure... ! Et l'on peut raisonnablement souhaiter l'intervention précise du législateur pour des vols systématiques à degré zéro sans pour autant être un adepte de la Ligue de l'Eau.

# Aéroweb®

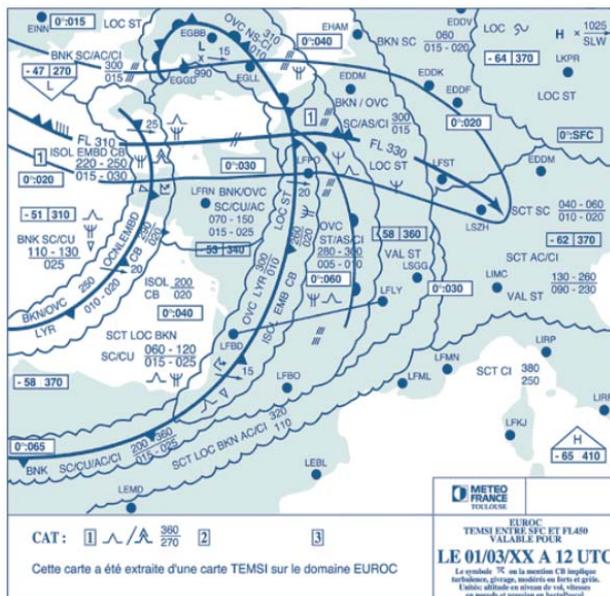
une rubrique dédiée à l'aviation légère sur [www.meteofrance.com](http://www.meteofrance.com), rubrique aviation ou sur [www.meteofrance.com/fr/aviation](http://www.meteofrance.com/fr/aviation)

**Aéroweb® est une rubrique de météorologie aéronautique destinée aux pilotes de l'aviation légère (VFR ou IFR) et aux pratiquants du vol à voile ou du vol libre, offerte par Météo France à ses usagers, sur [www.meteofrance.com/fr/aviation](http://www.meteofrance.com/fr/aviation).**

En quelques clics, vous y trouverez toutes les données météorologiques indispensables à connaître avant d'entreprendre un vol, complétées par des renseignements généraux sur les codes météorologiques aéronautiques, les phénomènes dangereux, etc. Pour accéder à ces informations réservées à l'aéronautique, un code vous sera demandé. Tout pilote, affilié ou non à une fédération, peut obtenir un code d'accès auprès de Météo-France, sous 48 heures, en envoyant sa demande (accompagnée d'un justificatif d'activité) au service indiqué sur la page « identification ».

Aéroweb® permet d'accéder, simplement et à tout moment, aux prévisions et aux observations aéronautiques utiles à l'aviation légère : ensemble des messages OPMET (SIGMET, TAF, METAR, SPECI), cartes TEMSI et WINTEM à différents niveaux de vol, prévisions par zones, prévisions et observations aérologiques, guide aviation de Météo France, téléchargeables au format pdf. Ce service offre également la possibilité d'accéder à un large choix de dossiers de vol préétablis, et permet de constituer ses propres dossiers de vol personnalisés.

L'assistance météorologique aux usagers aéronautiques est confiée par la DGAC à Météo France pour la métropole et l'outre-mer. Les annexes techniques de la Convention de l'OACI, et plus particulièrement l'annexe 3, et les règlements communautaires du Ciel Unique Européen, complétés au niveau national par des textes réglementaires ou contractuels définissent les exigences et les niveaux de services de toute prestation météorologique aéronautique certifiée. Pour l'aviation légère, le service Aéroweb® constitue l'accès le plus commode à l'information météorologique conforme aux prescriptions OACI, avec accès sans coût additionnel, et évoluant dans les plus brefs délais lors de chaque modification réglementaire.

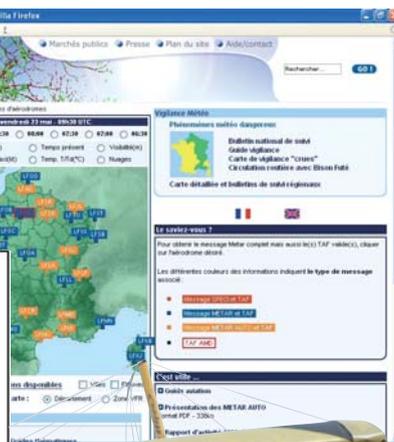
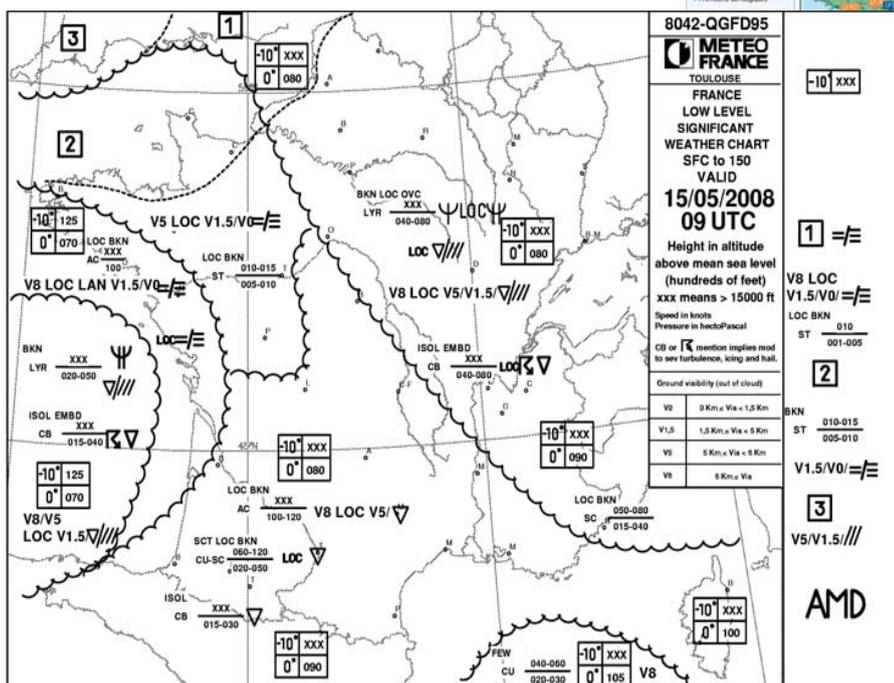


Pour s'adapter aux exigences de l'amendement 74, qui prendra effet le 5 Novembre 2008, une nouvelle version est en cours d'élaboration, enrichie de nouveautés : mémorisation de l'aérodrome et des dossiers de vols favoris, accès direct aux fonctionnalités depuis la page d'accueil, nouvelle ergonomie facilitant l'accès aux cartes, images radar et satellites. L'inscription sera facilitée par un formulaire « prêt à compléter » et se réalisera en un clic. Un enrichissement de la rubrique « aérologie » est prévu pour 2009.

**Michel Hirmke**  
Commission Espace Aérien

VFR : Visual Flight Rules  
IFR : Instrumental Flight Rules

Adressez votre demande accompagnée de la copie d'un justificatif d'activité aéronautique (licence de pilote) à Météo-France DP/Services - codes aéronautiques : 42, avenue Gaspard-Coriolis, 31057 Toulouse Cedex, ou par télécopie au 05 61 07 80 79, E-mail : [serv-code@meteo.fr](mailto:serv-code@meteo.fr)



# Balises & réglementation

**Le 28 mars dernier, « l'arrêté de 91 » (arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale) a été modifié pour préciser les nouvelles règles d'emport des balises de détresse. La mise en service du réseau satellite COSPAS-SARSAT, associé aux capacités de positionnement du GPS, ont en effet rendu obsolètes les balises radio V/UHF dont la plupart des appareils certifiés sont actuellement équipés. Ainsi, les aéronefs soumis à l'obligation d'emport d'une balise devront être rééquipés avec un modèle émettant en 406 Mhz personnalisé intégrant un GPS. Que cela signifie-t-il ?**

Par rapport aux anciens modèles, ce type de balise de détresse compatible avec le réseau COSPAS/SARSAT transmet l'alerte par satellite aux services de secours en moins de 3 minutes, où que l'on se trouve dans le monde.

Grâce à son GPS intégré, elle transmet automatiquement aux services de secours, la position à quelques mètres près.

La personnalisation de la balise permet aux services de secours de connaître immédiatement l'appareil qui appelle à l'aide, sa nationalité, le nom et les coordonnées de son propriétaire, les numéros de téléphone à contacter pour obtenir plus de précision. Avant de lancer les secours, le service d'alerte dispose d'un maximum d'éléments et peut appeler l'aéroclub pour se faire préciser les données utiles telles que les intentions du pilote et le nombre de personnes à bord. Cela permet également d'évacuer immédiatement les fausses alertes dues aux déclenchements intempestifs. Le progrès est donc très important par comparaison au bip bip anonyme qu'il fallait tenter de positionner par goniométrie à quelques 8 km près.

Si nous sommes amenés à traiter de ces balises dans ULM Info, c'est parce qu'à l'occasion du remaniement de l'arrêté de 1991, l'administration a été tentée d'en profiter pour étendre l'obligation d'emport à tous les aéronefs, et donc aux ULM. Pourtant, la pratique de notre aviation ultralégère est tellement diversifiée qu'il est bien sûr beaucoup plus raisonnable de laisser le choix à chacun de s'équiper en fonction de son activité et de ses moyens. Il serait par exemple ridicule d'imposer un tel équipement à une école de parashuteur dont le plus clair de l'activité consiste à enseigner l'art de gonfler une voile et à faire faire le tour du même champ à portée de vue de l'instructeur. Et puis, multiplier ainsi le nombre de balises en service, c'est immanquablement multiplier les fausses alertes à traiter. Grâce à l'action des fédérations, il a été finalement acté qu'il n'y a pas



d'obligation pour les ULM, CNRA, CNSK, CDNR, CNRAC, ni pour les appareils qui évoluent dans les circuits d'aérodromes.

Il n'en reste pas moins qu'à l'instar du parachute, qui a encore prouvé son efficacité en sauvant le mois dernier dans le Sud Ouest d'une situation irrécupérable, les occupants d'un ULM 3 axes, l'emport d'une balise est à étudier, surtout lorsque vous sortez un peu des sentiers battus. Si vous pensez que c'est un luxe inutile au-dessus d'un pays européen, les chiffres suivants donnent à réfléchir :

En France entre 2000 et 2006, pour retrouver les victimes d'un aéronef accidenté il a fallu suivant certaines sources :

- Plus de 6 heures dans 5 cas
- Plus de 24 heures dans 3 cas
- Plus de 48 heures dans 2 cas

L'an dernier lors d'un sauvetage en montagne, une équipe de secours a mis plus de 24 heures pour localiser deux alpinistes malgré un contact par téléphone portable.

Même sous nos latitudes dites civilisées, ce n'est donc pas un gadget inutile. Si vous ne pouvez acquérir une balise personnelle, mais que vous prévoyez un périple un peu exceptionnel, sachez qu'il est aussi possible d'en louer une à la semaine.



## Il existe deux types de balise :

Les modèles fixes et semi fixes type ELT (Emergency localisation transmitter – émetteur de localisation d'urgence), lesquels sont conçus pour s'activer automatiquement en cas d'accident. Ils ne concernent pas les ULM en principe. La légèreté et l'aptitude tous terrains de ces derniers risqueraient de toute façon de provoquer nombre de fausses alertes puisque les ELT s'activent par détection des variations brusques d'accélération.

Les modèles portables PLB (personal localisation beacon – balise de localisation individuelle), pour lesquels l'alerte est provoquée uniquement par une action volontaire du pilote, mais qui offrent l'avantage de pouvoir être emportés s'il est conduit à évacuer son appareil. C'est ce type de matériel qui nous intéresse.

Chaque balise fonctionne au moyen d'une pile interne à haute performance donnée généralement pour une durée de vie d'une dizaine d'années (dans le cas des aéronefs certifiés soumis à l'obligation d'emport, il faut toutefois la faire remplacer tous les 5 ou 7 ans suivant le modèle, pour conserver la certification). Lors de l'acquisition, il vous

sera demandé de renseigner un formulaire pour permettre l'enregistrement initial de votre balise. Un compte sécurisé vous sera alors ouvert sur le site du CNES (le centre national de recherche spatial, qui est le gestionnaire des balises françaises). Vous pourrez alors par ce biais modifier à loisir et gratuitement vos coordonnées et celle de votre machine. Il est même possible de signaler à l'avance les étapes d'un voyage particulier. Tout est donc fait pour assurer la meilleure chance possible d'être retrouvé rapidement en cas de problème.

Site d'atterrissage de secours de votre aéronef (à renseigner en cas de secours) : \_\_\_\_\_

**FICHE D'ENREGISTREMENT DE PLB FRANÇAISE**

AMCC Centre National de Recherche Spatial - 18000 St-Jean-de-Los - France  
Tél : 03 20 31 21 00 - Fax : 03 20 31 21 01 - Email : amcc@cnrs.fr

Informations sur votre PLB : \_\_\_\_\_

Modèle de votre équipement : \_\_\_\_\_

Préférences, au sujet de la balise :

Informations relatives à l'utilisateur qui est titulaire de la balise :

Informations complémentaires :

Informations concernant les personnes à contacter en cas d'urgence :

Nom : \_\_\_\_\_

Thierry COUDERC

Commission sécurité et analyse des accidents



# Rotax 912

## **Retour d'expérience – Quelques points sur lesquels porter attention :**

**Les moteurs de la série 912 / 914 sont des groupes motopropulseurs qui donnent d'excellents résultats depuis de nombreuses années. Les problèmes les plus courants relevés avec ont souvent pour origines une mauvaise compréhension de leurs particularités, surtout si on incline à vouloir les comparer aux moteurs d'ancienne génération, moins complexes en général, mais au rendement inférieur.**

- Méconnaissance des signes d'un défaut d'harmonisation des carburateurs (le signe immédiat d'un défaut mineur d'harmonisation est l'extension des plages vibratoires). Ce risque de fonctionnement avec des vibrations recommande une attention particulière aux bâtis moteurs, silent-blocs et aux lignes d'échappement. Pour les pilotes qui volent beaucoup sans toucher à la mécanique, le danger est de s'habituer à l'évolution lente du régime vibratoire.
- Bien appréhender les conséquences en cas de panne de la conception de la commande des gaz qui est double. Chaque pilote doit s'être fait monter la cinématique de la commande des gaz pour bien savoir quoi faire en cas d'avarie de celle-ci. Cela dépend de la manière dont elle est montée. Par exemple, il n'est pas rare qu'en cas de rupture d'un câble de commande, le carburateur concerné se positionne plein gaz sous l'effet de son ressort. Le réflexe consistant à réduire les gaz est alors inadapté, car cela ne réduit qu'un carburateur, l'autre restant à plein gaz. Bien étudier ce qui en est dit dans le manuel de vol.
- Attention certains pilotes formés avec des moteurs d'ancienne génération, ont tendance à ne pas afficher franchement les nombres de tours plus élevés des Rotax réduits (ce qui les conduit, par exemple à hésiter à chauffer le moteur à un ralenti assez haut pour passer le régime vibratoire du réducteur).
- Le temps de chauffe insuffisant avant décollage (parfois associé à une sous-évaluation volontaire des temps de fonctionnement) est très répandu sur les appareils exploités au sein des structures où de nombreux pilotes utilisent une même machine (conséquence de la facturation à la minute).
- Utilisation inadaptée de la pompe auxiliaire électrique. Les modèles de pompes auxiliaires certifiés sont parfois montés sur certains avions. Ils sont trop puissants créant une trop grande richesse, voire des fuites de carburant. Dans ce cas, la procédure consistant à mettre systématiquement en marche la pompe auxiliaire à la réduction avant l'atterrissage, est donc techniquement inadaptée. Pour l'installation des moteurs sur ULM (régime déclaratif) ROTAX désapprouve l'installation de pompes auxiliaires sur les ROTAX 912.
- Mauvaise compréhension du fonctionnement du circuit d'huile à carter sec, entraînant un sur approvisionnement en lubrifiant. (L'oubli de brasser l'hélice pour faire remonter l'huile du carter vers le réservoir, entraîne une lecture erronée de la jauge).



- Les carburateurs ont leurs cuves situées juste au-dessus des collecteurs d'échappement. Des coupelles entonnoirs existent pour recueillir et évacuer les éventuels débordements de carburant et éviter les coulures sur la ligne d'échappement. Mais attention, leur montage est une option. Celle-ci n'est pas nécessairement bien adaptée en cas fuite importante car il est constaté régulièrement que les coupelles ont alors tendance à se remplir plus vite qu'elles ne peuvent se vider, et donc à déborder. Les quelques machines expertisées après un incendie moteur par le CNFTE, étaient équipées de ces coupelles. D'expérience, l'installation d'un régulateur de pression carburant taré à 200 g s'avère l'une des meilleures options pour réduire les problèmes d'alimentation en essence.
- Attention aux options tentantes. On rencontre parfois le montage d'une hélice complexe mais trop lourde (trop forte inertie au démarrage, destructrice à terme pour le limiteur de couple du réducteur).
- Attention ! Certains moteurs ont un dispositif de réchauffage carburateur par circulation d'eau ou d'huile autour des pipes d'admission, qui est assez peu performant. Mais cela ne concerne pas tous les exemplaires, certains ont une boîte à air classique. Le montage de celle-ci en rattrapage demande un nouveau réglage de la carburation.

### **Particularité des moteurs 914 :**

- Le moteur 914 turbo n'a pas de pompe à essence mécanique. Il est alimenté via une paire de pompes électriques et un régulateur. Face à une défaillance du moteur en vol, il peut être conseillé de couper l'alimentation électrique du groupe motopropulseur pour éviter que le fonctionnement des pompes ne continue à faire circuler l'essence, même après qu'une panne ait provoqué l'arrêt du moteur, en particulier si l'on suspecte que la cause pourrait être une fuite de carburant.

**Thierry COUDERC**  
Commission sécurité des vols

**Pierre POUCHES**  
CNFTE

# Mais qu'est-ce « **L'Individuelle Accident** » ?

**Encore une assurance ! ...Oui, mais *SI* importante qu'elle mérite réflexion...**

## Qu'est-ce qu'une Individuelle Accident (IA) ?

C'est une assurance facultative mais **VIVEMENT** conseillée qui permet de garantir la personne assurée pour **ses propres dommages corporels** (DECES ou INVALIDITE) consécutifs à un accident d'ULM.

## A savoir...

- Attention, la RESPONSABILITE CIVILE que vous devez souscrire pour votre pratique ULM selon le règlement CE 785/2004 couvre les dommages occasionnés **AUX AUTRES**, mais **JAMAIS à vous-même !**
- La plupart du temps, les contrats d'assurances ne couvrent pas les activités à risque (ULM, parapente...) Prenez le temps de vérifier...

La FFPLUM propose par l'intermédiaire de la « Licence et Assurance 2008 » une Individuelle Accident à **seulement 22.25 €** pour des garanties complètes.

### Contrat FFPLUM / AIR COURTAGE ASSURANCES \*

Tarif Individuelle Accident	22.25 € (comprend assistance)
Activités ULM garanties	Toutes classes ULM
Capital assuré en cas de DECES	16 000 €

### Garanties

Capital assuré en cas d'Invalidité Permanente Partielle ou Totale	Plafond de 16 000 €
Franchise relative	15 %
Indemnités Journalières	Montant forfaitaire de 30 € / jour Franchise 15 jours Durée d'indemnisation maxi 300 j
Frais médicaux et pharmaceutiques	Plafond de 2 300 €
Frais de recherche	Plafond de 10 000 € (Garantie Assistance)
Expiration des garanties	Au 31 décembre de chaque année (contrat sans tacite reconduction = vous restez libre de changer chaque année de contrat)

\* Contrat LA REUNION AERIENNE n° 2008/00002 disponible sur le site [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)  
Par ailleurs, la Loi sur le sport fait obligation à notre Fédération de vous conseiller dans ce domaine.

→ Pour plus d'infos,  
contactez  
**AIR COURTAGE ASSURANCES**



**N°Vert 0 800 777 107**

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

**AIR COURTAGE ASSURANCES**

Hôtel d'entreprises « Pierre Blanche »  
Allée des Lilas - BP 70 008  
01 155 SAINT VULBAS Cedex  
Fax. 04 74 46 09 14  
[ffplum@air-assurances.com](mailto:ffplum@air-assurances.com)

# Logiciel Navi

**Nous en rêvions... Pierre Raimond l'a conçu pour nous ! Pierre, pilote et membre de notre Fédération, est un voyageur impénitent, aussi bien sur pendulaire qu'en multiaxe, toujours accompagné de Nicole, sa tendre et fidèle épouse.**

**Il connaît donc par cœur tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés en voyage sur nos ULM et nos besoins en matière de navigation.**

**Mettant à notre service ses compétences informatiques, ce pilote a conçu un logiciel pour pilote ! Certes, nous pouvons trouver dans le commerce de nombreux logiciels performants... mais à quels prix ?**

**J'ai fini par adopter NAVI pour plusieurs raisons :**

- Un logiciel véritablement adapté à ma pratique aéronautique sur ULM, complet, simple et intuitif.
- Utilisable sur « Pocket » léger, de format réduit, transportable dans la poche ou à la ceinture, au prix d'achat lui aussi « léger » (environ 250€).
- Gratuité du logiciel et des mises à jour.
- Convivialité du forum des « copains » pilotes.

**J'ai donc demandé à Pierre de vous présenter le fruit de son travail bénévole. Une solution efficace et économique pour les voyageurs au long cours... ceux qui notamment prendront le départ du Tour ULM 2008 par exemple; et ça tombera bien puisque Pierre et Nicole seront parmi nous ! Les cours seront gratuits eux aussi.**

*Dominique Méreuze*

NAVI est un logiciel conçu pour gérer la préparation des vols sur ordinateur personnel de type PC, et guider le pilote pendant le vol sur Pocket PC (et bientôt sur PC portable) équipé d'un GPS.

Développé par un pilote ULM, NAVI est principalement destiné à cette catégorie d'aéronefs. Il est cependant de plus en plus utilisé par de nombreux pilotes avion et hélicoptère.

NAVI se veut avant tout un logiciel simple d'accès et d'un maniement facile en vol.

La solution Pocket PC apporte une grande compacité et un faible poids compte tenu de la quantité d'informations rassemblées. Cette caractéristique est particulièrement importante pour les ULM dont l'espace et la charge utile sont très limités.

Cette solution a aussi le mérite d'un coût très faible dû à sa diffusion fulgurante dans le domaine du guidage routier. Cet aspect est également important dans un milieu où l'on recherche des coûts accessibles au plus grand nombre.

Le Pocket PC est de plus un appareil versatile aux nombreux usages en dehors de la navigation aérienne. Il est utilisé comme agenda, lecteur de musique MP3, enregistreur audio, GPS routier, etc. Son format mini permet de l'avoir en permanence à portée de main.

## Préparation des vols sur PC

Pour la préparation des vols sur le PC, NAVI rassemble la plupart des informations utiles :

- Cartographie (libre, OACI, routière ...)
- Zones aériennes (source SIA)
- Supplément aux cartes aéro (source SIA)
- Cartes VAC (source SIA, téléchargeables à volonté par l'utilisateur)
- Altitude terrain
- Base des terrains AD et ULM



La base de données des terrains a la particularité d'être autogérée par la communauté des utilisateurs de NAVI. La mise à jour des fiches terrain est complètement ouverte et accessible à tous directement depuis le logiciel.

La description des terrains inclut une définition précise des paramètres de piste et tour de piste. Cette description permet de présenter en vol un schéma d'approche dynamique qui facilite l'intégration dans le circuit.

Il est possible d'associer à la description une photographie, ainsi qu'un certain nombre d'informations pratiques (*restauration, hébergement, carburant ...*). L'affichage des terrains peut ensuite être filtré selon la disponibilité de ces ressources.

Les points de report VFR sont intégrés dans la définition des fiches terrains, ce qui facilite leur maintenance par les utilisateurs.

## Cartographie

NAVI permet d'utiliser n'importe quel fond de carte, selon les préférences des utilisateurs et l'usage prévu (*aérien, routier, randonnée vélo ou pédestre, navigation*).

Des cartes simplifiées mais totalement gratuites sont disponibles en téléchargement sur le site. Il est également possible d'utiliser les cartes Géolibre disponibles sur le site <http://rofmr.gratisim.fr/>.

Pour l'usage aérien, l'import des cartes OACI est entièrement automatisé, à partir du CDROM édité par l'IGN.

Il est également possible d'importer des extraits de cartes routières, en prenant la précaution de bien vérifier si cet usage est autorisé par l'éditeur, ce qui n'est pas toujours le cas.

Dans tous les cas, NAVI se charge d'ajouter à ce fond de carte les informations aéronautiques (*terrains, zones aériennes, points de report, routes utilisateur etc.*)

## FlightBook

Les routes définies dans NAVI permettent d'éditer un dossier de vol (*FlightBook*) comprenant de nombreuses informations. Le contenu de ce dossier est paramétrable, afin d'y inclure ce que l'on juge opportun. On pourra y intégrer les descriptions des terrains étapes, le détail des zones côtoyées, et même un ensemble d'extraits de cartes au format A4 cadrées sur le trajet destinées à être emportées en vol. Ces cartes ont le mérite de ne pas avoir besoin d'être pliées ou dépliées en vol, ce qui est un atout précieux en pendulaire.

## Suivi des vols sur PC

NAVI peut gérer plusieurs appareils de types éventuellement différents (*ULM, automobile, bateau etc.*). Pour chaque appareil, un historique des vols ou des trajets est conservé. Les enregistrements des trajets (traces) peuvent être affichés et examinés finement à l'aide de la souris (heure, vitesse, altitude).



Les traces peuvent être exportées en format KML pour être ensuite affichées dans GoogleEarth, afin de les revivre en 3D sur un fond réaliste.

Des commentaires peuvent être associés aux enregistrements de vols, ainsi que des tâches de maintenance. Des tâches de maintenance périodique peuvent par ailleurs être définies pour chaque appareil.

**Compagnon de vol sur PPC**

La version sur Pocket PC de NAVI est destinée au vol ou au trajet terrestre ou maritime. Elle nécessite un GPS de préférence intégré au PPC pour des raisons pratiques.

On y retrouve dans un format compact l'ensemble des informations disponibles sur la version PC. Le transfert des informations entre les deux plates-formes est assuré par NAVI lui-même.

NAVI offre des écrans de navigation **entièrement configurables**. Un grand choix de cadrans est proposé (*numériques, analogiques*) à l'utilisateur qui décide lui-même de la mise en page de ses écrans. Un éditeur est intégré à la version PPC pour réaliser ce paramétrage.

Il est bien entendu possible de préparer ou modifier des navigations depuis la version PPC. La base de données des fiches terrains est disponible en format HTML comme sur le PC.

Le schéma d'approche temps réel avec indication du tour de piste, de la direction et de la distance du terrain, de la fréquence radio, de l'altitude est disponible aussi bien pour les aérodromes que pour les terrains ULM.

Pour les aérodromes, NAVI permet l'accès immédiat aux cartes VAC converties en format images pour une manipulation beaucoup plus efficace.

**Des alertes VOCALES** pour les zones aériennes, (ou l'altitude) constituent un élément de sécurité important car elles dispensent le pilote de regarder constamment sa carte ou son écran.



**Modes ROUTIER, PIETON, BATEAU**

NAVI peut être utilisé en mode routier. On profite alors d'alertes sur dépassement de vitesse avec avertissement sonore et rappel vocal de la vitesse courante (sécurité en cas de dépassement d'un autre véhicule).

Un avertissement est également possible lors de l'approche de l'emplacement d'un radar fixe.

Des POIs peuvent être affichés par NAVI. On en trouvera des collections complètes sur les sites spécialisés sur Internet.

Si l'on intègre des cartes très détaillées, NAVI peut être utilisé en randonnée, à pied ou à vélo.

Certains utilisateurs s'en servent même pour naviguer en mer.

**CONDITIONS D'UTILISATION**

NAVI est mis gratuitement à la disposition des pilotes pour une utilisation strictement personnelle et non commerciale. Les codes sources ne sont pas disponibles.

Les cartes simplifiées fournies avec NAVI sont libres de droits. Les cartes OACI peuvent être utilisées avec NAVI à condition d'en faire l'acquisition. Certaines cartes routières peuvent être soumises à des restrictions en ce qui concerne leur reproduction. Se renseigner auprès de l'éditeur.

**TELECHARGEMENT / ASSISTANCE**

<http://pierre.raimond.free.fr>

→ téléchargement depuis la rubrique « LOGICIELS »

→ assistance depuis le « FORUM »



**28<sup>e</sup> Salon & Rassemblement international ULM**

**BLOIS 2008**

**30 & 31 Août**

>Présentation & essais en vol

>Salon de l'occasion et pièces détachées

>Fédération / Animations

> Coupe de l'Esthétique...

**140 EXPOSANTS + de 1 000 ULM**

**+ de 10 000 VISITEURS**

Organisation **CORULM**

**www.ulmblois.com**    **Aérodrome de Blois-le-Breuil**    LFOQ N 47° 40 44 ■ E 001° 12 38

combo  
HKS - 912 - 912S



made in France

*Rythme: 4 temps*  
*Tempo: DTA*

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



Voyageur II



Combo FC



Feeling



Ailes Dynamic



Delta Trikes Aviation

Aérodrome de Montélimar Ancône - F-26200 MONTELMAR - France  
Tél. +33 (0)4 75 01 20 83 - Fax +33 (0)4 75 51 36 72 - [dta.ulm@wanadoo.fr](mailto:dta.ulm@wanadoo.fr) / [www.dta.fr](http://www.dta.fr)

www.notmaurice.com - copyright photo Voyageur II "Voyage Planet'Air"

# Transport du carburant pour ULM par la route



**L'approvisionnement en carburant de nos ULM est un problème récurrent lié à l'absence de pompe SP95 sur les aérodromes (pour des raisons économiques ou sécuritaires, les pétroliers ne souhaitent pas installer sur un même site AVGAS et SP95) ; la plupart des ulmistes vont se ravitailler à la pompe la plus proche, remplissant un ou plusieurs bidons stockés dans le coffre d'une voiture puis dans le hangar ; la méconnaissance quasi générale de la réglementation en vigueur peut les amener à enfreindre la loi, et en cas d'accident, s'exposer à des problèmes très graves qui les poursuivront quelques années de leur vie si il y a des dommages corporels.**

**Nous allons détailler ci-dessous les différents moyens pour se mettre en règle vis-à-vis de ce transport de carburant. Nous parlerons uniquement du cas de l'essence.**

## L'A.D.R

Le transport de matières dangereuses (dont le transport d'essence est l'une des composantes) est soumis à une réglementation particulière : l'A.D.R. (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ; initiales de " AGREMENT DANGEROUS ROAD »). Cet accord précise les conditions dans lesquelles des produits aussi divers que matières radioactives, carburant, ou acides en passant par les produits infectieux, peuvent être transportés avec le maximum de sécurité.

L'essence est considérée comme une matière dangereuse et comme telle est soumise à des règles particulières.

L'essence porte le n° ONU 1203 (Un numéro d'identification composé de quatre chiffres est attribué à chaque matière, il est extrait de la "liste des matières dangereuses les plus couramment transportées" figurant dans les recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses).

L'essence appartient à la classe 3 liquide inflammable et au groupe F1 liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur ou égal à 61 °C; (Le point d'éclair est la température la plus basse à laquelle un produit dégage assez de vapeurs pour former avec l'air un mélange inflammable au contact d'une flamme ou d'une étincelle. Le point éclair de l'essence est de -40).

Son groupe d'emballage est "II" sa catégorie de transport la "2".

Le transport de matières dangereuses et notamment d'essence comporte des obligations qui sont définies par l'ADR ; toutefois, les textes font état d'exemption à l'égard de ces obligations relatives à la nature de l'opération de transport :

Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas au transport de marchandises dangereuses effectué par des particuliers (on entend par ce terme toute personne non professionnelle de la vente ou du transport de produit pétrolier) lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisir ou sportives à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport. Les marchandises dangereuses en vrac, grands emballages ou citernes ne sont pas considérées comme étant emballées pour la vente au détail.

Néanmoins, les exemptions laissent place à un minimum d'obligations ; ainsi, suivant ces différents éléments, l'ADR précise que la quantité maximale de carburant, transportée sans prescriptions spécifiques, (hors celles qui concernent tout transport de carburant) est de 333 litres d'essence. Si la quantité d'essence transportée est de plus de 333 litres les prescriptions sont beaucoup plus nombreuses et contraignantes, elles concernent la signalétique du véhicule, des équipements obligatoires plus importants (cales pour le véhicule, signaux d'avertissement supplémentaires, vêtements fluorescents etc.), des documents à posséder à bord, la formation du conducteur... Ces différentes prescriptions nous semblent difficiles à mettre en oeuvre dans des structures telles que les nôtres c'est pourquoi nous nous tiendrons à la description du transport de moins de 333 litres d'essence, ce qui nous semble déjà être une quantité suffisante.

## Règles générales applicables à tout transport d'essence

- Le conducteur doit être à même d'utiliser les appareils d'extinction.
- Il est interdit de rentrer avec une flamme dans le véhicule.
- Il est interdit de fumer aux abords et dans les véhicules.
- Le moteur doit être à l'arrêt pendant les opérations de manutention.

Conception et fabrication 100 % françaises !



- 278 kg avec Rotax 912 UL
- vitesse mini de 58 km/h charge maxi
- facteur de charge de + 6 /- 4g
- fabrication aluminium normes Aéro
- plus de 6 heures d'autonomie

## AEROFLYING

« Aérodrome de Cahors »

46230 CIEURAC

Tél. : + (33) 09 63 25 76 32

Fax : + (33) 05 63 63 60 39

info@aeroflying.fr

www.aeroflying.fr



- Le véhicule doit être maintenu propre et convenablement aéré.
- Il est interdit d'ouvrir un jerrycan à bord du véhicule.
- Les règles pour les récipients pleins valent également pour les récipients vides.

La plus grande prudence doit être observée dans la conduite du véhicule, pour limiter au maximum les risques d'accident.

### Véhicule

Pour le transport de l'essence dans des quantités inférieures à 333 l il est autorisé de ne pas utiliser un véhicule spécial agréé A.D.R. pour autant qu'aucune autre matière ne soit transportée. Ainsi une voiture particulière, un fourgon, une remorque accrochée à un véhicule peut servir au transport du carburant. (Dans la limite bien entendu du poids total autorisé en charge).

### Extincteur

Un extincteur adapté à l'extinction des feux des classes A, B, C (extincteur à poudre), d'une capacité minimale de 2 kg doit équiper le véhicule, cet extincteur doit être facilement accessible, et le conducteur apte à l'utiliser (il doit en connaître le fonctionnement et pouvoir apporter la preuve le cas échéant qu'il en connaissait le fonctionnement).

### Récipients

Le carburant sera transporté dans des récipients homologués pour le transport d'essence et conformes à l'ADR. Ils devront être homologués comme emballages pour le groupe II.

Un jerrycan ou un fût homologué ADR doit comporter le symbole OOO symbole de l'ONU certifiant que l'emballage satisfait aux normes de fabrication et aux épreuves qu'ils doivent subir, suivi d'un numéro de code.

Selon qu'il s'agit d'un jerrycan ou d'un fût les règles sont différentes.

S'il s'agit d'un jerrycan, dans tous les cas sa contenance ne peut excéder 60 litres (ce qui vaut pour les contenants pleins vaut pour les contenants vides). Celui-ci peut être en plastique ou en métal : la réglementation est alors différente ; en effet, à l'inverse du jerrycan en métal, le jerrycan en plastique a une durée d'utilisation maximale de 5 ans, sa date de fabrication (mois et année) est moulée sur un cadran dans le plastique. Le jerrycan en métal n'a donc aucune limite d'utilisation dans le temps tout comme le fût.

S'il s'agit d'un fût, celui-ci doit être en métal et sa contenance maximale de 200 litres.

Dans tous les cas, en plus du symbole , les contenants portent la marque de l'homologation au transport de l'essence : le modèle a été éprouvé pour le transport du produit par le fabricant. Cette marque est moulée dans le plastique et frappée à froid sur les jerrycans ainsi que sur le fond des fûts et généralement peinte sur le bas des fûts.

Le code marqué est un peu complexe mais pour simplifier nous pouvons retenir que :

le premier symbole désigne un fût "1" ou un jerrycan "3"  
le deuxième symbole désigne la matière acier "A" ou plastique "H"

le troisième symbole désigne un couvercle fixe "1" ou amovible "2"

le quatrième symbole "Y" définit le groupe d'emballage ( II pour l'essence )

Les symboles qui suivent ne sont pas restrictifs : ils définissent l'épaisseur de l'emballage, son volume, la densité maximale du produit emballé, l'identité du constructeur et d'autres caractéristiques telles que la date de fabrication, la possibilité de recycler le récipient, etc.

Lors de votre achat, vérifiez que les jerrycans ou les fûts sont homologués pour le stockage et le transport d'essence. N'utilisez pas des bidons de récupération, ayant contenu d'autres substances, ils n'ont pas été prévus pour le transport de carburant et peuvent éventuellement s'avérer inadaptés voire dangereux pour cet usage.

Ainsi sur un jerrycan en plastique, apte au transport de l'essence par route vous pourrez voir :

**Exemple de code : 3H1/Y/150/90/F/AMI**

Sur un fût en métal, homologué pour le transport de l'essence par route, vous pourrez voir

**Exemple de code : 1A1/Y/1,6/200/ 0,7/FGLRM/ F051G7 05/05/08 155722**

Seuls les 4 premiers symboles nous intéressent et plus particulièrement le "Y" qui autorise le transport d'essence.

A côté de ces marques faites par le constructeur, il appartient à nous usagers, de noter sur le récipient selon les normes ADR le produit transporté ainsi que son caractère inflammable. Nous devons donc coller sur le jerrycan ou le fût, qu'il soit en métal ou en plastique, une étiquette onusienne de produit inflammable spécifiant la classe du produit transporté ainsi que le numéro ONU de l'essence ; les textes précisent que ces étiquettes doivent résister aux intempéries. Aussi anodin puisse-t-il paraître, celui-ci revêtira toute son importance en cas d'accident avec incendie qui plus est s'il y a des dommages corporels. Les pouvoirs publics souhaitent sensibiliser avant de contrôler et sanctionner tous les transports d'essence à usage de loisir (toutes les activités motorisées : ULM, bateau, jet ski, quad, karting, ..... ) ou professionnelles (transport d'essence pour les chantiers ..... ). On trouve ces emballages dans la grande distribution du bricolage (BRICO DEPOT marque PRESSOL).

Pour les fûts, il faut se méfier d'utilisation d'emballages ayant contenu des huiles dont certaines sont peu solubles (huiles réfrigérantes) et donc difficilement nettoyables. On y préférera si on est un gros consommateur (club, instructeur ou professionnel du travail aérien) l'achat de fût neuf spécialement fabriqué pour le transport d'essence dont l'intérieur est revêtu d'un vernis polyuréthane, le fond et le dessus galvanisés. Ces fûts peuvent être équipés d'une pompe à essence (avec moteur antidéflagrant) et d'un volucompteur.

Il ne faut pas se laisser séduire par une petite remorque équipée d'une citerne avec petit pistolet manuel que l'on trouve parfois dans le commerce et qui donne l'illusion de faire un transport en règle, ces citernes ne sont pas homologuées et dangereuses .

Nous, ulmistes, sensibilisés à l'absence de prise de risque, au respect des règles de sécurité devons donc tous dès maintenant être pour le transport de notre essence en conformité avec la réglementation ADR.

### Lors du transport

Les récipients seront solidement arrimés et calés pour éviter tous déplacements et tous frottements que ce soit lors d'un freinage brusque ou dans le cas, toujours possible, d'une collision avec un autre véhicule. En aucun cas le carburant ne pourra fuir des récipients.

### Nettoyage du véhicule

Après chaque transport d'essence, quelle que soit la quantité, il est obligatoire de nettoyer minutieusement le véhicule afin d'y éliminer toute trace d'essence. Une ventilation du véhicule sera assurée lors de ce nettoyage.

Renseignements complémentaires  
e mail : [bretagneaeroptere@orange.fr](mailto:bretagneaeroptere@orange.fr) ,  
Tél. 06 85 34 61 42

### Michel LE ROY

Bretagne Aéroptère  
GUISCRIF LFES



## Parka 3 en 1 60,00 €

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



Veste  
+  
Gilet

Qualité  
et  
technique



34,00 €

## Veste Polaire zippée

Coloris : marine. 100% polyester,  
anti-peluche. Tailles : S, M, L,  
XL, XXL.



22,00 €

## Chemisette popeline

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



28,00 €

## Chemise Oxford

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

## Nouveauté



40,00 €

## Pantalon back-pack

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



7,00 €

## Nouveauté

100% coton,  
double couture.  
Couleur : Blanc  
Tailles : S, M,  
L, XL.

## T-shirt I love 450



Vu  
aux Chpts  
du Monde  
Ulm

33,00 €

## Mélissa Pantalon femme

98% coton, 2% élastomère. Bas évasés.  
2 poches basses sur les côtés.  
Finition double aiguille.  
Tailles : 36, 38, 40, 42.  
Couleur : beige.

## Sweat capuche femme

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

30,00 €

Nouvelle  
Collection

## Nouveauté



## Sweatshirt capuche

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

30,00 €

## Blouson Pilote unisexe

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



60,00 €

## Pantalon et Gilet Safari

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



40,00 €

## Pantalon seul

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



100%  
coton  
lavé  
Canvas



40,00 €

## Gilet seul

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



22,00 €

## Polo Sleeves

Coloris : bleu navy. 100%  
coton peigné. Manches  
longues. Bande de  
propreté au col,  
c couture aux épaules  
renforcée pour une  
meilleure tenue.  
Plaquette 3  
boutons.  
180 gr/m<sup>2</sup>  
Tailles : S, M, L,  
XL, XXL.

## Polo Pocket

Coloris : bleu navy.  
Manches courtes avec  
poche. 100% coton peigné  
pré-rétréci à fil de chaîne  
continu (ring-spun), bande  
de propreté au col,  
coutures aux épaules ren-  
forcées pour une meilleure  
tenue. Plaquette 3 boutons.  
Poche de poitrine renforcée  
au niveau de la poitrine  
supérieure. 180 gr/m<sup>2</sup>  
Tailles : M, L, XL, XXL.



18,00 €

## Tee-shirt col V

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

2  
Couleurs  
au  
choix

10,00 €

10,00 €

## Tee-shirt Femme col V

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

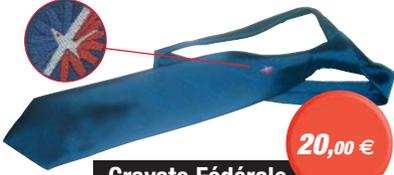


### Body bag

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

**Nouveauté**

9,00 €



### Cravate Fédérale

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

20,00 €



### Sac à dos

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

10,00 €



### Combinaison pilote

Dans la grande tradition du "flight overall".

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

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

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

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

40,00 €



### Casquette

broderie frontale, couleur Marine ou Beige. Taille unique.

9,00 €



**Nouvelle Collection**

### Chèche

20,00 €

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

### Écussons

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

5,00 €

### Drapeau fédéral

**Nouveauté**

20,00 €

Traité scotchguard. Taille 1 mètre. Livré prêt à poser.



## Porte-clés

3 classes ULM

Prix unitaire 6,00 €



3 axes (Dim : 55x30 mm.)

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



Paramoteur chariot (Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur (Dim : 55x40 mm.)



Pendulaire (Dim : 55x40 mm.)

### Pin's inox

3,00 €

Diamètre : 22mm.



### Porte-clés mousse

3,00 €

Avec curseur.



**Nouveauté**



DVD VIDEO

12,00 €

### Le DVD du Tour ULM 2007 !

Tous les acteurs du Tour ULM, en vidéo !

### Mousqueton boussole

Aluminium anodisé.

5,00 €



5,00 €

### Mousqueton Lampe

Aluminium anodisé bleu ou rouge. Pile fournie

### Bob toile microfibre

broderie latérale, couleur : Mastic. Taille unique.

9,00 €

## Bon de commande

merci de livrer cette commande

M.  Mme.  Mlle.  Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

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

\*FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

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

Dom-Tom & étranger nous consulter



MONTANT TOTAL des articles

PORT \*

TOTAL en euros



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

# Vols d'initiation BIA

subventionnés par la FFPIUM.  
Décisions du Comité Directeur.

**Nous avons, en 2007, légèrement modifié les règles d'attribution de la subvention de 35€ par vol d'initiation (VI) attribuée aux clubs en partenariat avec un établissement de l'éducation nationale. L'objectif principal était de pouvoir faire une gestion prévisionnelle de nos engagements vis-à-vis des Clubs affiliés.**

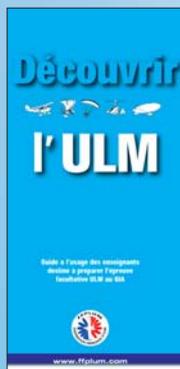
En 2008, la demande, maintenant préalable, fait état de 359 demandes de VI contre 92 VI réalisés en 2007. L'engagement financier est énorme (licence à 32€70, individuelle accident (IA) à 15€ en plus du vol à 35€) soit un total d'engagement de près de 30 000€ pour 12 565 € destinés aux clubs.

Nous savons bien que tous ces vols ne pourront, bien sûr, être réalisés. Alors pour la campagne des BIA 2007-2008, rien de changé, nous pourrions tenir nos engagements.

Pour la campagne des BIA 2008-2009, la licence assurance, qui était « offerte » par la fédération ne le sera plus. Il n'y aura cependant pas obligation de souscription par l'élève.

Il n'y aura donc plus de souscription à l'assurance individuelle accident (IA) pour chaque élève.

Pour être couvert en cas d'accident, il suffira à l'instructeur qui réalise les VI de souscrire à l'assurance individuelle accident passager (IA Passager). Cette « charge » supplémentaire donne une réelle couverture pour l'instructeur (que vraisemblablement il a déjà souscrite) et simplifie considérablement la gestion des VI par la fédération.



En résumé pour les BIA 2008 rien de changé. Pour les BIA 2009 seul IA Passager instructeur sera exigée.

**Jean-Charles CHEVRIER**  
Commission Jeunes - BIA/CAEA

**La Fédération vient d'éditer un memento spécial, destiné au BIA. demandez-le au Secrétariat fédéral.**

## Aides aux jeunes pilotes.

**Juste un petit rappel des règles destiné aux Instructeurs pour éviter des situations pouvant parfois être « désagréables ».**

Les aides jeunes sont destinées aux élèves pilotes affiliés à la FFPIUM effectuant leur formation au sein d'une école elle-même affiliée à notre fédération.

Il est donc indispensable que, dès le début de la formation (attestée par un document d'ouverture de dossier envoyé à la DGAC), l'élève

soit régulièrement inscrit à la FFPIUM (licence assurance souscrite avant l'ouverture du dossier).

Cette règle est impérative, alors attention, surtout en fin d'année civile. Il vaut mieux décaler le début de formation de quelques jours, surtout l'hiver, que de se voir refuser une aide au jeune pilote, voire de voler sans assurance...

**Jean-Charles CHEVRIER**  
Commission Jeunes - BIA/CAEA

**formation**  
école de pilotage  
paramoteur, pendulaire, 3 axes

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

**fabrication**  
chariot Z, monoplace, kit biplace,  
structure acier inox, housse de transport

**PASSION AILES®**  
éditeur :  
Le Guide du  
Paramoteur  
2<sup>ème</sup> édition

PASSION AILES - 32140 ST BLANCAIRD  
05.62.66.18.06 - 06.07.02.62.81  
passion.ailes@wanadoo.fr  
www.passion-ailes.com

# Gédéon de Biyanvrac

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

*Olà les gens, c'est le Gédéon que voici ! Sa cervelle bout, depuis ses dernières chroniques, qu'il n'en peut plus de (re)découvrir l'ULM, depuis quelque temps. Et alors bon, il se balade sur des fora (ou « forums » pour les modernes), des sites divers et parfois avariés, trouve des photos. Des photos qu'elles montrent les ULM de maintenant, qu'il n'en revient pas de la tronche des. Il constate, le Gédéon, que globalement, et même précisément, ça ne ressemble plus guère à son antique monoplace. Il est perplexe, parfois, devant certains trucs.*

*Que ça ressemblât à des avions, il s'en contrefout mais se gondole, le Gédéon, que d'après lui ce qui caractérise l'exception ULM à la française, c'est pas tant son aspect, ni son domaine de vol, ni même, il ose le penser, son poids à vide ou en demi charge, non, ce qui fait que l'ULM est, c'est le fait qu'il ne soit pas certifié. Réglementairement, son code génétique, c'est ça. Point. Que d'ailleurs ça entraîne tout un tas de conséquences, qu'on n'a pas la place d'en causer ici, et merci. Après, dans la langue, et pour que « ultra-léger » eût encore quelque sens, on prend le soin de préciser 450 kilos, tout ça. Que donc, en résumé, et après on passe à autre chose, on va pas y passer la journée non plus, si l'homme est par sa pensée « cogito ergo sum », l'ULM est par sa pesée : « pendo 450 ergo sum ».*

*Et alors bon, dans ce cadre non certifié pensant, pesant, ou les deux, y'en a des, ULM, qu'ils veulent ressembler à des avions. Non pas tant dans leur look, que ça l'utilisateur, à la rigueur, peut toujours dire qu'il n'y est pour rien, que ça n'est pas lui qui a dessiné le truc. Bon. « Mais alors, et ton tableau de bord, on t'a obligé ? », qu'il pense très fort le Gédéon. Que y'en a, voilà, parce qu'ils ont vu dans leur jeunesse que les DC3 avaient des pendules du sol au plafond, qu'ils en mettent partout aussi, que ça fait la classe ! Il a zoomé, le Gédéon, pour bien voir dans la photo. Les mecs, ils ont eu des prix ou quoi ? Températures cylindres, échappements, carbus, hélices, roue avant, pression du bord d'attaque, manomètres, voltmètres, ampèremètres, compteurs horaires, montre à quartz, altimètre, altipied, horizon, bille aiguille, conservateur, compas, GPS (plusieurs au cas où), et on arrête là que ça va te nous bouffer la page.*

*Alors bon, le Gédéon, il dit ça, il dit rien, hein. Il a essayé de s'imaginer dans un bordel comme ça, pour voir. Il s'est assis sur sa chaise, a mis la photo de ce tableau de bord devant lui, a fait « vroum vroum » en faisant genre il conduit le truc. De deux choses l'une, que dit le Gédéon après ce test d'une rigueur scientifique absolue : soit le mec ne fait que regarder son tableau de bord, que sinon les aiguilles ne servent à rien.*



*Soit il regarde dehors, que c'est beaucoup plus prudent, mais que du coup les aiguilles ne servent à rien. Que bon, les aiguilles, pour qu'elles servent, il faudrait vraiment les regarder toutes en même temps. Ben si. Ta température truc, là, si tu la regardes que genre de temps en temps, tu crois que ta température truc va attendre précisément ce temps en temps-là pour partir dans le rouge ? Soyons raisonnables, enfin. Bon donc, voilà, les mecs vont dire que oui mais on sait jamais, que si par hasard je regarde au bon moment, je suis sauvé. Sauvé de quoi ? Qu'il dit, le Gédéon. Ta température truc, elle te dit qu'elle pleure sa mère qu'elle a trop chaud. Elle te dit qu'elle a mal, c'est tout. Elle ne répare rien, ou si ? Donc bon, imagine que tu l'as pas, la pendule. Ton échappement est trop chaud, et tu l'apprends par un serrage qui t'amène aux vaches. Imagine maintenant que tu l'as, la pendule, que t'es fier tout plein de ressembler à un DC3. Juste par hasard que t'as du bol, te regardais ta belle pendule au « bon » moment, tout ça. Tu fais quoi ? Hein ? Tu coupes tout, et tu te poses. Pareil. « Oui, mais j'ai évité le serrage », que tu dis ? Eh non, trop tard, ton truc t'as prévenu trop tard, qu'il t'a dit « aïe » quand c'était « aïe », et pas avant...*

*« Oui, mais de toutes façons, ce Gédéon, c'est qu'un nihiliste, un réac, voire un pou'con, qu'il a qu'à voler sans instrument, et que c'est qu'un jaloux », que disent ceux qui prétendent que ces instruments sont utiles, et non pas juste de la frime... Ah oui, et alors, pourquoi, qu'il se demande comme ça l'air de rien, le Gédéon, pourquoi, donc, que ces types n'optent pas pour des instruments modernes : électroniques ? Ces trucs-là font beaucoup mieux que le plus fourni de tous les tableaux de bord pour au moins dix fois moins lourd (et moins cher aussi), et que en plus, t'as même pas besoin de regarder, le truc chante dans tes oreilles que ta température de pneu avant sort des limites, avant même qu'il ne soit trop tard !*

*« N'imitiez rien ni personne. Un lion qui copie un lion devient un singe. » Ça c'est Victor Hugo qui le dit, que si ça te plaît pas tu vas t'expliquer avec lui.*

*Mais bon, après tout, si ça fait plaisir, de ressembler à un DC3 ? Pas de problème, qu'il a avec ça, le Gédéon, il s'en fout, lui qui ressemble à rien. L'inutile est permis, et même parfois obligatoire, comme la bille en paramoteur, que c'est la loi qui le dit ! Du coup, il se dit, le Gédéon, que puisque la loi impose des trucs inutiles, pourquoi pas en rajouter, après tout ?*

*Tiens, on connaît un marchand de température cervelle ?*





5<sup>ème</sup>

## rassemblement national des femmes pilotes d'ULM,

Organisé par la FFPLUM, commission "voler au féminin", cette année, le 5<sup>ème</sup> rassemblement national des femmes pilotes ULM, a lieu en Région Centre. Avec le soutien du Comité Régional, c'est le club EVADAIR qui vous recevra sur l'aérodrome de DREUX VERNOUILLET.

Au programme : circuit aérien découverte de la région, accrobranches, tir à l'arc, parcours d'orientation vtt ou pédestre, soirées animées.

Une excellente occasion Mesdames, pour voler de vos propres ailes mais aussi en compagnie de vos proches et amis pilotes!

Plus d'info et bulletin d'inscription à télécharger sur [www.ulm-femmes.info](http://www.ulm-femmes.info) et à retourner pour le 28 Juin à [evadair@gmail.com](mailto:evadair@gmail.com)  
Inscrivez-vous vite !

Contact Monique BOUVIER : 06 62 85 07 40  
Commission « voler au féminin »  
Tous les infos sur

[www.ulm-femmes.info](http://www.ulm-femmes.info)

Rendez-vous sur le site

## Stage



## équipe féminine, entraînement aux Championnats de France 2008

19 femmes se sont réunies sur le terrain de Feurs, dans la Loire, dans le cadre du stage conçu pour leur faire découvrir la compétition, par la commission fédérale « voler au féminin » avec l'appui technique de deux entraîneurs-compétiteurs : Samir ELARI pour les multiaxes et pendulaires et, de Jérôme POMMIER pour les paramoteurs. Les excellentes conditions d'accueil des bénévoles de l'AC du Forez (le site, les repas, l'hébergement) ainsi qu'une météo parfaite, ont permis à ces dames et demoiselles d'accomplir l'ensemble du programme d'entraînement prévu, calqué sur les épreuves des championnats. A l'informatique, Georges Monier, formé par Joël Amiable, a pu mettre les stagiaires dans l'ambiance d'une vraie compétition, en gérant les données des GPS mouchards, pour faire un classement par épreuve. Le rythme fût intense, entre les explications de la nature même des épreuves, la conception d'une navigation avec recherche de photos, la notion de porte d'entrée, les précisions d'atterrissage, les trucs à savoir... et les entraînements en vol.

Toutes ont fortement progressé au fil de ces deux journées et, la compétition leur est apparue bien plus accessible ! En tout cas, toutes sont motivées pour poursuivre leur entraînement en mai et juin, sur la base des conseils prodigués par les entraîneurs et quelques compétiteurs éclairés, venus partager en toute simplicité, leur expérience avec elles.

Deux pilotes pendulaires se sont particulièrement révélées, avec Patricia, et Dorothée.

Parmi les équipages bi multiaxes, Marie et Sandrine, devraient former un équipage efficace, Valérie et Marine, les suivront de très près, puis Thérèse et Sylvie, qui ont bien progressé en « nav-compète ».

Pour les paramoteurs, si trois d'entre elles (Estelle, Marie-Pierre et Perle) ont déjà participé aux championnats 2007, parmi les nouvelles, Sandrine et Coralie, devraient faire de très sérieuses concurrentes. Puis, deux « just brevetés » Isabelle et Kathia, ont montré un excellent potentiel.

**Avis aux amatrices et amateurs, rendez-vous pour le suivi de nos compétitrices, aux championnats de France, qui se déroulent du 29 juin au 4 juillet à CHAMBLEY.**

Les participantes ↓

classe	nom	prénom	machine
<b>PARAMOTEURS</b>			
mono	GUIPPERT	Marie Pierre	Miniplane115-GT 21
mono	MATEOS	Coralie	Miniplane top 80-Rush XS
mono	GOBBE	Carole	Ros100-ITV Dakota sport
mono	BIEGNON CABARTIER	Perle	Pap1400-ITV Dakota sport
mono	CHEVALIER	Estelle	Miniplane action GT
copilote	CHAUVIÈRE	Cindy	bi turquoise Corsair
mono	MUZELLEC	Sandrine	PXP fly 100-aspen 2
mono	VOSTRIKOFF	Isabelle	Raket3-Elle24
mono	WEISSENBACHER	Kathia	Miniplanetop80-ITV Dakota sport
<b>MULTIAXES</b>			
bi pilote	PORCHERON	Thérèse	Storch - JABIRU
copilote	BOUJARD	Sylvie	
bi pilote	GONZALES	Marie	Savanah - ROTAX 912
copilote	LALOE	Sandrine	
bi pilote	GELY	Valérie	Storch-JABIRU
copilote	MARINE	Marine	
<b>PENDULAIRES</b>			
mono	DEZARNAUD	Anais	Air Création Trek HKS
bi copilote	WALDMANN	Chrystel	Air Creation Tanarg 912
mono	ROUMIER	Patricia	DTA combo 582
bi pilote	HUART	Dorothée	GT bi Quartz 20



Frédéric REGNIER  
et Morgane LESPLEQUE

## «Voler au féminin» à l'Aigle

Avec une météo très favorable, dimanche 4 mai, 14 demoiselles et dames ont découvert le plaisir de voler sur 2 Guépy.

Installation à bord avec anxiété, le briefing commence avec Claude ou Frédéric instructeur. Le vol s'ensuit avec la prise des commandes. Au retour sur terre toutes sont ravies d'avoir osé la 3<sup>ème</sup> dimension et sont prêtes à recommencer : l'expression de Nelly « c'est trop beau ».

Jean PODYMA

# RECORD

## David Rotureau Encore !

La FAI a homologué le record suivant : ↓

Sous-classe : RPF1 (ULM : Paramoteur, décollage à pied, monoplace)  
Type de record : Distance sur circuit fermé avec carburant limité  
Lieu : Saint Georges de Montaigu (France)  
Performance : 102,1 km  
Pilote : David ROTUREAU (France)  
Paramoteur : ITV Pawnee / Top 80 PAP14000  
Date : 27.01.2008



## Sortie des ateliers DTA du 100<sup>ème</sup> COMBO

Le centième Combo vient de sortir des ateliers DTA à Montélimar ! Il s'agit d'un Combo HKS commandé par Philippe Boucherat pour l'école ULM Delta Aquitaine de Montpezat d'Agenais. Ce pendulaire DTA de nouvelle génération a séduit tous les pilotes pour qui ULM rime avec légèreté, simplicité et maniabilité. A cette occasion nous avons fait une photo de toute l'équipe DTA et du nouveau propriétaire de ce Combo en chemisette rouge... il ne manquait que le soleil !

DTA sarl - Aérodrome de Montélimar Ancône  
26200 MONTEILIMAR - Tél. +33(0)4 75 01 20 83 Fax : +33(0)4 75 51 36 72  
dta.ulm@wanadoo.fr www.dta.fr

Le Coyote : l'original moins cher que les copies !  
Aile trapézoïdale 116, de 245 à 283 kg à vide  
5 heures d'autonomie, classique ou tricycle

Kit complet : à partir de 25 000 € TTC  
Incluant cellule, moteur, instruments et hélice DUC



S-9 Chaos en kit complet : 22 000 € TTC  
avec Rotax 582, hélice Duc et instruments

[www.aerosky.fr](http://www.aerosky.fr)



avec le S.5.A  
vivez des vols passions !

# AEROSKY

« Aérodrome de Cahors »  
46230 CIEURAC  
Tél. : (+33) 05 65 21 17 57  
Fax : (+33) 05 63 63 60 39  
info@aerosky.fr



# ZIT

# PILOTES ! ÉVITONS LES ZONES INTERDITES

## INFORMATIONS SUR L'ACTIVITÉ DES ZONES :

[www.sia.aviation-civile.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr)

[olivia.aviation-civile.gouv.fr](http://olivia.aviation-civile.gouv.fr)

[notamweb.aviation-civile.gouv.fr](http://notamweb.aviation-civile.gouv.fr)

NOTAM réseau TBA Défense et sup AIP

 **N° Vert 0 800 245 466**

## ZIT : ZONES INTERDITES TEMPORAIRES

Les zones interdites temporaires (ZIT) ont été créées pour des raisons de sûreté aérienne (protection de sites sensibles).

Cf. AIP France ENR 5.1-0

### Conditions de pénétration :

- CAG IFR/VFR, pénétration interdite;
- perméable aux AFCT : de la Défense, gendarmerie, des services de police, des douanes, de la santé, de la sécurité civile et de surveillance ayant à intervenir dans le cadre de leur mission et ne pouvant contourner cette zone;
- ayant à intervenir au profit d'EDF;
- ayant obtenu une autorisation avec un préavis de 48 heures.

## ORGANISME A CONTACTER POUR UNE AUTORISATION :

Centre National des Opérations Aériennes

 **N° Vert 0 800 397 375**

## Ensemble, préservons notre plaisir de voler !



# VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



Atelier



**ROTAX**  
AIRCRAFT ENGINES

Centre de service agréé

Reconditionnement 912

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

# Base ULM Saint-Exupéry

Importateur

Exclusif :

GRS



galaxy

Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.

- Montage possible dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

SKYLEADER  
AIRCRAFT



Visibilité, stabilité et confort de 48 à 250 km/h.

La référence des pros **LYNX**  
AVIONICS

En stock



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes

MICROAIR  
AVIONICS



Transpondeur T 2000



Radio M 760

# Centre de formation instructeur

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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



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

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

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

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

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

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

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

Montpezat d'Agenais / Tél : 05 53 95 08 81 - [www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com)

Supports de communications  
**GRATUITS**  
pour les clubs



**Dépliant, Affiche, Drapeau, Film des 25 ans, la Fédération met gratuitement à la disposition des clubs**

**→ un ensemble d'outils indispensables à une bonne communication ULM.**

**→ Pour en bénéficier, votre Club doit contacter le Secrétariat fédéral.**

**Info Clubs**  
www.ffplum.com



## → Premier Voyage d'un groupe d'Ulm de la Réunion vers Maurice, du 4 avril 2008 au 6 avril 2008.

Au matin du 4 avril 5 Ulm et 1 avion de voltige vont relier la Réunion à l'île Maurice, c'est un projet mis en place en novembre 2007, le temps de convaincre les autorités, d'obtenir les autorisations, de réunir les pilotes, de préparer les machines et nous voilà au jour «J».

Le matin du 4 avril, le temps est conforme aux prévisions, de Météo France, vent de Sud Est et ciel plombé, une masse nuageuse finit de passer sur les Mascareignes, entre l'île Maurice et la Réunion, nous avons tous rendez-vous au hangar à 5h30, le premier appareil doit décoller à 6h30 au plus tard.

4 appareils sont déjà sur le tarmac, devant le hangar, un FK12 Comet, deux FK9 et un FK14 Polaris, seuls restent dans le hangar le CTsw et l'avion de voltige le CR100 de Jean Hilly\*.

Après les formalités d'usage, nous regagnons nos machines. Le vent plus fort que prévu, nous oblige à décoller tous groupés. Nous avons l'obligation d'être tous posés à l'île Maurice avant 8h30, car le trafic IFR y est important et les autorités nous ont trouvé un créneau que nous nous devons de respecter.

Chaque pilote a revêtu son gilet de sauvetage et le Comet décolle en premier, il est le plus lent et n'a que deux heures d'autonomie, mais cela devrait suffire pour les 190 kilomètres qui séparent les deux îles. Les FK9 le suivent de près.

Le Polaris le plus rapide de tous les Ulm attend deux minutes et s'élance à son tour, le CTsw lui emboîte « les ailes » et le CR100 décolle lui 4 minutes après, il est sans conteste le plus rapide. « Le gang des Papangues\* » a pris l'air »

Cap au 97, notre niveau de vol est fixé au FL95 et Gillot approche nous suit jusqu'à 'Sobat', environ 42 nautiques du départ, puis nous passons sur 119.1 pour Plaisance approche. le soleil projette des ombres magnifiques sur l'eau.

Plaisance approche et son contrôleur qui n'a pas l'habitude des vols VFR nous suit sans problème et nous contacte régulièrement. Vu le niveau d'Anglais de la majorité de nos pilotes, les dialogues se font en Français.

A 80 nautiques de l'île Maurice nous distinguons les côtes, couvertes par une grosse masse nuageuse.

A 10 nautiques de l'île, nous commençons la descente, 500 pieds minutes pour garder le cône de sécurité et nous approchons rapidement du Morne Brabant, le soleil fait son apparition et nous découvrons la beauté des lagons.

La piste ne se voit pas très bien de loin, c'est une grande plaine noyée sous le soleil qui nous permet de nous repérer. On délaisse le Gps pour du vol à vue.

Pendant l'approche des deux FK9 trois gros porteurs sont en attente à la bretelle « Bravo », j'imagine la surprise des pilotes voyant se poser à la file indienne des Ulm, alors que cet aéroport n'en n'a jamais accueilli autant !

L'accueil qui nous est réservé est digne de l'hospitalité Mauricienne.

Le 6 au matin, jour du retour, la météo est avec nous, pas ou peu de nuages et le vent de 25 à 30 nd SSE nous poussera vers la Réunion, (FL85 conforme au plan de vol).

Nous retrouvons, heureux, nos appareils. Nous roulons les appareils hors du hangar et chaque pilote fait sa pré vole avec minutie. Il est déjà l'heure de partir, hélas ! Harnachés de nos gilets et après avoir obtenu l'autorisation de mettre en route nous quittons le parking pour décoller en piste 14.

L'île de la Réunion est visible dès que nous sommes à 1500 pieds, peu de nuages dans le ciel des cirrus très haut et un peu de nuages sur la Réunion.

Cap au 277. C'est plus facile qu'à l'aller car c'est presque un vol à vue. Nous devons être vigilants à la radio car de nombreux vols IFR sont en partance de Plaisance, certes ils grimpent plus haut et plus vite mais quand même.

Dieu que la Réunion est belle vue du ciel, cela reste un spectacle dont on ne se lasse pas.

A 10h25 tous les appareils sont au sol, nous sommes tous très heureux d'avoir fait ce vol, dans d'aussi bonnes conditions.

Une page est tournée pour l'aviation Réunionnaise, la collaboration de : l'aviation civile et des autorités Mauriciennes, D'air Mauritius (pour le parking), celle de la compagnie Air Austral (pour les gilets de sauvetages) nous a permis de réaliser ce beau voyage, l'amitié de tous a contribué à l'entente d'un groupe de passionnés, qu'ils en soient tous remerciés.

**Notre aviateur « pays » Rolland Garros peut être fier de nous !**

*Xavier Le Juge*

- Jean Hilly, pilote de longue date et fondateur de "Papangue ULM", est le seul pilote à ce jour, à avoir effectué le 5 mai 1997, la traversée Réunion/Maurice/Reunion, seul à bord d'un ULM biplan "Renegad Spirit".
- Son grand-père, prénommé Jean également, fut le premier aviateur à faire la traversée entre la Réunion et l'île Maurice.
- Papangue est aussi appelé busard de Maillard, son nom vernaculaire est d'origine malgache.

## ALSACE

23 / 24 mai stage mécanique Saverne Steinbourg  
 24/25 mai stage mécanique Habsheim  
 8 Juin - Rallye au départ de Batzendorf  
 du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre :  
**RALLYE DES CIGOGNES**  
 24 mai et 21 juin formation Radio CRR à  
 Habsheim



Visite de la BA 132  
le 25 mars.



## → Franche-Comté

"Le deuxième TOUR de FRANCHE-COMTE  
en ULM, les 13 et 14 Septembre 2008

L'idée du Tour FC 2008 est de se rejoindre au départ, dans le Haut Doubs pour descendre la vallée de la Loue, afin de survoler la plaine du Revermont dans le Jura, remonter la frontière de la Côte d'Or vers la vallée de l'Ognon, la Vingeanne et croiser ainsi celle de la Saône. Comme elle dans son lit, nous pourrions nous reposer à ses côtés pour rêver des images qui auront fait impression.

En remontant ses méandres, la Saône nous conduira au centre de la Haute-Saône pour rejoindre le Doubs qui saura alors guider nos sens vers un moment de partage de notre passion. C'est au centre géographique de notre belle région la Franche-Comté que se clôturera le deuxième Tour FC 2008 après un circuit

sur deux jours d'environ 270 kms et 90 kms par étape.

Vous pourrez contacter Jean-Claude Colnot responsable de l'organisation de ce tour, au sein du Comité Régional Franche-Comté, à l'adresse suivante pour tous renseignements complémentaires : [jc.colnot@club-internet.fr](mailto:jc.colnot@club-internet.fr)

Je vous souhaite bienvenue à tous en Franche-Comté, au mois de septembre pour ce Tour FC 2008, mais aussi au mois d'août lors de l'étape repos du Tour de France FFLUM à DOUCIER dans le JURA ou bien à l'étape de midi à BELFORT CHAUX le lendemain.

C'est avec plaisir que je vous retrouverai lors de ces rendez-vous.

Bien amicalement ULM

Olivier BON

Président Comité Régional ULM Franche-Comté

## → Bourgogne

En Bourgogne, le comité régional s'est doté d'une **Commission communication** Trois personnes en sont chargées. La communication impliquant des informations, elle compte sur les clubs ULM pour leur en transmettre régulièrement.



Cette commission a fortement développé les outils mis en place par le Comité régional :

- le site Internet [www.ulm-bourgogne.fr](http://www.ulm-bourgogne.fr) (15 000 pages consultées) : riches et conviviales ; on y trouve une masse d'informations régulièrement mises à jour comme le calendrier, Info - ULM Bourgogne, la plaquette des clubs de Bourgogne...
- la boîte à lettres électronique
- la plaquette du CRB présentant la pratique des différentes classes d'ULM et les terrains et clubs de Bourgogne, mise à jour chaque année,
- Info @ ULM-Bourgogne, notre journal : les 3 premiers numéros ont été envoyés essentiellement aux présidents des clubs ; depuis le n°4, il est adressé trimestriellement à chaque membre par courrier (420 pilotes) et à nos partenaires. Il comprend des rubriques permanentes telles qu'un reportage sur une base de Bourgogne, des éléments de sécurité, un calendrier des manifestations de Bourgogne, des petites annonces et des annonceurs, parfois des enquêtes.

Destiné à faire connaître l'activité ULM, il a été suggéré que ce journal puisse être adressé aux mairies ou communautés de communes ayant une activité ULM sur leur territoire.

La commission communication a commencé un press-book (articles et photos relatant des manifestations et traitant de la pratique des ULM) ; elle demande à chacun de lui transmettre les coupures de journaux ou autres supports médiatiques qui font référence à cette activité avec les références.

Enfin, les demandes de subvention devront être assorties d'un petit texte pour les justifier, il sera publié.

Il faut le voir pour le croire, alors rendez-vous sur le site, tout y est ! (enfin, presque)

Jacky ROBIN

Président Comité Régional ULM Bourgogne

Les  
Comités  
Régionaux

[www.fflum.com](http://www.fflum.com)



Écran 5"  
13 cm

XL GPS



LES PLUS GRANDS ÉCRANS PORTABLES DU MARCHÉ

TAWS, palette nocturne, GPS SiRF III Star 20 canaux, prédicteur de zones traversées, alarmes, entièrement paramétrable dans votre langue... et bien plus encore !

AvMap  
Satellite Navigation

EKP IV



Écran 7"  
17,8 cm

XXL GPS

Toutes les infos sur  
[www.ulmeurope.com](http://www.ulmeurope.com)

Conseils et Service Professionnels compris !

ULM Europe

ULM Europe  
Ch. du Rié 4  
CH-1053 BREITIGNY

+41 (0)21 732 29 87  
[ulm@ulmeurope.com](mailto:ulm@ulmeurope.com)



# Alerte Cambriolages, → Suite !

**D**epuis mon dernier message sur ce sujet sensible (Février 2007), bien des choses se sont produites : de nouveaux cambriolages malheureusement, mais aussi la prise de conscience par la Police Nationale (Police Aérienne), la Gendarmerie Nationale (Gendarmerie des Transports Aériens) ainsi que les professionnels de la Sécurité et nos responsables de bases de l'ampleur inquiétante du phénomène.

Comme nous nous y étions engagés, la Fédération a mené plusieurs actions complémentaires propres à enrayer la recrudescence de ces actes délictueux, graves tant sur le plan financier que psychologique, ce dernier point n'étant pas le moindre. Cette page a pour principal objectif de vous en rendre compte synthétiquement, de vous donner les éléments vous permettant à la fois de mieux vous protéger et de collaborer plus efficacement à la lutte incessante contre cette atteinte à nos biens, d'autant plus précieuse qu'il s'agit de la grande majorité des cas le fruit de grands sacrifices.

Nous avons en premier lieu créé sur le site fédéral une rubrique spécifique ([http://www.ffplum.com/Website/site/zonebricabrac\\_cambriolages\\_solitaires.htm](http://www.ffplum.com/Website/site/zonebricabrac_cambriolages_solitaires.htm)), alimentée par les victimes, décrivant les matériels dérobés (afin de rendre plus difficile leur écoulement), et tout aussi important, le modus opérandi des cambrioleurs pour éviter de tomber dans leurs pièges, éliminer nos failles et trouver des parades adéquates.

**Suite aux vols,**  
Monsieur le Commissaire principal, Chef du bureau de la police aérienne de la D.C.P.A.F.  
**répond à**  
Dominique Méreuze,  
Président de la FFPLUM.



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR  
DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES  
ET DE L'OUTRE-MER

Toussus-le-Noble, le 13 mars 2007

Le commissaire principal  
Chef du bureau de la police aérienne  
de la D.C.P.A.F.

à  
Monsieur Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

**O B J E T :** mesures permettant de lutter contre le vol de matériel  
aéronautique ULM.

Lors d'une réunion vous avez évoqué avec moi le problème de vols récurrent de matériel aéronautique dont sont victimes les adhérents de votre fédération et plus particulièrement l'augmentation inquiétante de vols de moteurs d'ULM et m'avez demandé de vous proposer des mesures de nature à enrayer ce phénomène.

Plusieurs axes de travail peuvent être envisagés, qui portent sur les mesures de prévention, sur le matériel et enfin sur l'assistance que peut vous apporter le Bureau de la Police Aérienne de la Direction Centrale de la Police aux Frontières :

**1) Prévention**

Les plates formes aéronautiques et plus spécialement celles dédiées aux ULM sont particulièrement isolées et de ce fait vulnérables.

Au risque de répéter des évidences, également applicables aux bâtiments professionnels et d'habitation, il est nécessaire de rappeler que les voleurs vont s'attaquer en priorité aux cibles les plus faciles et qu'ils peuvent renoncer si le risque leur paraît supérieur au gain escompté.

Dès lors, des mesures de bases doivent systématiquement être mises en œuvre : Ne pas laisser les locaux ouverts sans surveillance, fermer toutes les issues en cas d'absence, ne pas indiquer au su de tous les dates d'absence, ne pas laisser les clés cachées « sous le paillasson » etc....

Le placement sous surveillance électronique des locaux paraît aujourd'hui la meilleure prévention situationnelle mais elle n'est efficace que si en bout de chaîne une personne physique reçoit l'alerte (alarme sonore ou téléphonique) et peut faire intervenir les services de sécurité dans les meilleurs délais.

Toute visite suspecte des locaux qui pourrait s'apparenter à un repérage des lieux doit être signalée au service de sécurité territorialement compétent (Police ou Gendarmerie), avec le maximum d'éléments (numéro d'immatriculation, type et couleur de véhicule, signalement des individus ...) afin de permettre à ces services de prendre les mesures nécessaires.

Nous avons ensuite rencontré, au niveau national, les patrons de la Police Aérienne et de la Gendarmerie des Transports Aériens. Nous avons ensemble examiné la situation et envisagé les moyens mis et à mettre en œuvre ainsi que les actions de collaboration à l'échelon fédéral et de chacun des pilotes pour découvrir les auteurs de ces méfaits. Mais aussi, en matière de prévention, les meilleurs moyens à mettre en œuvre pour les empêcher d'agir. Sans entrer dans les détails, je puis assurer qu'ils nous ont manifesté un réel souci de faire tout le nécessaire pour engager une lutte efficace contre nos prédateurs ; notamment en collectant et en exploitant au niveau national les renseignements et les éléments recueillis par les différentes brigades territoriales, tant en zone police que gendarmerie.

Vous trouverez en fin de texte un lien vers le courrier du Chef de la Police Aérienne nous donnant de précieux conseils préventifs.

Par ailleurs, la Gendarmerie des Transports Aériens met en œuvre une cellule spécifique au niveau national, dont le travail mène d'ores et déjà à des pistes sérieuses qui ne manqueront pas de donner des résultats dans les semaines qui viennent. Mais elle à encore besoin de notre collaboration. C'est pourquoi vous ne devez pas hésiter, dans le cadre de la rubrique du site fédéral, à porter, à notre connaissance tous les renseignements, faits et événements se rapportant à des actes qui vous sembleraient préparatoires ou commis. Nous nous sommes engagés à les répercuter en temps réel à cette cellule.

Enfin nous vous proposons quelques adresses de sociétés spécialisées dans la conception et l'installation de systèmes de sécurité. La liste n'est bien entendu pas exhaustive ; elles vous sont proposées car leurs responsables sont des membres de la FFPLUM et des pilotes d'ULM qui connaissent de ce fait nos problèmes ; ils nous proposent des solutions différentes mais certainement bien adaptées.

Ces nouvelles et ces mesures sont destinées à être largement diffusées, dans l'espoir qu'elles inquiéteront nos voleurs tout autant qu'ils nous inquiètent, et qu'elles calmeront quelque peu leurs ardeurs de vandales.

Bons vols.

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

**Sociétés de surveillance et de protection**

info@teblb.com → 03 80 21 90 90  
parabolys@wanadoo.fr → 06 08 70 57 75  
garnieralfred@aol.com → 03 84 82 42 22

**Courrier Police Aérienne :**

<http://www.ffplum.com/Images/Upload/Cambriolages/2008/Cambriolages-Police-Aeronautique.pdf>

Durant les absences prolongées, les services de Police ou de Gendarmerie peuvent être avisés dans le cadre des Opérations Tranquillité Vacances (qui ne sont pas restrictives aux périodes de congés annuels) et effectueront des passages réguliers.

**2) Sensibilisation des brigades de Police Aérienne**

Les dix brigades de Police Aérienne couvrant l'intégralité du territoire métropolitain dépendant de mon service ont été sensibilisées aux vols commis dans le milieu de l'ULM. Leur a été communiqué les coordonnées de la rubrique vols de matériel du site de la FFPLUM.

Ces services, composés de pilotes qui partagent la même passion de l'aéronautique que vos adhérents sont à leur disposition pour tout renseignement, tant dans le domaine de la sécurité générale que dans celui de l'aéronautique.

En parallèle, le site intranet du Bureau de la Police Aérienne de la DCPAF, consultable par tous les policiers de toutes directions, pourra être alimenté à votre demande d'éléments concernant des vols de matériels aéronautiques caractéristiques.

**Conclusion :**

Il serait intéressant d'inciter les propriétaires ou les assurances, à l'identique de ce qui se fait pour les motos, à faire marquer au stylo graveur le numéro de série moteur sur les pièces amovibles de valeurs (cylindres, culasses, réducteurs etc...)

Enfin, la société ROTAX enregistre dans son site, à disposition des revendeurs et des usagers, une liste des matériels volés ([http://www.rotax-aircraft-engines.com/la\\_recherche.aspx](http://www.rotax-aircraft-engines.com/la_recherche.aspx)), taper « stolen » dans la rubrique recherche après avoir sélectionné la version anglaise.

Ce site pourrait être utilement alimenté par les informations transmises par votre fédération, de nombreux vols n'y étant pas répertoriés car méconnus de ROTAX ou de son importateur français.

Comme je vous l'ai indiqué lors de notre rencontre, je ne vois aucune objection à ce que tout ou partie des éléments de ce rapport soient repris dans la publication trimestrielle de votre fédération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Le Commissaire Principal**  
Frédéric ELOIR

**Copie pour information**  
Monsieur le Chef d'Etat-major de la DCPAF  
Toutes brigades de police aérienne

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

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

### Importateur :

#### **PIONEER 200**

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



De 20.700 (kit) à 53.700 €TTC

#### **PIONEER 300**

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



De 30.700 (kit) à 82.000 €TTC

#### **FIREFOX 2000**

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



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

Venez nous rejoindre sur l'aéroport  
de Valence/Chabeuil (LFLU)  
(06 19 72 42 57)  
ou  
Contactez notre réseau de partenaires  
sur notre site  
[www.alp-valence.com](http://www.alp-valence.com)

## ULM ESPACE AÉRIEN



### FORMATION

ULM pendulaire, multi-axes, autogyre et paramoteur



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

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

## ULM ESPACE AÉRIEN

### DIFFUSION & MAINTENANCE



Importateur Quicksilver France



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

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

**Tous à... c'est le mot d'ordre habituel employé pour se rendre en masse à nos rendez-vous immanquables du salon de Blois, vitrine internationale de l'ULM et de la Coupe Icare, manifestation tout aussi incontournable dans le monde du Vol Libre.**

Nous ajouterons désormais à cette liste, compte tenu de ses succès, de sa parfaite tenue et de sa convivialité le rassemblement international de Basse-Ham.

La classe paramoteur tient en effet aujourd'hui une place essentielle dans le paysage aéronautique en général et ULM en particulier. Et cette place ne lui sera certainement pas contestée dans les années qui viennent du fait de la simplicité de mise en œuvre dont cet aéronef fait la preuve, de l'appétit d'oiseau en terme énergétique qu'il démontre, du prix très abordable de son acquisition et enfin des perspectives qu'il offre dans le domaine de l'énergie propre (*motorisation électrique*).

Dans une société où la tendance est à la baisse du pouvoir d'achat, à la raréfaction et à la hausse du coût de l'essence, le besoin d'évasion et de réalisation des rêves individuels, sans devoir être les victimes de systèmes lourds, contraignants et compliqués, imposera l'alternative du paramoteur qui viendra sans nul doute combler les rêves « d'aviateurs » (*au sens noble du terme*) de nos contemporains.

Il n'existe pas de grands pilotes ou de pilotes mineurs. Nous avons tous la même passion du vol et ce besoin impérieux de voler au-dessus des hommes, des choses et des paysages pour s'accomplir, dans un ressenti fait tout à la fois du sentiment de domination et de celui de notre extrême fragilité.



Dans tous les domaines, la FFPLUM se veut l'ambassadrice de cette belle classe « paramoteur », dont elle est fière et qu'elle souhaite voir se développer, dans le contexte d'une réglementation encore mieux adaptée pour ce qui la concerne. C'est tout le sens de son action actuelle au niveau national et européen : obtenir plus de liberté et moins de contraintes... avec en contrepartie l'acceptation de la part de chaque pilote et de chaque propriétaire d'assumer plus de responsabilité individuelle !

Aujourd'hui les individus pèsent peu face aux organisations étatiques et européennes, pour le moins particulièrement technocratiques. Le salut ne peut venir que du rassemblement des hommes, des moyens et des finances pour contrebalancer ces forces « inhumaines » et broyeuses des libertés qui nous sont chères. C'est ce qui légitime l'existence de notre Fédération... c'est le pourquoi de la nécessité pour chacun d'entre nous de participer au rassemblement international de Basse-Ham.

**Tout en nous faisant plaisir, démontrons notre capacité à nous rassembler et montrons notre détermination à développer un mouvement paramoteur, porteur de toutes les valeurs de l'Ultra Léger Motorisé.**

Alors, tous à Basse-Ham du 27 au 29 juin 2008... et d'ici là volez prudemment !

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

toutes les informations sur → [www.grandair.fr](http://www.grandair.fr)

# Mondial 2008

## Paramoteurs

5th PPG WORLD SHOW

les 27, 28 & 29 juin  
à Basse-Ham  
France

Vois plaisirs et épreuves  
Démonstrations de matériels  
Salon professionnel  
Paramoteur électrique  
Animations et awards

**Un événement mondial exceptionnel !**



→ [www.grandair.fr](http://www.grandair.fr)





➔ Dans le dernier Planeur Info, le fameux billet de Michel Marty

Courrier

# Billet d'humeur

Je suis très fier et très ému car mon club a reçu une lettre d'amour de Big Brother en date du mois d'avril de cette année. Big Brother, BB pour les intimes a un bureau au Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, je crois savoir, et je vous le dis en toute confiance que le gouvernement songe à y rattacher le secrétariat des bonnes mœurs ainsi que la délégation interministérielle de l'incitation à la vertu. Pour mémoire je vous signale que si vous voulez rendre visite à BB son bureau est situé aux deux cent vingt et unième étages de l'immeuble administratif de la DGAC, section T8 de la DCS, au fond du couloir à gauche en face de la machine à café. Allez y avec des bonbons et des gâteaux, je suis sûr que votre visite lui fera plaisir...

Mais revenons à notre lettre, elle concerne, accrochez vous bien, la délivrance de l'agrément FR.MF. Dz 300, référence 08 0931. DCS/NO. Elle commence par ces termes : «Monsieur le dirigeant responsable, les audits et contrôles documentaires réalisés ont permis au GSAC (alors là, je traduis pour vous, car c'est un code entre BB et nous, au lieu de GSAC, il faut lire, J'ai sexe) mais poursuivons, ont permis au J'AI SEXE de vérifier que votre organisme (lire orgasme) donc que votre orgasme satisfait aux exigences de la sous-partie F (F comme Femme) de la sous Partie M (M comme Mâle, oui, je sais que cela peut paraître un peu abstrait, mais un peu de patience, BB ne va pas vous laisser tomber comme ça), annexe 1 du règlement CE 2042/2003, (voyez, tout devient clair)».

Donc je vous résume le truc : premièrement, le certificat d'agrément d'orgasme de maintenance partie Mâle sous partie Femelle nous est délivré, mais en plus, cela a été pour nous un grand sujet de fierté, notre MOM, édition 1 de novembre 2007 est approuvé. Au club, nous avons sablé le champagne car avoir en même temps le certificat d'agrément d'orgasme et le MOM, c'est vraiment une bonne nouvelle !

Je ne peux m'empêcher d'ironiser sur le style administratif et particulièrement quand il s'agit de la sacro sainte et inévitable administration qui veille à la sécurité de nos appareils car ce style est tellement en contradiction avec notre activité que cela en devient risible. Notre activité vélivole est l'expression, la quintessence de la liberté, l'image même de la liberté, ne dit-on pas libre comme l'oiseau qui vole ? C'est la sensation que j'éprouve - et je gage que c'est le cas de tous les pilotes - une fois terminé le remorqué ou le treuillage et que la machine libérée de toute attache prend enfin son vol seule. C'est un sentiment grandiose que d'être lâché dans le ciel

immense, d'être l'égal des grands oiseaux planeurs, vautours ou aigles royaux, nous sommes les seigneurs des espaces infinis. Cette liberté extraordinaire s'accompagne du risque de mourir à la moindre erreur et nous le savons, bien piloter consiste à éviter les erreurs mortelles.

Ce contraste entre les exigences bureaucratiques exprimées dans ce style inimitable venu du fin fond des immeubles administratifs et le sentiment de liberté que procure le pilotage d'un planeur dans l'azur celui véritablement de toucher la face de Dieu est vraiment bien singulier. Nous sommes les saints du dernier jour les gars ! Nous sommes les derniers mystiques civils ! Beauté, élévation des âmes contre réglementation tatillonne ! L'azur ! L'azur contre Big Brother !

Mais comment en est on arrivé là ? L'aviation était une des dernières terres d'aventure et d'héroïsme au vingtième siècle, elle s'est civilisée et même domestiquée. L'administration qui est le bras armé de l'état veut limiter les risques mais l'homme dans son infinie ingéniosité trouve toujours un moyen de contourner les règlements, de pousser les limites plus loin, toujours plus loin et d'y jouer sa peau alors l'administration renforce ses règlements. Je vous interdis de mourir dit l'administration, mais c'est un travail infini, car la mort se niche dans la moindre petite vis, le moindre câble, la plus petite durite, le plus éprouvé des composants électriques. Big Brother a beau légiférer sur tous les composants d'une machine volante, il y aura toujours une pièce qui lui échappera, mais il avance, et petit à petit les réglementations grignotent les derniers espaces d'aventure ou de hasard. On meurt moins en pratiquant le vol mais c'est peut être pour cela qu'il y a moins d'inscriptions dans nos clubs, c'est peut être pour cela que le vol à voile attire moins les jeunes, parce que la discipline devient de plus en plus sûre. Quoiqu'il en soit, il y a une chose que BB ne pourra jamais complètement maîtriser, c'est la folie des hommes, le petit coup de Stromboli qui transforme en un instant une action banale en désastre irrémédiable. Moi c'est aussi pour cela que j'aime le vol à voile, parce que c'est une lutte de tous les instants contre ma distraction, contre mon imprudence, contre la mort, contre ma folie.

Michel Marty



Courtier de la FFPLUM  
depuis 2003



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

**Multiaxe**

**Pendulaire**

**Paramoteur**

**Autogire**

**Aérostat**

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

- ✓ RC Utilisateur ou Aéronef  
**NOUVEAU** : Réduction tarifaire si vous êtes propriétaire d'un ULM équipé d'un parachute de secours !
- ✓ Individuelle Accident Pilote (y compris Indemnités Journalières) + Assistance
- ✓ Individuelle Accident Passager (sans désignation)

**Découvrez nos Offres Complémentaires  
« Spécial ULM » :**

- ✓ CASSE ULM
- ✓ Assurances de Prêt avec activités aériennes
- ✓ Responsabilité Civile pour les professionnels de l'ULM
- ✓ Exploitants - Gestionnaires d'aérodromes

**WWW.AIR-ASSURANCES.COM**

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



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

**N° Vert 0 800 777 107**

Fax 04 74 46 09 14 - [ffplum@air-assurances.com](mailto:ffplum@air-assurances.com)