

ULM

info






Cher cabochon !



Défendre l'ULM à la française et sa réglementation actuelle, ce n'est pas « seulement » une question de philosophie... mais aussi de porte-monnaie !

Il y a quelques mois, en manœuvrant mon ULM dans le hangar qui l'abrite, j'ai stupidement et malencontreusement effleuré le saumon d'aile d'un Cessna 172 dernier cri (d'ailleurs immatriculé aux USA... pour certainement de bonnes raisons), avec pour conséquence que le petit cabochon en plastique du feu de navigation s'en est trouvé fendu.

Confus et honteux, je me dénonce auprès du propriétaire à qui bien entendu je me propose tout naturellement de rembourser la facture de réparation. De toute façon l'addition ne devrait pas être très élevée ; trois vis à défaire, un échange standard de la petite pièce et le tour sera joué !

J'ai effectivement et légitimement réglé une facture de... 120 €, se décomposant en 35 € pour le petit cabochon et en 85 € pour 1 heure !!! de main d'œuvre...

Même pour un très mauvais bricoleur comme moi (on ne peut pas être bon partout), cinq minutes auraient suffi.

Mais l'avion étant certifié, il devait être réparé dans un atelier agréé, par un mécanicien agréé, avec une pièce agréée...

Je ne dis pas que les pièces d'ULM sont bon marché, que les heures de travail sont données et qu'il n'existe pas d'arnaques dans notre milieu. Mais tout de même, et globalement, nous bénéficions de règles adaptées qui nous autorisent, en responsables, en fonction de nos moyens financiers et de nos compétences propres, à pouvoir pratiquer notre passion à des coûts relativement moindres qu'en aviation traditionnelle.

Evidemment, le mieux eût été de faire preuve de plus d'attention en bougeant mon ULM.

Je faisais déjà attention... mais à ce prix, je double maintenant ma vigilance !

Bons vols

Dominique Méreze
Président de la FFPLUM



Le désir de voler

Sur la façade du Trocadéro, Paul Valéry a fait écrire "Ami, n'entre pas ici sans désir !".

L'imaginaire du vol est toujours un démultiplicateur d'envies. Mais cette envie ne doit pas simplement être virtuelle ou contrariée systématiquement par le réel pesant. Les Fédérations aéronautiques sont là pour faciliter nos envies en proposant un éventail assez large, l'ULM en particulier a fait de cette diversité des pratiques un des éléments de sa personnalité.

Voler selon ses désirs consiste donc à trouver la bonne pratique sans se laisser enfermer dans des stéréotypes en étant curieux de la diversité et respectueux des limites. Il ne faut pas hésiter à faire ce parcours de découverte, les instructeurs sont là pour ça. "L'avionneux aile-basse" peut aussi découvrir les joies du pendulaire, le paramotoriste, trouver du plaisir dans la navigation. L'aviation maîtrisée n'est pas une pratique fantasmée loin du réel. Connaître ses envies nous empêche d'aller à la faute. Je vole pour épater ? Je vole à tout prix ? Prenons le temps de découvrir et donnons à notre passion l'occasion de transformer l'essai. Ce n'est pas un peu ça le bonheur ? Et puisque nous sommes une fédération sportive, posons-nous la question avant de rentrer dans l'hiver : Avant de voler, suis-je en forme ?

Rassurez-vous cet ULM-Info a bien les pieds sur terre.

A vos envies.
Bonne
lecture.

Sébastien Perrot
Rédacteur
en chef



2

Événements et dates à retenir



3

EASA, tout est possible

Dominique Méreuze



6

M. Rogallo

Pierre-Jean Le Camus



8

Bilan de fin de saison

Sébastien Perrot



11

Juridique

Serge Conti



14

Sécurité

Thierry Couderc



16

Guide météo, la nouvelle édition

Michel Hirnke



18

A l'affiche ! le carburant de votre ULM

Pierre Pouchès



22

Commission sportive, la nouvelle équipe

Guillaume Richard



24

Les cadets de l'air, promotion 2009

Jean-Charles Chevrier



26

Au féminin

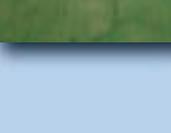
Monique Bouvier



28

Disparition d'un pionnier

Ghyslaine Caillot



30

Le vol adapté au Tour ULM

Bernard Reymann



31

Assurance et autogire



32

Le vol en montagne



34

Gédéon de Biyanvrac



36

A la mémoire de mon père



37

Subventions fédérales



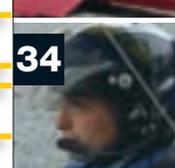
20

La boutique



20

20



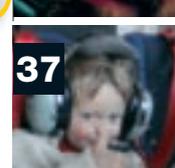
20

20



20

20



20

20



Ulm Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM
96 bis, rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax. 01 49 81 74 51
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**
Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**

Crédit Photos : Dimtri Delemarle (couverture), DTA, Vol Moteur, Philippe Tisserant, Bruce Macnab.

Design & print :

Mageral & Associés • 01 47 25 35 25

Imprimé en France. 11 500 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2009

Anciens numéros

Si vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

Calendrier
des différents événements
(rassemblements, rallyes,
etc.) sur le site fédéral
↓
www.ffplum.com

Rallye ULM des 3 Frontières
le 04 octobre 2009



Rallye circuit
des châteaux des
3 Frontières. Accueil base de Zoufftgen
de 8 heures à 11 heures, puis posé à
Villerupt Errouville et repas champêtre
à Longuyon Vilette.

Contact :
Club ULM des 3 Frontières
Roger - 06.08.31.24.87
ulmclub@live.fr
www.ulm-lorraine.com



Le 10 octobre 2009
Journée découverte
spéciale 15-25 ans

Vous voulez piloter un ULM ?
Le Comité Départemental d'ULM de la
Corrèze organise une journée découverte
spéciale 15-25 ans le 10 octobre 2009.
Ce stage aura lieu sur le terrain d'Ussel
encadré par des moniteurs diplômés.
Prix de 45 € comprenant : Vol sur 2 ULM / Pilotage avec instructeur / Repas
à la fin un diplôme à chaque participants(e).



*La journée pourra être reportée si les conditions météo ne sont pas bonnes :
le dimanche 11 ou le samedi 24 ou le dimanche 25 octobre 2009.*

Contact et inscription : 06.87.85.06.38
ulmiste19@gmail.com

Notre affilié 701 Frédéric Vézia, chauffeur et instructeur ULM qui a travaillé
10 ans en banderole et photos sur la côte Atlantique publie un "beau livre" de
photos : SINE SALOUM - LA FORET DE L'OCEAN aux éditions de la Martinière
avec un texte d'Yves Paccalet et préfacé par Jean-Claude Rufin.

Assis dans son coyote, Frédéric est allé 2 fois au Sénégal. Lors du premier
vol en 96, il repère une petite île perdue dans la mangrove au milieu du Delta du Sine Saloum.
Il y aménage une piste, une maison d'hôtes : www.mboss-dor.com, survole et photographie
avec son fidèle weedhoper. Le résultat est un livre d'images aux scènes et paysages étonnants.
Un excellent rappel de la chance que nous avons de nous promener entre ciel et terre.
Parution mi-octobre.



APCO

Setting Future Standards

www.apcoaviation.fr

	Prima 4 école		Vista HP performance (moteur)
	Karma SP sortie école		Libra xc/perf
	Thrust '09 intermédiaire (moteur)		Twister voltige
	Thrust HP '09 sport (moteur)		Play 42 biplace loisir
	Vista sport		Fun 42 biplace pro

Parachutes de secours parapente, paramoteur et delta
Mayday 16, 18, 20 et bi, light et super light, dirigeable.
Sellettes Edge, Finesse, Chairbag, paramoteur.
Combinaisons, mousquetons, accessoires...

APCO élabore les normes
du futur, depuis 1974.

Paramoteurs PAP
Top 80, Ros 125
Vitto Fly 100, F200



Paramoteurs CLEMENTE
Raket 120, Snap 100
Corsair M25 & M19
C-Max 175, Simonini Mini2



Moteurs CORSAIR
M25 & M19
manuel ou
électrique



HELIX
hélices
carbone



Le Guide du Paramoteur
2ème édition
Livre d'initiation



Chariot Z
Structure acier inox,
mono et biplace,
démontage sans
outils, fourche amortie,
livré dans sa housse.



PASSION'AILES®

32140 St Blancard
05.62.66.18.06

www.passion-ailes.com

à l'EASA, rien n'est décidé... mais tout est possible



Le meilleur comme le pire...
C'est, selon l'expression consacrée, mi-figue mi-raisin que j'ai quitté le 11 septembre le siège de l'EASA à Cologne, à l'issue d'une réunion à laquelle je venais de participer avec K. Negal, mon collègue de la Fédération ULM anglaise (BMAA). Le thème en était « le futur de l'Annexe II du Règlement européen 216/2008 - paragraphe e) », c'est-à-dire ni plus ni moins l'avenir des réglementations ULM en Europe.

La question de savoir si l'EASA avait une idée précise de ce qu'elle souhaiterait voir naître en terme de réglementation ULM européenne, la réponse de nos interlocuteurs de l'Agence européenne a été très clairement : NON. Et à celle de savoir pour combien de temps encore, au minimum, les dizaines de milliers de pilotes d'ULM que nous sommes pouvions compter voler sous réglementation nationale (celle que nous connaissons aujourd'hui), il nous a été répondu qu'en tout état de cause rien de nouveau ne pourrait éventuellement être mis en place et opérationnel avant 2015-2017 (les procédures européennes sont en effet très longues et très complexes).

Ainsi, pour ceux qui veulent investir dans une formation de pilote « ULM » ou dans l'achat d'une machine, il n'y a pas trop de questions à se poser ; car d'ici là... il y aura encore pour tous, anciens et nouveaux pilotes, de très beaux vols à réaliser sous le régime de notre système « déclaratif ». Ce sont donc là, pourrions-nous dire, des paroles « rassurantes » !

Mais voilà, l'EASA, bien que la grande majorité des pilotes français et européens soient satisfaits du régime actuel (Annexe II-paragraphe e) et ne soient absolument pas « chauds » pour « intégrer » la tutelle de l'Agence, souhaite tout de même mener une réflexion en profondeur sur les conséquences, les modalités et la faisabilité d'une telle intégration.

Certes, dans des conditions acceptables pour les pilotes d'ULM quant au système qui serait alors adopté (régime déclaratif simple et souple par exemple) et avec l'assurance du maintien d'une classe ULM (définition actuelle à 450 Kg de MTOW), **distincte du ELA 1 et donc des LSA**, il n'y aurait que des avantages à voler sous réglementation européenne.

Nous sommes donc tout disposés à en étudier avec l'EASA les conditions, les modalités et la faisabilité ; avec l'importante restriction tout de même que l'expérience des travaux relatifs à l'élaboration de la réglementation ELA 1 & 2 et de ce qui est en passe de se concrétiser, nous rend particulièrement circonspects quant aux capacités de l'EASA à mettre en place une réglementation qui fait appel à **la responsabilité individuelle**, et qui soit équivalente en simplicité et en souplesse à ce que nous connaissons actuellement.

Mais le piège, si piège il doit y avoir, est beaucoup plus sournois. Certains représentants de constructeurs d'aéronefs en Europe (pas une majorité à notre avis et qui ne sont en tout cas pas français), ont fait savoir à l'EASA que n'étant pas satisfaits du régime LSA proposé dans le cadre du ELA 1 ils souhaitent des simplifications, et même constituer une classe à part comme aux USA par exemple. Jusque là pas de problème... mais là où cela « coince », c'est que l'idée sous-entendue pourrait être (et a été clairement évoquée) de confondre par la même occasion, en une seule, les classes ULM et LSA ; ces constructeurs n'auraient plus alors à ne concevoir, construire et vendre à travers l'Europe et les Etats-Unis qu'un seul type d'appareil, reconnu universellement.

Il s'agit d'une logique (et donc d'une réglementation) purement commerciale, qui sacrifie la pluralité des choix des





pilotes, car les motivations et les attentes des pilotes d'ULM (du paramoteur au multiaxe en passant par le pendulaire), ne sont en aucun cas les mêmes que celles des pilotes avions de LSA ; et qui sacrifie tout autant les autres constructeurs qui ont fait le choix de concevoir et de proposer une gamme variée et innovante d'avions, de LSA et d'ULM, en s'étant pliés en outre aux contraintes réglementaires en vigueur. Par ailleurs, compte tenu des caractéristiques et des masses à vide et au

décollage des LSA nous n'avons aucun espoir qu'un jour nous soit proposée une réglementation LSA aussi favorable que celle que nous connaissons pour nos ULM de 450Kg de MTOW. Je rappelle tout de même, puisqu'elle est prise souvent en exemple, que la réglementation LSA américaine est plus contraignante que la réglementation ULM française. Là se situe le véritable danger. Est-ce cela que nous voulons ?

Pour assouplir la réglementation LSA et rendre possible une éventuelle réglementation ULM européenne, il faut impérativement une modification du Règlement européen 216/2008 et par voie de conséquence de l'Annexe II. C'est un long processus (Parlement européen, Conseil européen, Commission européenne, EASA). L'Agence, par le biais d'un groupe de travail (BR10) qui débutera ses travaux à la mi 2010, doit faire dans ce cadre des propositions à la Commission européenne. Ce BR10 verra son travail alimenté et orienté par les conclusions d'un organisme indépendant qui doit prochainement entamer un travail d'enquête sur la situation de l'ULM en Europe, procéder à des évaluations et faire des propositions. Parallèlement, un autre groupe de travail, piloté par l'EASA à Cologne, constitué de représentants de constructeurs, d'administrations nationales et de pilotes doit, au profit du BR10 également, étudier les conditions, les options possibles et souhaitables, ainsi que les conséquences d'une modification du Règlement européen qui permettrait une amélioration du régime des LSA ; mais cette modifica-

tion qui affecterait par la même occasion l'Annexe II dans son paragraphe e), risquerait d'entraîner, comme évoqué plus haut, une disparition complète ou partielle de la classe ULM si l'on n'y prend garde... à moins qu'elle ne lui donne au contraire une chance de vivre à l'heure européenne tout en conservant son identité propre et ses spécificités.

Nous avons donc décidé, à l'invitation de l'EASA, de jouer le jeu et d'être présents autour de la table. Mais notre collaboration ne se fera pas à n'importe quel prix. Nous serons intransigeants sur le respect de notre volonté de conserver notre identité et nos spécificités : les classes ULM existantes en Europe, sans exclusive de nature, doivent perdurer. Pour les pilotes et la plupart des constructeurs « honnêtes », la pertinence de leur existence n'est plus à démontrer. Nous n'accepterons pas d'être **phagocytés** au profit des intérêts commerciaux de quelques-uns ; que nous connaissons par ailleurs très bien.

Nous sommes près de 45 000 pilotes à travers l'Europe, dont le tiers en France. Notre capacité à nous mobiliser (tout particulièrement en France), est connue et reconnue. Nos recours, en cas de dérapage, seront le Parlement européen, le Conseil européen et la Commission européenne qui sont les véritables décideurs politiques. Je sais que chacun de vous saurait répondre sur le champ à un appel à l'action en cas de besoin. Souhaitons que nous n'en ayons jamais besoin.

Pour terminer (provisoirement !) sur une note d'optimisme, j'ajoute que notre interlocuteur de l'EASA nous a assuré que jamais l'Agence n'envisagerait de « passer en force » !



A. Quilici

Alors volons tranquilles... mais vigilants !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Europe

Ceux d'entre vous qui se tiennent au courant de l'évolution de la situation au niveau européen savent que nous n'avons toujours pas reçu de réponse de l'EASA aux remarques que nous avons –avec d'autres du milieu de l'aviation– formulées au sujet de ses Propositions d'amendements (NPA) 2008/07. (En écrivant ces mots, je vois d'ici votre regard devenir vitreux, mais je réclame votre attention pour ce sujet d'importance majeure). Cette NPA 2008/07 était basée sur les travaux de groupe de travail MDMO 32 de l'EASA qui, avec trois représentants des ULM, s'était constitué pour protester contre le fait que la réglementation appliquée aux appareils de loisirs était progressivement devenue trop contraignante pour la nature des activités concernées. C'était la NPA 2008/07 qui avait défini l'Aviation Légère Européenne (ELA) et créé une certification spécifique pour l'Aviation Sportive Légère (LSA) en Europe. Malheureusement, et ce n'est pas une surprise, le cadre réglementaire proposé ne présentait à nos yeux d'ULMistes aucun intérêt, alors qu'il apportait beaucoup aux avions légers. Tout comme pour le LPPL au Royaume-Uni, les modifications de réglemen-

tation ont favorisé les appareils les plus lourds et rogné les libertés et privilèges des ULM. Pour nous, le seul refuge sûr résidait dans l'Annexe II (le document de l'EASA qui établissait la liste de tous les appareils se trouvant en dehors du contrôle de l'EASA).

Cependant, telle une épée de Damoclès, nous avons au-dessus de notre tête le passage du texte fondateur de l'EASA n°216/2008 qui, en gros, dit que certains ULM ne feront plus partie de l'Annexe II. On nous dit que les appareils susceptibles d'être touchés sont les ULM hautes-performances de série, mais il a également été suggéré que tout multiaxes de série pourrait être concerné. Qui plus est, nous ne savons absolument pas si certains pendulaires modernes hautes-performances ne pourraient pas être touchés. Par contre, ce dont nous sommes sûrs, c'est que la réglementation que l'EASA envisage à l'heure actuelle aura des conséquences importantes dans les domaines de la maintenance et de la formation.

Et maintenant, sortie d'on ne sait où, il y a une proposition de l'EASA de lancer une étude sur les réglementations des ULM en Europe. Etant de nature très méfiant, ça m'a paru très inquiétant, et en conséquence je me suis rendu à l'EASA en septembre avec Dominique Méreuze, Président de notre organisation/sœur en France, la

FFPLUM. Ce qu'on nous y a dit est très intéressant. Il semble que l'EASA a pris acte du mécontentement des pilotes de loisirs et sportifs concernant ses propositions. De plus, devant la ferme détermination des ULMistes de rester sous le régime de l'Annexe II, l'EASA a décidé qu'il était temps de se pencher sur ce qui fait l'intérêt des réglementations ULM actuelles en Europe. On nous dit que le but de cette étude est de voir dans quelle mesure certains aspects réglementaires pourraient être appliqués aux petits appareils légers.

A première vue, ça ressemble à ce que nous demandons depuis la formation de l'EASA en 2003. Nous continuons cependant à être inquiets devant la tendance qu'a l'EASA à créer des réglementations « taille unique ». Pendant la réunion, on nous a suggéré que si les ULM passaient sous régime EASA, une solution serait trouvée pour contourner le problème du poids. En fait, le poids est un problème plus pour les Allemands et les Tchèques que pour les Britanniques et les Français, puisque nos appareils sortent de fabrication à un poids raisonnable. Cependant, nous craignons que si les ULM tels que nous les connaissons à l'heure actuelle sont englobés avec, par exemple, les LSA, la réglementation ULM ne devienne plus lourde, alors que la réglementation LSA s'assouplirait. Dominique autant que moi-même sommes absolument convaincus que l'ULM doit garder son identité claire et à part si nous voulons gagner notre combat contre une réglementation alourdie.

Au cours de l'année écoulée, il y a eu une demande croissante émanant de certains pays membres de la Fédération Européenne d'Ultra-Légers d'élargir les statuts de l'EMF afin d'intégrer la LSA. Pendant un certain temps j'ai été indécis quant aux avantages éventuels d'un tel changement. Cependant, à la lumière de cette nouvelle étude et des travaux qui en découleront inévitablement, je suis intimement convaincu que si nous voulons protéger notre sport de toute érosion de nos libertés et privilèges, il est vital que l'ULM sous sa forme actuelle reste à part et que les statuts de la Fédération Européenne d'Ultra-Légers soient sans équivoque sur qui nous sommes et ce que nous voulons.



Keith Negal
Chairman of the BMAA



Après la lettre aux candidats (ULM Info N°68 P25),



la lettre du CNFAS



aux élus du Parlement Européen



Nous désirons ici attirer votre attention sur le fait que compte tenu des particularités du modèle français d'aviation légère, il est nécessaire d'être particulièrement attentif à l'application du principe de subsidiarité afin d'éviter des harmonisations qui nous fassent perdre des spécificités. Nous pensons même que l'idée de se servir de l'aviation française, qui a fait ses preuves, comme modèle pour une réflexion européenne, a grand sens (la France compte près de la moitié des pilotes privés d'Europe).

Les recherches en paternité légitimes se font toujours en remontant à la source.



Si les ULM trois-axes actuels les plus performants ne doivent leurs gènes qu'aux pionniers de l'aviation et pour la plupart d'entre eux à Blériot, la raison de leur existence trouve bel et bien son origine dans l'ULM pendulaire, donc le deltaplane. Si l'histoire retiendra les premiers vols des australiens Dickinson et Moyes sous des deltas tractés par bateau au début des années 1960,

leur engin volant, une aile à deux lobes qui se pilote par déformations dynamiques, n'aurait pas existé sans les travaux d'un ingénieur de la NASA qui destinait cette invention à la récupération des capsules spatiales.

Si Francis Rogallo, américain de souche franco-polonaise, accepta finalement l'idée que des fous dingues s'accrochassent sous son aile sans autre finalité que la simple exaltation, c'est qu'après quelques réticences il avait lui-même essayé ce nouveau jouet et s'y adonna avec joie, bien longtemps. Tout en continuant de développer ses cerfs-volants de loisirs sur le même principe, dont il offrit le brevet au domaine public.



Bien qu'il s'en soit souvent et trop modestement défendu, Rogallo est bel et bien le père biologique légitime du vol libre et de l'ULM, tout autre aéronef que le

delta originel (motorisé ou non), n'ayant pu exister que sur la foi de la démonstration originelle. Et même si cet enfant, qu'il renia un court instant, fut élevé par d'autres, la graine originelle sortait de ses tripes.



Francis Melvin Rogallo n'a donc pas inventé le deltaplane de loisirs, pas plus que Becquerel n'avait offert à l'humanité la bombe atomique. Toutefois, les pilotes de vol libre et d'ULM à travers le monde pleurent aujourd'hui leur père, qui s'est éteint le 1er septembre 2009 à l'âge de 97

ans, aux environs de Kitty Hawk, dans la mystique des frères Wright.

Adieu, Père. Et merci !

Pierre-Jean Le Camus

Pioneer 200 & Pioneer 300

- **Pioneer 200.** Train fixe. Construction bois et toile. Rotax 912 80 HP. Finesse 11:1. Vitesse de croisière 185 km/h (75% de puissance).
- **Pioneer 300.** Train rentrant. Bois/toile et composite. Rotax 912S 100 HP. Finesse 13:1. Vitesse de croisière 255 km/h (75% de puissance).

Nombreuses personnalisations possibles. Consultez-nous !

Les plus beaux ULM sont chez Silvair !

Venez essayer nos Pioneer et volez autrement !

Installé à 5 minutes du Futuroscope, Silvair Services importe et distribue les ULM Pioneer 200 & 300 Alpi-Aviation. Appelez-nous pour un essai en vol !

www.ulmpioneer.fr

Distributeur officiel

SILVAIR SERVICES - silvair@hotmail.fr
Aérodrome - 86100 Châtellerault - LFCA
Tél.: 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33

Vente, location, parc permanent, entretien, école

DTA ENLÈVE LE HAUT: C'EST MAGIC!



Combo 582 / aile Magic

AILE
MagicTM



Performances :

finesse 10, plage de vitesse 62 / 170 km/h

Accès aux hangars « avion » :

hauteur 2,50 m, envergure 9,40 m

Stockage :

repliable sur le tricycle

Polyvalence :

disponible sur les tricycles DTA du HKS au 912S
masse maxi 450 kg, surface 12 m²

**D'un clic,
coloriez votre Magic**
Rendez-vous sur le site
www.dta.fr



DTA
Delta Trikes Aviation



Le bilan de la saison

Commençons par un chiffre, 13 000 c'est le nombre de licenciés à la fédération début septembre. Soit le nombre atteint en décembre 2008, ce qui est de bon augure pour la fin de l'année. La FFPLUM ne connaît pas (encore ?) la crise et c'est tant mieux. Car cela reflète le succès de notre activité dans la durée.

Nos activités de loisirs sont principalement liées au rythme des saisons et l'été qui s'achève vient clore un programme bien rempli. Il y a d'abord la pratique individuelle, chacun sur son terrain autour de sa machine, ses moments d'amitiés partagés qui justifient à eux seuls le goût de l'aviation de loisir. Il y a également le travail des associations, des professionnels, des instructeurs qui constituent le socle de notre activité. De tout cela nous ne pouvons pas rendre compte dans le détail, chacun est porteur de ses souvenirs. Et puis de manière emblématique, il y a les temps forts de la vie fédérale, des comités régionaux, des sports (page 22), du vol adapté (page 30), de « voler au féminin » (page 26). En nombre de machines il y a cependant deux moments particulièrement forts : le Tour ULM et le rassemblement de Blois. Que reflètent les deux événements en 2009 ?



Le Tour ULM 2009

Le point de vue d'un élu pourra sembler partial mais il est assez unanimement reconnu que le Tour ULM 2009 a été une belle édition.

Le parcours et la météo sont les deux conditions requises (pas suffisantes) d'un bon Tour.

La traversée de la Manche pour le centenaire de Blériot, un jonglage vertueux avec les conditions météo ont donné toute satisfaction aux participants. L'alchimie fait le reste... Pour que chacun puisse retrouver cette ambiance chaleureuse dans un grand air de liberté, nous avons réalisé un film qui sera envoyé aux équipages participants et aux partenaires d'ici le mois de décembre et qui sera vendu dans la boutique dans la foulée.



Vous pouvez également consulter le blog du Tour ULM qui restera encore ouvert pour que l'esprit puisse se maintenir. Il faut tout particulièrement insister sur l'ambiance pétillante de la promotion des jeunes de ce Tour. Une petite trentaine de jeunes de 15 à 25 ans peut créer un dynamisme que rien n'arrête. On leur souhaite donc de ne pas s'arrêter, de se motiver encore pour les BIA, les brevets, la vie fédérale, les Cadets de l'Air... et on compte sur eux pour faire partager leur enthousiasme. Il est très sain ! On notera également que la caravane a été suivie par un hélicoptère classé ULM en Italie, vous pouvez lire le compte rendu sur le blog. L'objectif était de montrer que l'appareil s'intègre parfaitement en pratique dans le mouvement ULM, qu'il apporte une nouvelle approche à la pratique de l'hélicoptère de loisir.

Baptême de Monsieur Gandil avec Jack Krine





Cette démonstration concrète est importante au moment où s'ouvre officiellement le travail de réflexion au niveau de la DGAC sur la classe 6.

Monsieur Maxime Coffin, Directeur de la MALGH, a eu l'occasion à l'arrivée sur Berck de découvrir la machine (présent également à Blois il a pu redécouvrir les joies du pendulaire, 25 ans après son premier vol). Le Tour est en

effet une vitrine et les institutionnels ont pu percevoir l'ULM en marche pas simplement comme un sujet de discussions dans des salles feutrées. Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile dont on connaît l'intérêt pour l'aviation de loisir a donné le coup d'envoi de ce Tour qui restera dans les mémoires. En participant à ce genre d'événement on a le sentiment réel et palpable que le combat pour notre vision de l'ULM n'est pas vain, varié dans ses pratiques mais équilibré dans sa réglementation.



Redécouverte du pendulaire à Blois



Blois 2009

L'autre grande vitrine de l'ULM est bien entendu le rendez-vous de Blois. Chacun y vient avec ses envies et repart avec ses impressions. Les tendances de Blois reflètent les grandes évolutions du mouvement. Un des mots lancinants lors de cette édition fut celui de LSA, visage concret d'un terme essentiellement réglementaire. Une vision biaisée de Blois (que certains magazines culturellement liés à l'aviation lourde peuvent entretenir- voir la page fédérale de septembre-) peut laisser penser que le mouvement ULM s'est définitivement vendu à l'aviation lourde. Cette impression est

trompeuse. Il faut en effet bien remarquer que les LSA présents viennent des Etats-Unis et sont en laissez-passer, qu'il faut un brevet avion, une visite médicale avion pour les piloter, qu'ils ne peuvent pas accéder au terrain ULM au moment où les terrains ouverts à la CAP ont plutôt tendance à disparaître qu'à se créer. Bref les LSA sont des avions mais pas des ULM. C'est en étant conscient de cette saine limite que l'acquéreur doit faire son choix.

Certains constructeurs ont d'ailleurs très nettement montré la différence en proposant une version ULM et une version LSA. Preuve que l'argument de la « masse indispensable » est souvent paresseux. En regardant de plus près, on constate même que certains constructeurs de trois axes rapides proposent des ULM "fun" (la Guêpe par exemple ou la Moto du Ciel qui reste toujours au catalogue). Et dans le MCR, il y a certes le R de Robin qui propose des machines à vide à 240kg mais aussi le MC de Michel Colombari dont la dernière création ne fait pas plus de 100kg. En somme l'arbre de l'ostentation portée par l'argent et les préjugés peuvent souvent cacher la belle forêt bigarrée de l'ULM. Ne nous y laissons pas tromper. Il faut ainsi constater que les constructeurs de pendulaire sont à présent capables de faire des machines avec des vitesses de pointe autour de 160km/h tout en maintenant une grande maniabilité à basse vitesse et dans un confort jamais égalé. Le paradoxe est donc que l'on regarde le LSA alors même que l'innovation vient de l'ULM, rarement l'inverse. Or la tendance technologique sur la durée milite plus vers la légèreté que vers la lourdeur.



Démonstration de la pile à combustible



C'est ainsi que lorsque l'aviation lourde cherche péniblement à communiquer sur le développement durable, Gérard Thevenot parvient à traverser la Manche avec une pile à combustible et les motorisations électriques dans le paramoteur sont devenues familières ! Voilà ce qu'il faut voir lorsque l'on va à Blois et l'expérience du Tour permet justement

d'être clairvoyant sur les tendances de notre mouvement. Par ailleurs qu'il y ait contestation, débat, lutte des classes, entre les plus lourds et les sécessionnistes du vol libre, c'est une tendance vieille comme le mouvement ULM et c'est ce qui le maintient bien vivant.

Toujours de l'innovation dans le pendulaire !



Mais au-delà de la saison et des événements, il y a un travail de souterrain à la fédération pour que tout cela puisse « durer sans perdre l'esprit »,

et ce travail-là n'est pas saisonnier, il avance et souvent, parfois, il porte ses fruits.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM

XT-912-SST
(stutted wing)



OutBack XT 912

Mondialement Approuvé !



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

Concessionnaire
AirBorne
Magni
SkyRanger




Accessoires
Lynx - Vêtements Ozee
Skydat - Icom - Hélices Duc

Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00
► 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland



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

Du désordre de l'esprit ... ou des délits, infractions et conséquences surréalistes résultant du dépassement de la masse maximale légale au décollage des ULM ...



Sans forcément rebondir sur le récent article édité par notre Président, son Vice-Président et le Président de la Commission Sécurité des Vols (l'incident n'est pas totalement mince..) : **"Tendance suicidaire.. ?"** stigmatisant quelque surprenant article de presse aéronautique se laissant aller à la complaisance de plume pour accréditer l'idée que tous et chacun fermeraient les yeux vis à vis d'un dépassement systématique de la masse maximale légale autorisée par la loi pour les ULM, ces lignes devraient sérieusement remettre les idées en place et si le rare besoin s'en faisait sentir, réouvrir les yeux de ceux tentés de prendre un ultra léger motorisé pour une unité de transport public.

1° La loi

On se dispensera de rappeler in extenso les dispositions de l'arrêté du 23 septembre 1998 [[EQUA9801294A](#)] relatif à la définition des aéronefs ultra-légers motorisés, sauf cependant pour les besoins de la démonstration, partie de la définition des classes 2 et 3 (pendulaire ou multiaxe) :

- *masse maximale inférieure ou égale à 300 kg pour un monoplace et à 450 kg pour un biplace, ces masses pouvant être augmentées de 5 % dans le cas d'un ULM équipé d'un parachute de secours*
- *vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépassant pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc).*

2° La portée notamment sécuritaire de cette loi

Elle n'offre aucune complaisance, incertitude ou interprétation à ce sujet, mais surtout, **ses définitions techniques procèdent notamment d'impératifs de sécurité et d'obligation particulière de sécurité ou de prudence** dont les conséquences vont - directement - dicter la nature des sanctions pénales résultant de leur violation.

On le concevra mieux encore en imaginant un biplace disposant d'une puissance maximale (légale) de 60 kW pour un biplace, dépassant de 100 kg sa masse maximale autorisée et victime d'une panne moteur au décollage !

3° La sanction pénale

Doivent être envisagées les trois hypothèses :

- d'une violation de la loi, sans accident,
- d'une violation de la loi entraînant incapacité de travail,
- d'une violation de la loi entraînant décès.

a) la violation de la loi, sans accident

Son régime est dicté par l'article 223-1 du Code pénal qui prévoit que :

"Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni **d'un an d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende.**"

Les choses sont dites !

La décision de décoller au-dessus de la MTOW autorisée expose son auteur à des peines déjà sévères, sans pourtant que le moindre sinistre ne soit survenu dès lors que :

- *le commandant de bord ne pourra sérieusement invoquer qu'il ne commettait pas une infraction de façon « manifestement délibérée » (d'autant plus que la loi lui impose de dresser un devis de poids, dont par définition les autorités présumeront qu'il a été réalisé .. !).*
- *il ne peut pas davantage être contestable que le risque de décès ou d'infirmité est acquis dans le cas d'un sinistre intervenant en début de vol, avant que le surpoids d'absence, par exemple, ne soit évacué,*
- *et alors que la limitation du poids au décollage procède, de façon tout aussi évidente, d'une règle de sécurité et de prudence.*

Ces seuls constats devraient définitivement mettre un terme à toute velléité d'enfreindre cette loi particulière.

Mais s'il advient que le candidat à l'insouciance continue à fermer les yeux, surtout si un accident suivi d'atteinte à l'intégrité, notamment de son passager, survient, les choses vont alors sérieusement se compliquer :

b) violation de la loi entraînant incapacité de travail

Son régime est dicté par l'article 222-19 du Code pénal : *« En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement [entraînant une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois] les peines encourues sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45000 euros d'amende. »*

Ainsi donc le législateur renforce tout spécialement la violation de la loi.

(suite p12)

c) violation de la loi entraînant décès du passager

Son régime est dicté par l'article 221-6 du Code pénal :
« En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement [entraînant la mort d'autrui] les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 euros d'amende. »

Faut-il continuer ?
 Oui !

4° La sanction civile

Si d'aucuns pensent qu'il peuvent finalement s'affranchir moralement des conséquences des sanctions pénales, les - très - douloureuses sanctions civiles, conséquence de la violation de la loi évoquée, devraient définitivement ramener dans le chemin de l'orthodoxie les plus récalcitrants.

Chacun sait cela, de façon diffuse, mais la clarification en la circonstance n'est pas vaine .. !

Une large partie des clauses des contrats d'assurance est réglementée par la loi dont certaines dispositions s'imposent sans même qu'il soit nécessaire de prévoir des clauses particulières.

Ainsi l'aléa est indispensable tout comme sont interdites les fausses déclarations.

Mais la violation de la loi, de la même façon, ne peut être couverte et garantie contractuellement !!

Aussi, quelque contrat d'assurance que négocie l'impénitent pourfendeur de MTOW, les blessures causées à ses passagers, se retourneront violemment contre lui puisque finalement, sa couverture d'assurance lui étant inéluctablement déniée pour cause de violation de la loi et donc d'exclusion contractuelle et légale, il devra assumer de ses deniers la totalité des conséquences financières du sinistre.

Sans entrer dans le détail de la matière, une incapacité de 95 % avec assistance d'un tiers H/24 peut représenter pour une victime ayant une activité économique et sociale avérée, un coût de cinq à sept millions d'euros !

L'auteur du sinistre pourra toujours, certes, se consoler en se rendant insolvable sauf à commettre un nouveau délit d'organisation d'insolvabilité, passible là encore de peine d'emprisonnement, et à ce que, au surplus, les tiers fassent annuler toutes les opérations juridiques ayant contribué à le rendre insolvable !!

Le lecteur appréciera le ratio voluptueux entre le plaisir d'un décollage au devis de poids « explosé » et les galères ad vitam qui vont en résulter.

Seront évoqués dans un autre article, ceux dont parallèlement au commandant de bord, la responsabilité civile et pénale est susceptible d'être mise en jeu, notamment pour complicité par fourniture de moyens :

- que ce soit, par exemple, le chef-pilote de l'aéroclub qui n'a pas vérifié le devis de poids de l'adhérent du club « optimiste » et dont un juge pourra considérer qu'il a commis une faute de surveillance,
- que ce soit, « l'essencier » membre du club dont l'évidence du dépassement du devis de poids aurait dû le conduire à s'abstenir de participer au plein d'essence, étant ici susceptible de subir la jurisprudence pénale des cafetiers poursuivis pour complicité pour avoir servi un client en état d'ivresse et auteur par la suite d'un accident mortel de la circulation,

ces propos ne relevant que d'une simple réflexion et d'une prospective judiciaire évolutives .. !

En un mot à la question :

« Peut-on dîner avec le Diable et faire un bon repas ? »

Dans notre domaine, notamment, la réponse est résolument négative !



Serge Conti



VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



NYNJA



Atelier / Boutique



ROTAX

Centre de service agréé

Moteurs neufs et reconditionnés

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

La référence des pros

En stock



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes

St exupéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif :

▶ Action Sécurité *

modèle 3/450 **-53%**

modèle 6/473 **-46%**



GRS



Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.



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

* Réserve aux structures affiliées FFPLUM (voir conditions sur www.ffplum.com)
aide Fédérale 1200 € + remise de Galaxy 500 €

Venez le découvrir...
à St Exupéry



Visibilité, stabilité et confort de 48 à 250 km/h.
(Voir caractéristiques sur notre site - www.ulmstex.com)

Centre de formation instructeur

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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



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

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

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

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

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

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

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

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



On n'en sait jamais assez

Le dernier tour ULM a montré que l'on peut faire voler de manière intensive plus de 130 machines très différentes, pour exécuter un programme relativement ambitieux sans problème de sécurité digne d'être rapporté. C'est sans doute le signe d'une certaine maturité de notre mouvement, mais cela montre aussi ce que l'on peut obtenir avec une organisation structurée au sein de laquelle, les participants sont épaulés pour tous les aspects de leurs vols, de la météo à la navigation, du soutien logistique au support technique.

Mais pour notre activité en général, force est de constater que depuis deux ans, le niveau d'accidents graves en ULM reste plus ou moins proportionnel à l'évolution de nos effectifs. Certes notre niveau de sécurité ne semble pas s'aggraver, certes nous avons rejoint peu ou prou le niveau des autres branches de l'aviation légère, mais nous ne progressons plus.

En fait, si nous étudions attentivement les données à notre disposition à propos des accidents que nous avons à déplorer, nous nous rendrons compte qu'elles sont rarement suffisantes pour nous aider. Lorsque l'ensemble des causes d'un événement est manifestement technique, il est habituellement assez facile de les analyser, d'en tirer les enseignements et de les diffuser à chaque pilote. Lorsqu'il est question de panne de moteur, de réglage de commandes ou de ruptures mécaniques, on constate que l'information passe bien et est aisément acceptée, bien plus facilement en tous cas que quand il est question des « facteurs humains ».

C'est peut-être pour ça que les accidents d'origine purement technique sont devenus finalement rares. Et même dans ces cas-là, il reste souvent nécessaire d'étudier les processus de décision qui ont conduit un pilote à se retrouver dans une situation non gérable en cas de panne. Il faut bien comprendre que l'exécution d'une traversée de la Manche telle que celle du dernier tour ULM entre dans le cadre très particulier d'une prise de risque acceptée et gérée, acceptable parce que très encadrée et très préparée par chaque participant.

Mais la situation naturelle du pilote d'ULM est d'être autonome par nature, puisque la réglementation, la nature même de son activité et - du moins faut-il l'espérer - ses propres choix, le placent en face de ses responsabilités individuelles. C'est l'essence même du régime déclaratif que nous défendons. La contrepartie de cette liberté et de cette autonomie, est qu'en cas d'accident, il est encore plus difficile que dans le cadre de l'aviation certifiée, d'établir l'enchaînement des faits de manière assez précise pour en tirer des enseignements. En absence de cause technique manifeste, l'analyse publiée des accidents les plus graves se trouve souvent bien peu probante lorsque le témoignage des victimes n'est plus possible. Pour le reste, il faut savoir que les événements moins dramatiques ne sont pas systématiquement étudiés par le BEA. Le cas des ULM ne fait pas partie du champ de ses obligations au regard des conventions internationales, et ses moyens relativement modestes sont souvent accaparés, hélas, par l'analyse des accidents de transport public. De plus, pour diverses raisons, en partie liées à la réorientation des missions de l'administration, le signalement systématique immédiat des accidents portés à la connaissance de la puissance publique ne nous est pour le moment plus aussi facilement accessible que par le passé.

Alors, comme pour notre entraînement, notre condition physique et l'entretien de nos machines, c'est à nous les ULMistes, de nous prendre en charge pour analyser nos problèmes et en tirer les enseignements.



Dans les dossiers de déclaration de sinistre à l'assurance, on lit trop souvent dans la rubrique dédiée aux circonstances détaillées une mention telle que « voir le rapport de gendarmerie » ou l'équivalent.

C'est oublier que ce document n'est pas rendu public en général et que de toutes façons son objet est d'établir les responsabilités, pas d'améliorer la sécurité des vols. Pour certains qui préfèrent parfois peut-être se cacher la réalité, c'est aussi une façon d'évacuer l'analyse personnelle de l'événement. Or, pour alimenter sa propre réflexion et améliorer la sécurité de tous, chaque pilote, chaque président de club à qui il est arrivé un problème, doit avoir à cœur de l'analyser à fond et d'en faire part à la communauté. Les correspondants régionaux de sécurité sont là pour les aider dans cette analyse et pour servir de relais à l'information. Ils se sont portés volontaires pour aider bénévolement à l'amélioration de la sécurité des vols, ils se sont mis à la disposition de la communauté des pilotes. Alors n'hésitons pas à faire appel à eux en cas de doute, et à les contacter systématiquement après chaque accident, même mineur.

Thierry Couderc
Commission Sécurité des Vols



Motoplaneur ULM WORLD&UP
Manufacture Française

ALATUS-M

Le vol à voile avec un brevet ULM! www.alatus.fr

42 700 € TTC* Avec motorisation électrique 26 cv Electravia

32 400 € TTC* Avec motorisation 2 temps 20 cv

Envergure: 13,10 m
Poids à vide: 115 kg
Moteur rétractable
Finesse: 27 à 65 km/h
Taux de chute mini: 0,65 m/s
Vmax: 110 km/h
Vitesse de décrochage: 41 km/h
VNE: 130 km/h
Montage/démontage: 45 mn

Access *La gamme*

HANUMAN 912
Rotax 4 temps 80cv
Entoilage Mylar
Instrumentation complète
Casques intercom, radio

42 800 € TTC*
Prêt à voler

Egalement disponible en kit! V.Croisière: 150 Km/h
V.Max: 200 Km/h

X-AIR X-AIR F
Kit sans moteur ni instrument à partir de

10 500 € TTC*

 Canal de la Marinière 44320 Frossay-France
Tel. +33 (0)240 64 21 66 - Fax +33 (0)240 64 15 32
contact@randkar.fr www.randkar.fr



A propos du guide météo

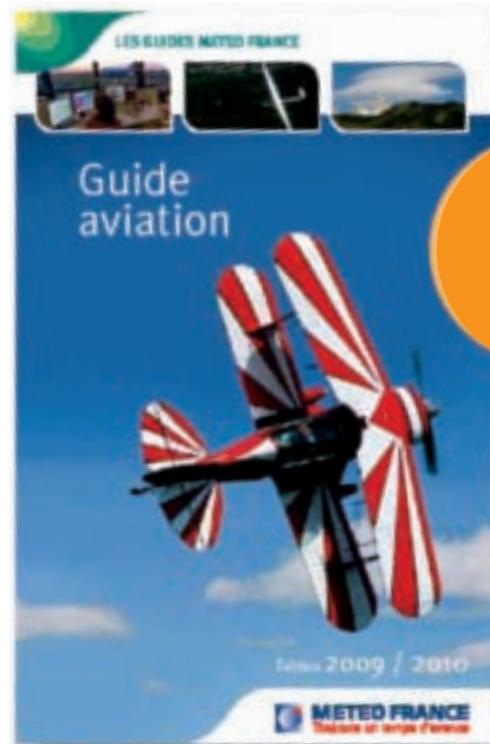
La météorologie revêt une importance particulière pour ceux qui voyagent, car les conditions peuvent évoluer fortement sur quelques dizaines de kilomètres ou plus. Elle est également importante pour les vols locaux car des variations de vent ou des conditions givrantes, par exemple, peuvent vite transformer un moment de bonheur en cauchemar.



Il y a quelques mois, nous vous présentions dans ces colonnes le nouvel AEROWEB, le site Internet de Météo-France dédié à l'aviation.

Aujourd'hui, Météo-France sort une nouvelle édition de son « Guide aviation » que vous recevez avec votre ULM INFO. Ce guide a été élaboré en concertation avec la commission aviation légère de Météo-France, dans laquelle votre fédération est représentée. Il vous permet de vous rappeler ce que vous racontait votre instructeur préféré lorsque vous avez passé votre brevet (mais que vous avez oublié). Il intègre le dernier amendement de l'OACI ; les définitions qui s'y trouvent sont donc à jour.

C'est donc un aide-mémoire que vous pourrez consulter pour vous rappeler (ou apprendre) la signification des sigles, abréviations et acronymes, des numéros de téléphone



Inclus dans ce numéro

utiles, bref tout ce que vous aimez connaître avant d'entreprendre en toute sécurité le plus beau vol de votre vie.

Gratuit, il est à mettre entre toutes les mains, y compris celles des élèves ou des plus anciens. Disponible en téléchargement libre sur AEROWEB et sur le site de votre fédération www.ffplum.com, vous pouvez le diffuser librement sans risquer les peines prévues par la loi HADOPI.

Bonne lecture ! Michel Hirmke



MÉTÉO FRANCE
Toujours un temps d'avance

AÉROWEB



Ministère de l'Éducation, de l'Enseignement Supérieur et de l'Enseignement de la Santé

Découvrez notre dernier

Guide Aviation

édition 2009 - 2010!

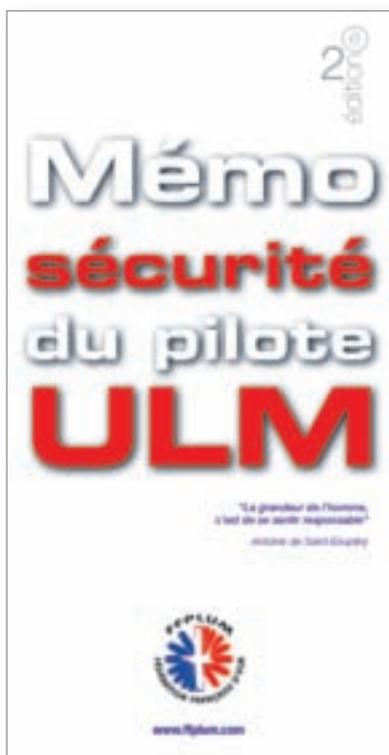


Téléchargez* le gratuitement sur :



<http://files.meteofrance.com/files/aviation/GuideAviation.pdf>

la météo et le mémo



Ne l'oubliez pas, le mémo est aussi un outil précieux aux conseils et indications à suivre concernant la météorologie.

Demandez-le auprès du Secrétariat fédéral ou téléchargez-le dans sa version Pdf sur le site www.ffplum.com

Rappel sécurité

Pour ma sécurité : l'altitude et la vitesse

- Plus grands risques à faible vitesse (risque de décrochage) et à basse altitude (où aucune faute de pilotage ne peut être rattrapée).
- Volez haut, repérez les obstacles (lignes EDF) et ne vous en approchez jamais (c'est-à-dire gérez vos vols pour ne pas risquer de vous en approcher même involontairement).
- Pour l'atterrissage il est préférable d'être trop rapide que trop lent.
- N'hésitez pas à vous poser en campagne en cas de doute technique, d'aggravation météo, etc. C'est votre meilleur sauvegarde, et pour ça soyez entraîné à le faire.



Le carburant de votre ULM

Nous avons constaté de très nombreux problèmes liés aux carburants.

Nous avons donc mené une série d'essais afin de limiter les dégâts.

Ce sont des mesures simples et peu onéreuses.

Les carburants actuels 95 et 98 contiennent de l'Éthanol à hauteur de 5 %.

Les moteurs le supportent bien.

Le 95 E10 contient 10 % d'éthanol.

Ne l'utilisez pas car les installations de vos machines ne sont pas étudiées pour.



Utilisez le 98
ou le 95 si vous ne trouvez pas de 98

Trois choses à faire



1 Le réservoir, les durites doivent être en Uréthane ou Polyuréthane. Ces produits résistent à l'éthanol !
D'autres produits résistent également mais il nous a été impossible de les lister.

2 Ne stockez pas le carburant plus de 8 jours particulièrement en période humide. Si vos machines sont arrêtées pour une longue période, vidangez vos réservoirs et la cuve de vos carburateurs.

3 Adaptez vos installations

Schéma
type d'une
installation
de carburant

Réservoir de carburant

Installez un filtre
décanteur avec
tamis acier ou
plastique au
point le plus bas
avant la ou les
pompes pour
séparer l'eau du
carburant. En
période humide
il y en aura
beaucoup.

Carburateurs :
vérifiez souvent
les cuves car
nous trouvons
des flotteurs qui
se déforment.

Filtres ou
tamis fins
placés au plus
près des
carburateurs
pour éviter des
problèmes liés
aux durites

Noix de distribution
avec ou sans retour calibré

Pompe(s)
carburant

Canalisations

- Tubes alimentation en Uréthane.
- Tubes de retour (*si existant*) en Uréthane

Dans l'état actuel de mes
observations, suivez ces
mesures, elles vous éviteront
des soucis. Je vous tiendrai
informés des évolutions.

Pierre Pouchès

CNFTE

Contact : Pierre Pouchès
Tél. 05 62 68 82 64
email : cnfte@club-internet.fr





Parka 3 en 1

70 €

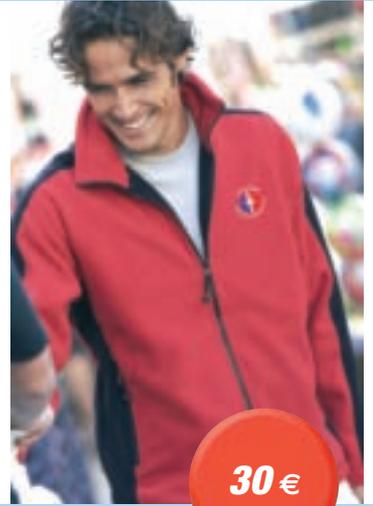
100 % polyester,
coloris rouge/noir.
Tailles : M, L, XL, XXL.



35 €

Polaire Maureen

Couleur Rouge
traînée anti peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



30 €

Polaire

Ben Kariban
Couleur rouge/marine, poches intérieures
et extérieures, manches raglan, cordon de serrage,
tailles M, L, XL, XXL.



18 €

Polo Spring

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



6 €

Porte
clé fédéral
Acier nickelé

9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,
taille unique.



15 €

Pendule
quartz
diamètre 20 cm.



9 €

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



Coupe-vent mistral

nylon enduit
acrylique, capuche,
fermeture zippée,
tailles M, L, XL
et XXL

20 €



25 €

Lady Racing

Polo femme cintré,
bande contrastée,
coloris rouge/blanc,
100 % coton.
Tailles : S, M, L, XL.



65 €

Flying jacket

Réversible

Extérieur nylon. Doublure orange en nylon satiné.
Ouatinage. 2 poches intérieures et 2 extérieures.
Poche zippée sur manche gauche.
Bord côte épais au col, poignets et ceinture.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



Les nouveaux visages

Depuis le dernier championnat de France, la commission sportive prend son nouveau visage. Le nouveau staff se met progressivement en place. Je souhaite par ailleurs, remercier la précédente équipe emmenée par Didier SALINAS pour le travail accompli jusque là...

Je suis très heureux que Myrielle LUMET soit à mes côtés pour m'accompagner dans cette tâche. Beaucoup d'entre vous la connaissent bien pour son investissement dans la vie sportive de la fédération.

Laurie FRANCO, au secrétariat depuis trois saisons aux côtés de Sylvette CASTELLA, effectue un excellent travail. Elle prend la tête de ce service où le travail ne manque pas. Elle aura besoin d'aide. L'appel est lancé !

Gilles CROTTIER-COMBE, prend quant à lui la gestion des commissaires. Je lui ai demandé d'intégrer ce poste car c'est quelqu'un que j'apprécie pour ses qualités humaines et sa rigueur.

Il le prouve chaque année dans l'organisation de compétitions régionales. Certains se souviennent aussi très bien du départ et de l'arrivée du tour ULM 2004 à Mably (42).

Laurent PLASSART, Champion de France en 2000 et en 2003 et 3ème au championnat du Monde en 2005 dans la catégorie multiaxe biplace, a intégré cette saison l'équipe de direction de course Classic-Class. Il a apporté son savoir-faire de compétiteur et sa passion pour les épreuves de mania.

Jonas GIQUEL nous a aussi rejoints cette année. Il a en charge la gestion des enregistreurs de vols lors des compétitions et des entraînements de l'équipe nationale. Il a également la lourde tâche du scoring paramoteur.

Le reste de l'équipe est inchangé. Joël AMIABLE : DTN, Alain BARTHERE : Directeur de course Paramoteur, José ORTEGA et Jean-Jacques MONTEL : Directeurs de course Classic-class.

Nos fidèles et indispensables mécanos, Pierre POUCHES et Gérard RAYSSAC en Classic-Class et Max GILLABEAU en Paramoteur. Merci à tous pour votre investissement.

Le recrutement n'est pas terminé ! Tous les volontaires désirant apporter leur savoir-faire à la commission sportive peuvent se faire connaître auprès du secrétariat fédéral. Il reste quelques postes à pourvoir. Notamment en ce qui concerne la technique (informatique, Internet, vidéo et gestion du matériel). A tous ceux et celles qui sont ten-



de la Commission sportive

tés par cette formidable aventure humaine, vous êtes les bienvenus !

La commission travaille actuellement sur la remise à jour du cahier des charges concernant l'organisation du championnat de France. Les règlements sportifs sont également en cours de révision.

Les nombreuses candidatures reçues pour l'organisation du championnat de France 2010, nous poussent à revoir certaines choses.

Pour n'écarter personne à condition que les infrastructures correspondent à l'accueil d'une telle manifestation, nous allons travailler sur 4 ans.

Vous connaîtrez donc très prochainement, l'année au cours de laquelle vous serez organisateur du championnat de France.

Il est également prévu de revenir sur une période fixe qui conviendrait aux plus nombreux. La plus appropriée semble être la semaine de l'Ascension. Ceci permettra une organisation plus rigoureuse tant au niveau des organisateurs que des compétiteurs. Cela vous permettra également de prévoir très à l'avance vos demandes de subventions et de partenariats, mais aussi l'aménagement de la plateforme.

Je tiens sincèrement à remercier au nom de la FFPLUM, toutes les structures s'étant portées candidates.

Pour accueillir et intéresser le plus grand nombre de nouveaux compétiteurs et particulièrement redonner de l'élan à la catégorie Classic-class (pendulaire, multiaxe et auto-gire), nous avons décidé de programmer au printemps, 4 stages de découverte et de préparation au championnat de France. Ces stages seraient organisés en même temps que les sélections paramoteur, dans les 4 grandes régions de France. Ils seraient encadrés par des compétiteurs, membres de l'équipe de France qui lors du dernier stage d'entraînement à Couhé, ont manifesté leur enthousiasme pour ce projet. A la manière du stage femmes, vous pourrez venir vous essayer et apprendre comment se déroulent les épreuves d'un championnat de France. Vous vous rendrez alors compte que c'est accessible à tous. Sans pour autant avoir la machine de « compète ». C'est en somme, ce que nous reproduisons tous dans nos navigations de tous les jours. N'hésitez pas à participer aux compétitions régionales, qui sont la meilleure voie d'apprentissage et le théâtre de belles rencontres amicales.

J'espère vous voir nombreux au championnat de France 2010 dont le lieu et les dates vous seront communiqués prochainement.

Sportivement,
Guillaume RICHARD
Président de la Commission sportive



Myrielle
LUMET



Laurie
FRANCO



Gilles
CROTTIER-
COMBE



Laurent
PLASSART



Les cadets de l'air Promotion 2009

Une bonne année pour l'ULM

Cette année, le jury de sélection de l'échange international des Cadets de l'air a sélectionné 21 candidats pour représenter la France. Parmi les heureux élus, 5 candidats sont des pilotes ULM exclusivement ou pratiquant aussi d'autres disciplines comme l'avion ou le planeur : bonne année donc.

Les pays avec lesquels nous "échangeons" sont l'Allemagne, l'Australie, la Belgique, le Canada, la Chine, Israël, les Pays-Bas, la Suisse et les USA.

Par les accords de réciprocité, nous recevons les Cadets étrangers en nombre égal, par exemple, nous envoyons 2 Cadets français aux USA et nous recevons 2 Cadets américains en France.

Comme en 2008, nous organisons pour les Cadets étrangers en France une journée spécialement consacrée à l'ULM. La première idée était d'accompagner le tour ULM pour la traversée de la Manche lors du centenaire de la traversée de Louis Blériot. L'aide efficace de nos amis Ulmistes du Club de Berck nous a permis d'engager le projet et de régler presque tous les problèmes (hébergement, autorisations...). Qu'ils en soient remerciés. Malheureusement, ce jour-là, les Cadets n'ont pu se libérer pour cause de visite d'un important sponsor... Seul jour disponible le 4 août, dernier jour de leur séjour en France. Alors, dans la précipitation et grâce à la disponibilité de beaucoup, nous avons relancé la visite de

l'année dernière : arrivée en vol de 25 ULM sur la base aérienne 133 d'Ochey près de Nancy. La mobilisation du comité régional de Lorraine et du comité départemental 54 a fait des miracles. Nos collègues pilotes militaires aussi...

Alors dans le créneau horaire de 11h30 à 12h15, les mirages 2000D posés, nous avons fait atterrir 25 équipages ULM composés d'un pilote ULM et d'un Cadet étranger sur une piste de 2400 mètres. Accueillis par le commandement, nous avons d'abord déjeuné au mess puis visité la base en activité. Retour vers 18h sur Essey où les ULM sont maintenant acceptés.

Ce fut une excellente journée pour tous. Un grand merci à l'Armée de l'Air pour la chaleur de son accueil. Alors pour l'année prochaine, on recommence une journée d'accueil des Cadets étrangers avec vol de découverte en ULM. C'est sûr. Mais si on changeait de région ? Y a-t-il un Club avec le soutien de son comité régional qui pourrait prendre en charge une telle journée ?

Jean-Charles Chevrier
Commission " Jeunes - BIA/CAEA "



Aviation et Pilote

LE MENSUEL DE TOUS LES PILOTES
AVIONS - ULM - HÉLICOS

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, PAR ABONNEMENT, EN VERSION NUMÉRIQUE
DEPUIS 35 ANS NOTRE EXPÉRIENCE C'EST VOTRE EXPÉRIENCE !

Aviation et Pilote
OCT 2009

ACHETER ET VENDRE
COTE DE L'OCCASION
ET LE PRIX DU REUF
AVIONS - HELICOS

AVIONIQUE
Réparer vaut-il le coup ?

BLOIS
Ces ULM qui volent toujours plus vite.

MEDICAL
Les déficits visuels du pilote

VOLER GARMIN 1000
SKYHAWK SP

5,95€
SEULEMENT !
Tous 3 semaines de vol

à paraître le 1^{er} octobre le compte-rendu de Blois

Depuis 1973, Aviation et Pilote est LE magazine au service de l'aviation générale et de ses utilisateurs. C'est tous les mois des informations pertinentes avec retour d'expérience sur l'avionique, la navigation, le juridique, le voyage, la formation, la sécurité, les métiers... En 35 ans c'est plus de 400 essais en vol, notre expérience, c'est votre expérience !

www.aviation-pilote.com - LFPL / Aérodrome de Lognes

SEES - Aviation & Pilote - Aérodrome de Lognes - F 77185 LOGNES - Tel : +33(0)1 64 62 05 06



6^e rassemblement national des femmes pilotes d'ULM



Cette année le rassemblement était de retour en Région Aquitaine, en bordure de Garonne cette fois, sur l'aérodrome de LA REOLE, les 11, 12 et 13 juillet 2009.

Un record de participation cette année avec 40 femmes pilotes licenciées à la FFPLUM, parmi lesquelles 9 sont pilotes ou

élèves multiaxes locales. Deux participantes en paramoteur, Sylvie, venue en vol avec assistance au sol avec trois compagnons depuis Reims et, Béatrice, Christel, pilote autogire, venue de Tarbes. Sylviane, en pendulaire qui encore jeune brevetée, au rassemblement de Dreux est venue à bord de son pendulaire depuis Abbeville comme Françoise Convert, plus connue du monde ULM, depuis la région parisienne. A remarquer cette année la participation d'élèves venues avec leur instructeur depuis Fourques ou Egletons.

Une organisation remarquable assurée par le Club Aéronautique des Vignobles du Bordelais, présidé par Philippe Archambaud, qui avait pour l'occasion, créé un comité d'organisation au féminin avec Corinne, Alexia, Aurélie, les deux Françoise, Raymonde, Catherine, Monique, Virginie, Diane. Ces Messieurs étant à leurs côtés, très impliqués dans le bon déroulement de la manifestation.

Un site aéronautique, dirigé par Olivier Caffy, parfaitement adapté pour recevoir ce type de rassemblement. Une météo généreuse. Côté animations : visite de St-Emilion et dégustation, conférence sur l'évolution féminine dans l'aéronautique, rallye aérien basé sur un jeu de devinettes pour en faire le tracé, spectacle Chippendales, sans oublier le spectacle journalier des parachutistes locaux. Toutes sont reparties avec une bouteille de Bordeaux Château Lamothe Castera. Les meilleures au classement du rallye ont raflé le GPS offert par Carole de chez KBI, des bons d'achat de chez Loravia.

Une réussite à tous les points de vue. Mesdames et Messieurs, à l'an prochain en Corrèze !

Liste des participantes et album photo en lien sur www.ulm-femmes.fr

Monique Bouvier
Commission Voler au Féminin

Journées

"voler au féminin"

à Egletons

Le 13 juin à Egletons, organisée par le Comité départemental de Corrèze, présidé par Dominique Borie, président très actif du Comité Régional du Limousin. 12 femmes ont pu découvrir dans les conditions élève pilote, les deux formes de pilotage : pendulaire et multi-axes, soit 24 vols d'initiation. Bravo pour cette organisation parfaite et conviviale, autour d'un fabuleux barbecue ! Ce club compte maintenant deux femmes pilotes et deux nouvelles élèves.



à Steinbourg

Le 28 juin à Steinbourg Saverne, organisée par le Comité Régional d'Alsace, dont la commission féminine est présidée par Yvonne Riotte. 14 vols d'initiation soit six en autogire, deux en pendulaire et, six en multi-axes, ont pu être réalisés malgré une météo capricieuse. Mesdames pour apprendre à voler, votre contact :

femmes.pilotes@ulm-alsace.com

à Val d'Isère



Ce troisième rassemblement des pilotes montagne ouvert à tous les aéronautes, organisé par Jean-Pierre Stary, pilote avion et ULM et Jean Martinasso de l'Aéroclub d'Albertville a accueilli 58 machines sur l'altisurface de La Tovière-Procot, en ce superbe samedi du 15 août. Largement plus de la moitié étaient des ULM dont dix pendulaires et un autogire ! Ceci parmi les mousquetaires, Jodel, Cessna et un Kompress, venus des clubs voisins mais aussi de Suisse, d'Italie, d'Espagne et de Belgique. Débutante en montagne, je suis comme on dit « H.E.U.R.E.U.S.E », d'avoir posé mon doux guépard sur cette altisurface, située

en Auvergne

Organisées par le Comité Régional d'Auvergne, les rencontres interclubs d'Auvergne, sont toujours très conviviales et nous donnent l'opportunité de faire de beaux vols !

Belle journée que ce 28 juin, sur le petit terrain de Maringues, situé au pied de la chaîne des Puys.

Pour connaître le calendrier annuel et vous inscrire, contactez vite le président régional, Yves Viallon au 06 29 88 69 31.

en Savoie, à 7350 ft, à côté du lac du Chevril, au-dessus de la station de Val d'Isère, après un vol au-dessus des Alpes entre 8.000 et 10.000 ft !

Parmi les visiteurs : Marie Campi, Présidente européenne des pilotes de montagne, Noël Genet, Président de l'AFPM, notre Président Dominique Mereuze et son épouse venus en Tanarg 912, Laurent Bertrand, Président du club ULM d'Albertville, Paul Prudent, David Gérard, membre de la Fondation Dassault etc. Plus de cent personnes réunies, dans une ambiance savoyarde chaleureuse, avec une magnifique soleil et, au déjeuner la traditionnelle tartiflette, au son de l'accordéon : une journée magique !

Monique Bouvier
Commission Voler au Féminin

Voyage en paramoteur au féminin



Sur le souhait de Sylvie Bague, voilà 4 paramotoristes, qui décident de tenter l'aventure pour rejoindre La Réole, en vol, à l'occasion du 6^e rassemblement des femmes pilotes ULM !

Cette pilote paramoteur a participé aux rassemblements des femmes pilotes 2007 et 2008. Nous voyant arriver en vol, nous les multiaxes, pendulaires, autogires, elle me confie rapidement son envie de rejoindre le rassemblement 2009, en vol, depuis Reims. Superbe projet !

640 kms à parcourir en une semaine, avec un véhicule camping car-assistance au sol.

Une préparation au top avec Eric son chéri et, ses copains Franck et Olivier : trois vols d'essai d'environ 60 kms, tracé du voyage sur google earth et les cartes aéronautiques, GPS, cartes des terrains ULM, montage de cartes fabuleux...

Près de 100 kms parcourus le premier jour du voyage, tôt le matin et en fin d'après-midi comme il se doit en paramoteur. Une météo moins favorable les jours suivants avec tout de même 63 kms l'avant-dernier jour. Attendue à La Réole, l'équipe a été reçue par le Président Méreuze, les organisateurs du rassemblement et les parachutistes locaux.

Au final, ce seront 430 kms qui auront été bouclés en vol. Pour Sylvie ce seront 5 vols pour 228 kms effectués en 10h15.

Quatre paramotoristes HEUREUSES, d'avoir réussi à mener à bien ce beau projet. Satisfaites d'avoir vécu une formidable expérience d'amitié et d'équipe. Emerveillées par les paysages survolés. Riches des rencontres occasionnées par ce voyage. Remplies d'une vie au grand air pendant une semaine, passée à pratiquer leur passion. Le récit de ce voyage est en ligne sur le site www.ulm-femmes.fr

Monique Bouvier
Commission Voler au Féminin

SE, toute la différence !

En quelques années, le logo "SE" s'est imposé comme le label qualité des équipements de Recherche et Sauvetage* (SAR).

- Produit de qualité
- Accompagnement pour la prise en main de votre équipement
- Exécution des formalités administratives en votre nom
- Interlocuteur privilégié pour le SAV
- Prise en compte de vos besoins spécifiques

*Balises de détresse, balises de tracking, radiogoniométriques.

SIERRA ECHO - Place Jean Monnet - 56270 Ploemeur - France
+33(0)2 53 35 88 66 - contact@sierraecho.fr - www.sierraecho.fr

Club/société _____
 Nom Prénom _____
 Adresse _____
 CP _____ Ville _____
 Tél. _____
 Email _____

Spécial ULM INFO
40 € TTC de remise FFPLUM
 Pour tout achat d'une balise de détresse personnelle en direct chez Sierra Echo

Cette validité jusqu'au 31/03/2010 dans le cadre des stocks disponibles

	€ TTC	
ACR PLB 300 « Microfix »	730	699
ACR PLB 200 « AeroFix »	809	569
GME MT 410G « AccuSat »	469	429
McMurdo FAST FIND 210	349	309
Frais de port/Colissimo		8,50
TOTAL		

Descriptif de nos balises sur www.sierraecho.fr

MERCI DE REMPLIR LE BON DE COMMANDE EN LETTRES CAPITALES, D'Y JOINDRE VOTRE CHEQUE ETABLISSEMENT L'ORDRE DE SIERRA ECHO, AINSI QUE LA COPIE DE VOTRE LICENCE EN COURS DE VALÉITÉ, ET D'ENVOYER LE TOUT A : SIERRA ECHO - PLACE JEAN MONNET - BAT F - 56270 PLOEMEUR - FRANCE

Bon de commande



Le décès d'un pionnier

Extrait de ULM INFO N°34 - déc. 2000)

Nous regrettons la disparition de Pierre-Le Borgne, heureux aviateur dont la vocation vient de l'exploit de Ningesser et Coli en 1927 ! Pilote de chasse sur Spitfire durant la guerre... passionné de toutes les formes de vol et ... d'ULM. Ils sont peu nombreux les pilotes qui ont pu en activité traverser le siècle de l'aviation.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM

Pierre le Borgne : du Potez 25 à l'Ulm en passant par le Super Mystère



Pilote de Cri-Cri

Avoir dans sa vie piloté vingt sept types d'aéronefs militaires, peu de pilotes peuvent en dire autant... et c'est avoir participé à l'histoire de l'Armée de l'Air ! Pierre le Borgne est de la trempe de ces pilotes qui restent discrets sur leur exemplaire carrière ! Et il s'est fait un peu prier pour nous la raconter...

Il y a 86 ans naissait Pierre le Borgne dans une famille de fermiers du Finistère... le Finistère, en 1914, c'est encore la France de l'Ancien Régime : les fermiers travaillent pour le "seigneur". Pierre est le 5^e d'une famille de huit enfants. Il a douze ans lorsqu'ils deviennent orphelins. Mai 1927, Nungesser et Coli tentent le Paris New York à bord leur " avion marin ",

l'Oiseau Blanc. Ils seront portés disparus. L'instituteur raconte à ses élèves cette tentative... La vie de Pierre le Borgne se décide à ce moment-là ! Mais avouez qu'il faut quand même un petit coup de pouce de la vie pour l'amener à devenir pilote : aidé par son instituteur, il obtient une demi-bourse pour intégrer l'École Professionnelle de Douarnenez.



Pilote ULM
sur Guépy



A 18 ans, il se présente au concours d'entrée "Spécialistes des Télécommunications" de l'Armée de l'Air. Reçu il part au Bourget Dugny. En 1934, il est radionavigant. Reçu au concours d'élève officier, il devient pilote de chasse en 1938, formé sur Potez 25 à Villacoublay. Entré à l'École de chasse d'Erampes, il part pour Oran. Le retour, à la déclaration de guerre, se fera par bateau et train car les Morane 406 n'ont pas suffisamment d'autonomie pour traverser la Méditerranée. Oui mais ! que fait un pilote de chasse en temps de guerre sans avion ? Ils sont sept pilotes et "dénichent" des Dewoitine 520 à Dijon. Cet avion monoplace construit à Toulouse est le premier avion à aile surbaissée. Pierre le Borgne s'en souvient comme d'un avion au pilotage délicat à l'atterrissage car il faut garder beaucoup de vitesse et que la gouverne n'était pas assez efficace.

A la veille de l'armistice, en 1940, ils sont une dizaine de pilotes à décider de rejoindre Alger de leur propre initiative. Il rejoint son groupe ensuite à Tunis. En 1942, il est envoyé seul avec son Dewoitine défendre le Sud de la Tunisie. Au débarquement, les Anglais les équipent en Spit Fire 5 pour la campagne de Tunisie puis ils feront la campagne d'Italie, de Corse et remonteront jusqu'à Friedrichshafen.

Après la guerre, il retrouve la défense aérienne sur P47 Thunderbol. Il qualifie cet avion de "grosse vache", soulignant que non seulement il n'a pas la maniabilité du Spit qu'il vient de quitter, mais que de plus il n'a ni oxygène, ni pressurisation et que lorsqu'il faut réaliser 10 000 m de descente en piqué, cela pose des problèmes d'oreilles !

A Mont de Marsan, en 1952 l'Armée de l'Air reçoit ses premiers avions à réaction construits par la Société des Avions Marcel

Dassault, le MD 450 Ouragan. La Chasse française va bientôt passer à l'heure du mur du son avec le Mystère II vite supplanté par le Mystère IV. Quand on demande à Pierre le Borgne si ce fut un changement important de pilotage, la réponse fuse : " la transition est sans difficulté, c'est pareil : un manche. " Il pilotera encore le Super Mystère qui fut le dernier avion de sa carrière de pilote militaire. Promu Commandeur de la Légion d'Honneur, il totalise 300 missions d'officier en cette année 1963.

Mais pilote il reste. Membre du Club Tissandier de St Cyr, il continue de voler en permanence jusqu'à ces derniers mois. Sur toutes sortes d'appareils y compris ceux qu'il peut maintenant découvrir comme les appareils allemands de la guerre ou encore le Cri Cri. Il choisit, il y a trois ans, l'ulm pour la liberté qu'il représente. Il achète un Guépy qu'il commence par construire et qu'il pilote à Voves sur Viabon. Il soutient les démarches d'une association d'ulmistes de Saint Jean de Monts (85) qui veulent créer une piste. Inlassable, il demeure un passionné et ne vit que pour faire partager cette passion à d'autres et surtout à ses enfants.

Ce que je ne vous ai pas raconté dans toute cette vie, c'est que la fiancée de Pierre le Borgne l'a rejoint pendant la guerre en Tunisie, qu'ils se sont mariés, qu'ils ont un fils... devenu depuis commandant de bord. Et Pierre Le Borgne de nous confier qu'aujourd'hui, sa femme en a un peu assez de le voir voler ! Après 60 ans de vie avec un pilote qui n'avait qu'une idée, celle de voler, on ne peut pas dire qu'elle ait manqué de patience !

Ghyslaine Caillot

Pilote Dewoitine 520 au dessus de la côte Tunisienne.



En 1964, à la fin de sa carrière de Pilote de Chasse dans l'Armée de l'Air, il a réalisé 3147 heures de vol sur 21 types d'avions à moteur, 11 types d'avions à réaction, du Potez 25 au Dassault SMB2.

Bilan de fin de guerre 1939 - 1945 :
325 missions de Guerre en 462h de vol.

De Mai 1943 à Mai 1945 :
46 missions de défense côtière, 152 missions de chasse "pure", 21 missions de chasse-bombardement, 7 attaques de bateaux, 26 missions de DAT, 7 missions d'exploration en mer, 66 missions de protection de convois.

Après avoir volé sur 13 types d'avions de tourisme (Jodel, Rallye et autres), il se lance dans l'assemblage d'un Cri-Cri sur lequel il vole de 1984 à 1990. En 1995 il s'achète un Super Guépy qui sera détruit dans son hangar à Voves lors de la tempête de Décembre 1999. A 85 ans il est alors temps d'arrêter le pilotage.

Monsieur Pierre Le Borgne était "Commandeur de la Légion d'Honneur", un grade très élevé dans la hiérarchie de l'Ordre.



Le vol adapté en a pris plein les yeux



Le Tour ULM 2009 est terminé et nous en avons pris plein les yeux !

Au nom des équipages "vols adaptés" engagés, je remercie l'organisation et notre Président de nous avoir permis de vivre ces moments inoubliables. Je remercie de même toute l'équipe de bénévoles qui nous

ont secondés durant cette semaine, avec une mention particulière pour Sylvie, pour sa prestation "camping-car sanitaires".

Nous regrettons l'absence de l'équipage n°200, (J.-Louis Boilot et Roger Valais) qui ont "cassé" le moteur de leur Sky quelque temps avant le départ.

Ainsi que l'abandon de l'équipage n°203, (Alain Herbet et Serge Lamy) qui nous ont quittés à EU, Alain ayant des soucis de santé. Mais ils ont fait l'essentiel : la traversée de la Manche ! Bon courage à lui pour la suite.

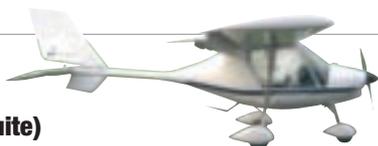
Vive le Tour 2010 !

J'encourage les pilotes handicapés à vivre cette formidable aventure, au moins une fois dans leur vie. Ce n'est ni plus difficile, ni plus compliqué pour nous que pour les pilotes valides.

Tout est fait par l'équipe organisatrice et la Commission Vols Adaptés pour aider les pilotes au quotidien (carburant, repas, véhicule sanitaire, hôtel, etc.).

Notre budget étant ce qu'il est, seulement cinq équipages pourront faire "le voyage" l'an prochain, alors, les fauteuils dans les starting-blocks...

Bernard REYMANN
Commission Vols Adaptés



DEFI-MYOPATHIE (Suite)



Suite à l'article paru dans ULM Info n° 68, Monsieur Bruno Barbanson-Graziussi, basé à Biscarosse a proposé à Alexandre de lui prêter gracieusement son Storch pour le périple saharien.

Au nom de la FFPLUM et de sa Commission Vols Adaptés je l'en remercie vivement.

Tout se présente bien pour Alexandre et son frère Nicolas. Le jour du départ est fixé au 8 octobre prochain.

Bernard REYMANN
Commission Vols Adaptés

Le meilleur choix pour la Corse !







corsica ferries

www.corsicaferries.com

ou dans votre agence de voyages

0 825 095 095 (0,15€ la minute)

Propriétaire d'un ULM AUTOGIRE ? Bénéficiez des nouvelles conditions d'assurance "CASSE" !



AIR COURTAGE ASSURANCES, courtier d'assurances de la FFPLUM, a négocié pour vous, propriétaire d'autogire, une baisse des taux d'assurance CASSE.

Qu'est-ce que l'assurance « CASSE » ?

L'assurance « CASSE » vous permet de garantir votre autogyre en cas de dommages matériels accidentels.

Au choix :

- Casse « au sol » : lorsque votre ULM est au sol, moteur à l'arrêt (exemples : tempête, incendie, vol...)
- Casse « au sol ET en vol » : lorsque votre ULM est au sol et/ou en évolution (exemples : atterrissage difficile, collision en vol...)

Pourquoi est-il vivement recommandé de souscrire une assurance « Casse » ?

Parce que la Responsabilité Civile (RC UTILISATEUR ou RC AERONEF), que vous auriez souscrite par l'intermédiaire de la FFPLUM, couvre uniquement les dommages occasionnés **AUX AUTRES**.

La Responsabilité Civile ne couvre ni les dommages occasionnés au PILOTE (il faut prévoir une Individuelle Accident telle que proposée dans la Licence et Assurance FFPLUM), **ni les dommages matériels à votre ULM autogyre** (il faut prévoir une assurance CASSE par contrat séparé).

Les plus de l'assurance « CASSE AUTOGIRE »*

- Conditions accordées tant pour les Pilotes privés licenciés à la FFPLUM, que pour les clubs / écoles affiliés à la FFPLUM, ayant souscrit la RC par l'intermédiaire de la Fédération.
- Choisissez la valeur que vous souhaitez assurer (vous n'êtes pas obligé de l'assurer pour sa valeur réelle, et ne serez pas pénalisé en cas de sinistre). Maxi 60 000 € en Casse au sol et en vol.
- Pas de limite d'âge pour assurer votre AUTOGIRE en CASSE.
- Taux à la baisse pour la « CASSE AU SOL ET EN VOL » (privés / clubs / écoles).

** Sous réserve de l'absence de sinistre dans les 3 dernières années*

Nous contacter :

A.I.R. COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'Entreprises "Pierre Blanche" - Allée des Lilas
BP 70 008 - 01155 ST VULBAS CEDEX

N° VERT : 0 800 777 107

Fax : 04 74 46 09 14

Site : www.air-assurances.com / Rubrique AIRSPORTS Assurances / Espace FFPLUM

Email : ffplum@air-assurances.com

- **Des interlocuteurs identifiés**
et à votre service : contactez Fanny et Jérémie
- **En cas de sinistre** : contactez Maria



Le vol en montagne, un esprit et... une technique !



La montagne est un espace de vol exceptionnel. Quiconque, pilote de plaine, a l'occasion de " frôler le caillou " avec un pilote expérimenté, en garde un grand souvenir et que dire si ce vol passe par un atterrissage sur une altisurface, ou mieux, un glacier.

Les pilotes de montagne, plus de 600 membres, se regroupent dans l'AFPM, l'Association Française des Pilotes de Montagne, qu'ils soient des Alpes ou des Pyrénées, mais pas seulement, car souvent ces pilotes viennent de toutes les régions pour pratiquer pendant les vacances.

Un rassemblement devient incontournable, celui de La Tovière (Val d'Isère) dans les Alpes, à 7 350 pieds. Cette année le rassemblement a compté près de 60 machines dont



une bonne quantité d'Ulm 3 axes et de nombreux pendulaires, sans oublier un autogyre et un hélicoptère très léger. Toute une organisation sans faille pour les accueillir sur une plate-forme étroite.

Tous réunis autour d'un repas, tartiflettes et divers, apporté en 4x4 par les responsables du club de Val d'Isère, le maître mot est " convivialité ".

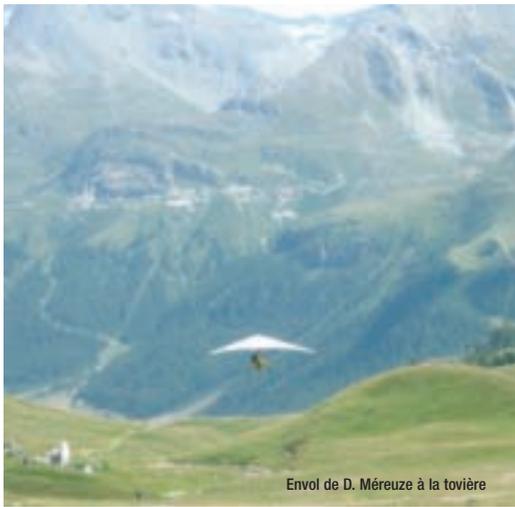


Cette année, même les randonneurs y étaient conviés, la municipalité ayant fait un large écho à cette manifestation. Assis dans l'herbe, nous avons pu leur expliquer notre technique et parler aussi de l'historique de l'atterrissage en montagne en évoquant Geiger et Giraud, ces deux pionniers qui souvent avec des risques incroyables en ont fixé les bases et aussi ... enfoncé les portes de l'administration pour que l'on puisse se poser ailleurs que sur une surface horizontale !

En France (18 rassemblements dont Montmeilleur et Super Dévoluy), en Suisse (Verbier,) et en Italie (Chamois) les rassemblements connaissent un franc succès.

Ils sont tous très festifs. Ils sont l'occasion de tous nous retrouver pour une journée très amicale, et souvent de prévoir entre nous d'autres rencontres.

Du fait du développement rapide de l'Ulm, de plus en plus de pratiquants souhaitent eux aussi venir à cette activité, mais cela ne se fait pas sans risques. Pour voler en montagne, il n'est pas besoin d'être montagnard, mais en acquérir l'esprit est nécessaire. Tout comme on ne s'improvise pas marin, on n'aborde pas les massifs montagneux des Alpes ou des Pyrénées avec l'esprit citadin. Malheureusement, malgré la bonne formation initiale des pilotes, les accidents d'avions en montagne ne sont pas rares et quelquefois dramatiques. Nos illustres prédécesseurs, nous ont ouvert la voie, techniquement, administrativement, mais la technicité du vol et les risques encourus sont toujours bien réels.



Envol de D. Méreuze à la tovière

En 2003, forts de ce constat, les présidents de l'AFPM et de la FFPLUM, Noël Genet et Dominique Méreuze, ont décidé de créer une structure adaptée à une formation montagne ULM "volontaire".

Deux pilotes, l'un ulmiste FFPLUM mais aussi pilote avion, l'autre, pilote avion AFPM et ulmiste ont été désignés pour consulter les pratiquants professionnels, établir et proposer un "label montagne" basé sur le volontariat, label en vigueur aujourd'hui malgré les réticences initiales de certains pilotes et instructeurs professionnels ULM qui voyaient là, la mise en place d'une DNC contraignante. Bien au contraire, cela a démontré que les ulmistes ont bien un esprit "responsable" et savent se prendre en main pour leur sécurité.



Personnages importants dans le vol en montagne ULM : Claude Delluc de Romans et Franck Toussaint.



Le label s'obtient par un instructeur ayant été lui-même formé et labélisé au cours d'un stage spécifique théorique et pratique. Un ouvrage "Vol Montagne" est proposé pour accompagner cette formation.

Aujourd'hui, il est parfaitement possible de trouver un instructeur ULM "label montagne" qui saura donner une formation suffisante pour appréhender le vol avec sécurité.

Cela dit, les plus expérimentés vous le diront, en montagne plus qu'ailleurs, on en apprend à chaque vol.



Jean-Pierre EBRARD

Contacts :

FFPLUM : Louis Collardeau - 06 70 04 88 63
 AFPM : Jean-Pierre Ebrard - info@afpm.org
 et le site de l'afpm : www.afpm.org

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

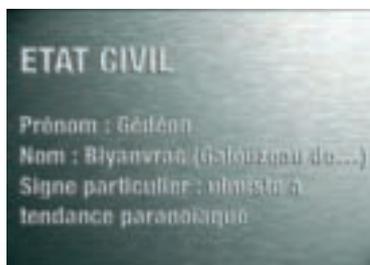


Centre d'essai DTA et ICP Savannah
 Revendeur Magni Sud-Est - Escale KBI
Nouveau : atelier de maintenance
réparation ULM, multi-axes et pendulaire

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>



M TEUR !



chercher le sens vrai de l'invective : « personne qui cherche par ses flatteries et ses promesses à s'attirer les faveurs du plus grand nombre ». Ah ! Allons bon...

Pour répondre en une phrase, le Gédéon n'a jamais flatté personne à part lui-même et ses faveurs lui sont acquises, merci ; des promesses, il n'en voit point dans son discours et enfin, car il y a un enfin, enfin, le « plus grand nombre », jusque-là, se limite aux quatre ou cinq personnes qui ont à ce jour exprimé clairement leur transport.

Yo,

Le Gédéon, parfois, reçoit du courrier. Des lettres qui font suite à ses chroniques, bien entendu, il va pas te causer de ses factures ou de la newsletter de son receveur des impôts (à laquelle, soit dit en passant, il ne parvient pas à se désabonner, malgré l'invocation répétée des articles 15 et 16 de la loi 78-17 du 6 janvier 1978). Et alors bon, au milieu de quelques rares missives enthousiastes, des manifestations d'ire de gens qui n'ont certainement pas le même sens de l'humour. Parce que bon, le gédéonisme est avant tout basé sur la rigolade. Puisqu'il fallait le dire.

Et alors donc, une récente lyrique envolée le traite de « démagog » ! Rien que ça. Le Biyanvrac, qui cause un peu le djeunz, en a déduit qu'il faut lire « démagogue ». Il s'est donc emparé prestement de son Littré, qui l'instruit comme ceci : « démagôgos, qui gouverne le peuple, chef, meneur d'une faction populaire ». Diable ! Que ça l'inquiète vachement, ça, le Gédéon ! Meneur d'une faction populaire ? Où ça ?

Plus loin, ce même honorable dictionnaire précise qu'il y a un sens péjoratif. Il ne saurait pas bien dire pourquoi, mais notre homme se laisse aller à croire que c'est par là qu'il faut

Bon, ça c'est fait.

Moteur, donc, était intitulée la présente. Dans ULM, il y a un « M ». Motorisé, que ça veut dire. On est au courant, merci, et que même, pour coller au plus près des réalités, faudrait nommer cela « MUL ». Motorisé ultra... (léger ou lourd, selon son degré d'aigritude). A ouïr les discussions d'ulmistres, en effet, le moteur est définitivement l'organe central de la MUL. Il est l'objet de toutes les attentions, c'est lui qui fait voler la machine, c'est lui qui demande le plus d'entretien, c'est lui qui coûte, et de loin, le plus cher ! Nous volons sur une MUL, donc. Sachant que ces animaux-là sont issus du croisement de l'étalon et de l'ânesse, reste à savoir quel ruminant prit ici le dessus. Il y a du péjoratif qui sous-jace, là-dedans, si on regarde bien, mais ce n'est pas l'objet du sujet et que du coup, le Gédéon va se garder son opinion pour lui, tiens...

L'aviation populaire a prouvé depuis longtemps que voler sans moteur ou à peine avec est possible, voire plaisant. Quand on sait voler dans le ciel en l'écoutant plutôt que voler au-dessus du sol en ignorant l'air, le moteur, alors, devient le cadet des soucis, et on peut se contenter d'une conversion automobile à quelques centaines d'euros.



La fédé a beau militer en distribuant des autocollants qui occultent le moteur, le Gédéon se dit que l'ULM, décidément, est l'avenir des motoristes.

Enfin, d'un seul, soyons pas faux-cul...

Car l'ulmiste, résigné qu'il est, l'ulmiste, donc. Voire même un peu maso. A tout le moins flemmard. Dès qu'on lui propose une alternative au cher : « oulala, mais t'es ouf, on connaît pas, ça tombe en panne, c'est qui çuilà, manque de puissance, pas assez cher. Suspect. » Que ce soit en deux temps, quatre temps, ou même trois temps, d'un temps à l'autre et par miracle une alternative apparaît, mais dès le premier toussotement, sitôt la première vis en amorce de desserrage, hop, à la benne, la daube ! Vade retro grossmerdas, sic transit gloria et tutti quanti ! Et alors voilà, du coup, l'ulmiste, ben l'ulmiste, il continue de raquer son moteur monotype au prix d'une berline, de commander ses pièces détachées 24 carats frais de port en sus et, bonne patte, y ajoute encore un petit 40 € annuels pour la route, histoire de recevoir des bulletins de service pas toujours en français !

Les monopoles ne sont jamais bons, y compris, voire même en premier lieu, pour ceux qui les détiennent et qui, en l'occurrence, seraient pas forcément contre le partage !

Il existe pourtant un précédent, dans le paramoteur, dont le Gédéon va décidément finir par professer qu'il y a là exemples à prendre (voilàààààà, ça, oui, c'est déma-go... peut-être).

Le paramoteur, dans ses débuts pas très lointains, n'employait qu'un type de moteur. Puis deux, trois, quatre etc. à tel point que, désormais, il y a pour ainsi dire presque autant de moteurs que de fabricants de cages. Y compris du trois temps, tiens, pour les ceux qui raillaient l'allusion susmentionnée ! Rotatif, que ça s'appelle, et le Gédéon a vu tourner ça sur un chariot de paraprot, que ça bruite beau et pousse propre ! Et tout le monde est content, il y a de la concurrence, ça se tire la bourre, les prix baissent, le service est optimisé sous peine de disparaître, et la fête bat son plein, vroum vroum !

L'ulmiste autre que paramotorien, lui, ben non. Veut pas d'alternative, lui. Il veut rien que du moteur cher et monotype et que surtout, il ait fait ses preuves ! Que c'est l'argument massue, ça : « faut attendre qu'il ait fait ses preuves ! »

Le Gédéon, il sent monter en lui comme une envie de filer le même bourre-pif qu'il administra un jour à son tout premier employeur potentiel qui lui disait qu'il n'avait pas assez d'expérience.

Tu voudrais la faire où, toi, l'expérience ?

Pour ce qu'il en dit, le Gédéon, la seule vraie expérience qui manque de plus en plus est celle de la panne moteur et de la vache qui va avec. Quand on sait faire et qu'on a l'outil qui convient, le moteur, alors, peut bien tomber en panne autant qu'il veut, et du coup coûter moins cher...

Démago à mort, le Gédéon !

**Venez participer
du 15 au 24 octobre**
TOUR EVASION TUNISIE 2009
avec le concours de l'Office National du Tourisme Tunisien

Sur un parcours unique, au départ de Tunis (Soltman), nous découvrirons en vol la Tunisie du Nord au Sud.

Des rivages de la côte méditerranéenne (îles Kerkennah et Djerba), au Grand Erg Oriental (Ksar Gullane, Tombaïev), en traversant l'immensité du Chott El Jerid (Nefta), ce circuit magique s'adresse aux ULM (multisess, autogires, pondotaires) et aux véhicules d'accompagnement qui se partageront les émotions et les plaisirs, sans cesse renouvelés, de cette Grande Fête du Désert et de la Mer.

avec Zinedine SADAOU, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique.

GRAND SUD EVASION
Tel/fax. 03 80 43 46 93
Port. 06 13 60 91 97

email : grandsud@grandsudevasion.com www.grandsudevasion.com

**Venez participer
du 16 au 25 mars**
au
**MAROC ATLANTIQUE
EVASION 2010**
avec le concours de l'Office National des Aéroports Marocains

ESSAOUIRA - LAAYOUNE - QUARZAZATE - ESSAOUIRA
La synthèse marquée de nos six précédents raids marocains depuis 2007, rassemblée sur un même parcours total de 9 journées de vols inoubliables...

avec Zinedine SADAOU, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique.

de l'Atlantique à l'Atlas

GRAND SUD EVASION
Tel/fax. 03 80 43 46 93
Port. 06 13 60 91 97

email : grandsud@grandsudevasion.com www.grandsudevasion.com

En vol, il citait souvent Saint-Ex : *“Voler, c’est regarder la Terre avec les yeux de Dieu”*



Passionnément...

C’était une journée superbe. Lever à 7h00, le ciel idéal. Je pars pour mon premier vol en planeur. Arrivé à Buno-Bonnevaux, où je retrouve toute la convivialité d’un club de passionnés, nous sortons les machines, briefing météo avec le chef-pilote : plafond de 1 700 m et bonnes Vz... Je m’installe en place avant du Janus. Le Pawnee nous remorque, largage et après quelques spirales pour gagner de la hauteur, nous voilà partis. Je découvre... Le ciel est parfait, me dit François en place arrière.

Les rues de cumulus... Il faut chercher où se trouve la pompe, prendre en compte le vent en regardant défiler l’ombre des nuages. En place avant, avec la vision panoramique, je... plane. De temps à autre, je prends les commandes. J’attrape l’ascendance, la perds, la retrouve – fantastique ! Mon mentor me dit de tout observer, les oiseaux, la forme des nuages, la nature du sol et garder un œil sur le fil de laine. Au loin, d’autres planeurs sont en spirale et parfois, nous voyons passer une “grande plume” marsouinant d’une ascendance à l’autre. Je passe les commandes à François et, pour un long moment, assis dans le ciel, je contemple... C’est l’un des plus beaux vols de ma vie, nous volons sans moteur en fonction des éléments,

faisant corps avec la nature dans un silence quasi total... Le circuit bouclé, le cap est mis sur Buno. Nous croisons des planeurs en épreuve, nous spiraloons à leurs côtés, très proches les uns des autres. Dernière ligne droite à grande vitesse vers Buno. Un message arrive sur mon portable, la gendarmerie de la Vienne me demande la rappeler. Inquiétude. Nous nous posons, encore émerveillés du vol. Encore dans le cockpit, j’appelle. La gendarmerie m’annonce une terrible nouvelle : Richard Delahaye, mon père, et Hiromi Inagaki, sa compagne aimée, ont trouvé la mort dans le crash d’un hélicoptère...

En la personne de Richard Delahaye, éditeur aéronautique depuis plus de 30 ans, directeur de publication de *Piloter*, cofondateur, avec Jean-Pierre Otelli, des éditions Altipresse, le monde perd un honnête homme, un amoureux du travail, capable de se lever à 5h00 pour aller voir tourner les rotatives et être sûr que le “canard” soit parfait. Plus généralement, le monde de l’aviation légère perd l’un de ses plus ardents défenseurs. L’homme de presse avait activement participé à la transformation d’*Info-Pilote* en 1985, faisant d’un simple bulletin fédéral un vrai journal. Chez Altipresse, il a su créer une collection d’ouvrages, allant des “Histoires authentiques” aux manuels de pilotage, et fédérer une équipe autour d’une exigence commune, l’amour du ciel et de l’aviation.

Il avait fait de sa passion son métier. *Piloter* était plus qu’un magazine, c’était son “bébé”. Toute l’équipe partage cet attachement et nous allons continuer, avec la même exigence et la même passion, à défendre l’aviation légère, à aimer voler... Dans l’hélicoptère, se trouvait Silvio Vio, son instructeur ULM. Silvio a survécu à l’accident et nous tenons, l’équipe de *Piloter* ainsi que toute ma famille, à lui témoigner notre soutien et notre affection.

Toute la famille Delahaye, ses enfants – Ilona, Elina, Camille, Axel et moi-même – et ses proches remercient tous ceux qui leur ont adressé des marques de sympathie et de soutien ces dernières semaines.

Emmanuel Delahaye



Les subventions fédérales

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



Jeunes

Les subventions fédérales

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

Formation pilote : 305 € + 95 € si l'école a reçu le label fédéral + 152 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : 1 525 €



Aide

Aide spécifique aux enseignants

Formation pilote : 458 €

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



Aide

Instructeur bénévole

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

BIA

Aide de 35 € par vol aux structures affiliées,

permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrit à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.



Parachute de secours

Le montant des aides a été fixé à 1 200 euros pour les classes 2, 3 et 4, et à 300 euros pour la classe 1.



A tous nos partenaires et sponsors : **Merci et bravo !**



Les structures désireuses de recevoir une étape du Tour ULM 2010 peuvent dès à présent poser leur candidature auprès du Secrétariat fédéral.



AIR COURTAGE ASSURANCES

AIRSPORTS Assurances

L'Assurance pour tous les
passionnés d'ULM

www.air-assurances.com

Département > AIRSPORTS (Espace Fédération FFPLUM)

L'assurance référence pour l'ULM
Qualité, Prix et Service !



Partenaire des Fédérations et Groupements sportifs

Courtier de la FFPLUM
depuis 2003

N° Vert 0 800 777 107

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

