

ULM

info



Les terrains LF DD NN Le bilan sécurité 2009

20 mars : l'Assemblée
Générale 2010





Pourquoi ne nous aiment-ils pas ?

Conserver un petit aérodrome ou une base ULM, créer une plate-forme ULM (ne parlons même pas d'un nouvel aérodrome d'aviation légère !) devient chaque jour qui passe un exploit et une source de gros soucis. Les nombreux courriers et appels à l'aide que nous recevons au Siège fédéral sont malheureusement les preuves évidentes du succès croissant de l'intolérance ambiante.

Certes, sont mises en avant dans un certain nombre de cas des raisons économiques. Un centre commercial ou une entreprise rapporteraient plus en termes d'emplois, d'impôts et de taxes qu'un terrain voué à l'aviation légère. Ce qui est très souvent faux. Mais l'objet de mon propos n'est pas, dans cet éditorial, de dresser la liste des arguments à opposer à nos adversaires*. Chaque dossier est d'ailleurs un cas particulier à examiner sous l'angle du contexte local.

Mais les aérodromes installés bien loin dans la campagne, et plus encore les bases ULM, ne présentent, eux, pas un intérêt économique tel que cet argument puisse être retenu.

Restent donc dans ces cas-là nos ennemis les plus dangereux ; je ne parle pas des vrais écologistes, ceux qui sont véritablement soucieux de la préservation de la nature. Je décris là les pseudos-écologistes, ceux qui se servent des thèmes à la mode (le bruit, l'ozone, la nidification...) pour en fait satisfaire leur petit confort égoïste et surtout déverser leur bile par jalousie et frustration. C'est ce caractère irrationnel des sentiments qui les animent qui est le plus difficile à combattre ; car tout argument rationnel que nous leur opposons (mesures de bruit, statistiques diverses, équipements spéciaux, règlements intérieurs des clubs, conventions, etc.) échappe à leur logique et est considéré comme irrecevable. Je me souviens lors d'une réunion du Conseil National du Bruit à Paris, m'être confronté à une " harpie ", qui, à l'issue de plusieurs réunions et après des heures de discussions et tentatives de compromis, nous assénait que son but en fait n'était pas finalement la réduction du bruit mais la fermeture des aérodromes d'aviation légère.

Mon ami Noël Bertrand, Rédacteur en chef du magazine " Vol libre ", résumait bien la situation que nous évoquions ensemble il y a peu, en me disant :

" Ce qui gêne fondamentalement ces pisse-vinaigre c'est d'abord notre bonheur à voler alors qu'eux vivent misérablement à ras de terre. Pour eux nous sommes insupportables de jouir autant de la vie ! "

Malheureusement Noël a raison ; et c'est pourquoi dans de nombreux cas nous avons beaucoup de mal à faire admettre, avec des arguments " raisonnables ", que nous avons le droit nous aussi de vivre une passion... que la plupart des femmes et des hommes de notre planète fantasment de pratiquer, sans pour autant oser franchir le pas... celui que vous et moi avons su faire !

Le monde est ainsi fait que la jalousie et la frustration dictent leurs actes à trop de nos contemporains. C'est pourquoi, au-delà de nos arguments réglementaires, de nos mesures et de nos statistiques, il nous faudra aussi nous transformer en psychiatres si nous voulons espérer un tant soit peu avoir gain de cause face aux " furies " qui veulent nous voir disparaître, plus pour satisfaire leur frustration qu'obtenir une réduction des nuisances.

Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, je leur conseille d'aller voir le film " AVATAR "... pour voler et planer durant presque trois heures dans un décor merveilleux et stupéfiant. En quittant ce spectacle de rêve j'ai mesuré combien était grande la frustration de ceux qui n'étant pas pilotes, n'avaient aucun espoir de vivre ce fantasme, qu'au contraire nous avions, nous, à portée d'ailes.



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



* Un « guide » devrait être publié sous peu, sous l'égide du CNFAS, rédigé par un juriste de la FFA, utile à tous les usagers des aérodromes.

Icare ou Dédale ?

Nous connaissons tous le mythe antique d'Icare. Nous en retenons à la fois le rêve et l'échec.

Nous oublions souvent Dédale, le père d'Icare, qui lui a parfaitement réussi à se libérer du Minotaure et de la pesanteur. A une condition : respecter les paramètres du vol, ni trop près du soleil, ni trop près de la mer.

Ce qui tue Icare, ce n'est donc pas la défaillance structurelle de sa « machine » mais la griserie du dépassement.

Comme le montre le Bilan Sécurité, l'essentiel des accidents pourraient être évités si l'on respectait les règles de base de notre formation. Mais la griserie est tentante. Il faut savoir ne pas y succomber.

La représentation du vol, portée par les médias, a sa part de responsabilité dans cette transgression. Le radada photographique, la recherche de l'extrême, la démonstration virile en tour de piste, sont autant de moyens de flirter avec les limites.

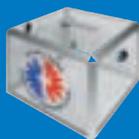
Pour 2010, soyons un peu plus Dédalesques qu'Icaresques pour faire de beaux vols, de belles rencontres, sur de belles machines et de beaux terrains (LF DD NN !!!).



Ce n'est pas l'essentiel ?

Sébastien Perrot
Rédacteur en chef

Assemblée Générale de la FFPLUM Le 20 mars 2010 à la DGAC



- Café d'accueil à partir de 8h45
- Séance à 9h45 précises

50, rue Henry-Farman
75 720 PARIS Cedex 15

Accès à la DGAC :

metro Ligne 8 : arrêt Balard
tramway Ligne T3 : arrêt Balard
tramway Ligne T2 : arrêt Issy-Val de Seine
Velib' : station devant la DGAC numéro 15042



2

Evénements et dates à retenir



3

AERAL

Louis Collardeau



4

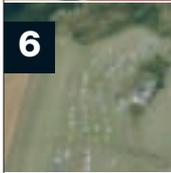
ULM Hélico Classe 6. Le CNFAS.



5

Basse-Ham

Jean-Claude Ludwig



6

Terrains LF DD NN

Michel Hirmke, Sébastien Perrot, Serge Conti, Karen Blanc



13

Sécurité

Thierry Couderc



17

Qu'est-ce que Rasu ?

Sébastien Perrot



18

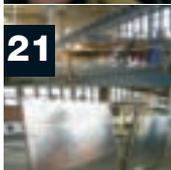
les affiches du Symposium Sécurité



14

Instructeurs, l'enquête métier

Patrice Girardin



21

L'association Fabre 2010®

Isabelle Chibrac



22

Tour ULM 2010, itinéraire et recrutement !

Louis Collardeau



24

Quizz vieux Deb's



26

Sport, les régions et la compétition

David Rotureau



28

Les Cadets ULM

Patrice Girardin



30

Hommages

Dominique Méreuze et Rodolphe Grunberg



30

Lu pour vous

sur le Dauphiné.com



31

Gédéon de Biyanvrac



37

Les subventions fédérales



36

Les nouvelles structures

La boutique

34



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 : Paul Dellac (Couverture), DTA, Philippe Marguier, Philippe Tisserant.

Design & print :

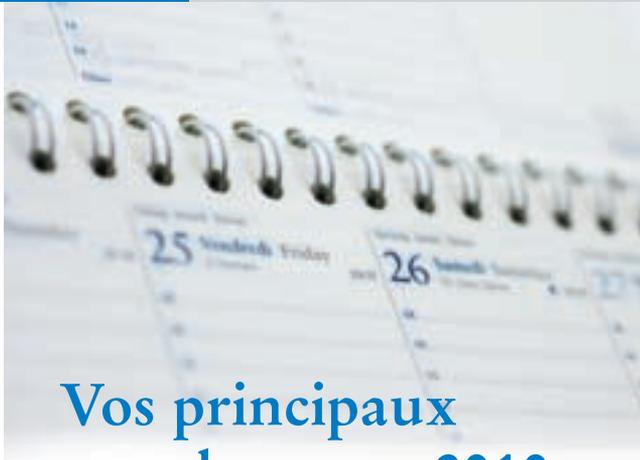
Magéral & Associés • 01 47 25 35 25

Imprimé en France. 11 700 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 03.2010

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.



Vos principaux rendez-vous 2010

20 mars à 9h45 **Assemblée Générale de la FFPLUM** → **p.1**

3 et 4 avril **Rassemblement Arbois 2010**

24 et 25 avril **Réunion des Présidents** de Comités Régionaux organisée par la région Limousin. **Rallye ULM** de la Marne - Reims Prunay. Sélection Nord-est - **Championnat de France** paramoteurs

1^{er} mai **Rassemblement Aviasud**

9 au 15 mai **Championnats de France - Blois** **p.26**

13 au 16 mai **Centenaire de l'hydravion** à Biscarosse

15 mai **20 ans** de la base de Castelvert

15 et 16 mai **Rassemblement ULM** de Thise

22 mai **Open Air** - Zoufftgen -
Rassemblement de Pont sur Yonne

22 au 24 mai **5^e rassemblement paramoteurs** - Romilly

4 au 6 juin **Euravia** - Cannes

6 juin **Journée découverte « Volez au féminin »**
organisée par le Comité Régional Nord-Pas-de-Calais

12 juin **Rassemblement autogires** des Jolletières



18 au 20 juin **Salon vert** du Bourget

19 juin **Fête de l'air** - Rassemblement annuel de Cipières

25 au 27 juin **6^e Biennale mondiale**
paramoteurs à Basse-Ham **p.5**

9 au 11 juillet  **Eco marathon ULM** - Vichy

11 au 13 juillet **Rallye ULM** « Un enfant dans les nuages »

12 - 14 juillet **7^e Rassemblement des Femmes** - Egletons

14 au 18 juillet **Eurofly - RSA** à Saint Yan

3 au 14 août **Championnat d'Europe** - Sywell

4 et 5 septembre  **Salon de Blois** - 30^e édition

18 et 19 septembre **Coupe Icare** - Saint Hilaire du Touvet

2 et 3 octobre et 9 et 10 octobre **Journée découverte « Volez au féminin »** organisée par le Comité Régional Poitou-Charentes

16 et 17 octobre **Réunion des Présidents de Comités Régionaux** organisée par la région Alsace

du 18 au 19 septembre

Dans le cadre du Centenaire de l'Aéronautique en Aquitaine, "Le premier Challenge Marcel Issartier." ou "Le Paramoteur Tour de Bordeaux"

Le Paramoteur Club Aquitain propose, pour la première fois, un tour aérien de l'agglomération de Bordeaux en paramoteur. A l'image du tour aérien en paramoteur de Paris.



Le parcours: environ 130 km (à l'extérieur de la CTR) à effectuer en 4 segments. La boucle peut être parcourue en 1 ou 2 jours. Selon l'aérogologie et la capacité de chacun des pilotes. Le sens de rotation sera déterminé le jour J.

La participation : challenge ouvert aux pilotes brevetés, assurés, avec voile immatriculée.

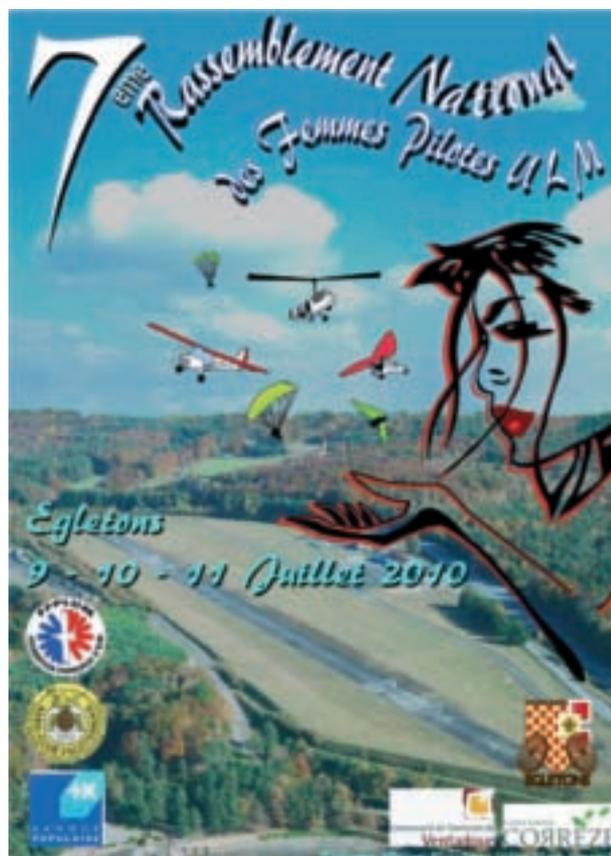
Un maximum de 30 pilotes (participation financière demandée).

Organisation : le Paramoteur Club Aquitain renforcé de bénévoles.

Président du Paramoteur Club Aquitain : Bernard Bonnin
Home : 0556 9862 07 - Mobile : 0685 537 273
Freephone: 0950 206 283 - Fax: 0955 206 283
Site : www.paramoteurclubaquitain.fr



TOUR ULM 2010 **Info et itinéraire** **p.22**



AERAL ou quand les ULM doivent peser plus lourd !

AERAL en 3 Questions : Pourquoi ? Pour qui ? Comment ?

C'est une base de données Internet DGAC accessible en ligne recensant annuellement l'activité des différents clubs et structures pratiquant l'aéronautique en France (toutes fédérations confondues).

L'ULM est devenu un acteur majeur de l'aviation légère, et il est essentiel de faire remonter le « poids » réel de l'activité ULM auprès de l'Aviation Civile avec ses 13 500 pilotes licenciés FFPLUM, et 786 structures affiliées à la FFPLUM en 2009.

Nos activités bien qu'Ultra légères sont portées par une certaine liberté qui fait notre spécificité à laquelle nous tenons tant..., il n'en demeure pas moins que nous évoluons dans un environnement complexe qui nous impose aussi quelques contreparties et obligations.

Afin de permettre à l'activité ULM de justifier et de faire reconnaître la place qui est la sienne dans le « PAF » (Paysage Aéronautique Français !) nous devons fournir quelques données chiffrées à nos administrations de tutelles : DGAC et le Ministère de la Jeunesse et des Sports. En retour, ceci nous permet de justifier des aides et subventions nécessaires à la conduite des activités de votre fédération et des multiples actions accomplies au quotidien.

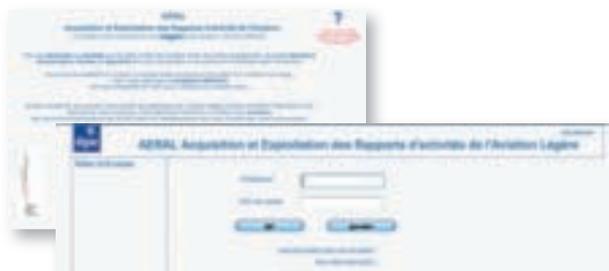
Certes si le système AERAL n'est pas parfait, et peut sembler un peu trop complexe pour des activités de loisir pour l'essentiel (base de données de l'activité limitée aux clubs et structures professionnelles, elle ne prend pas en compte l'activité ULM des pilotes privés), il a le grand mérite d'exister, et il nous appartient aussi de contribuer à son amélioration auprès de la DGAC.

AERAL est complémentaire avec les informations de la base de données FFPLUM.

AERAL est à remplir en ligne chaque début d'année par les présidents de clubs et les dirigeants et responsables de structures avec les informations minimales que sont l'identité de votre structure et la déclaration annuelle des heures de vol pratiquées en 2010 au sein de votre structure affiliée. (les années suivantes il ne restera qu'à renseigner les heures de vol...).

Site AERAL voir le lien

<http://aeral.aviation-civile.gouv.fr/>



En principe votre structure a dû recevoir un code d'accès et un mot de passe. Si vous ne l'avez pas vous pouvez le redemander à la MALGH (mission aviation légère à la DGAC) en suivant les instructions en 1ère page du site.

Merci de bien vouloir prendre sans tarder quelques minutes de votre temps pour renseigner votre activité 2009.



Bons vols en 2010

Louis COLLARDEAU

V/Pdt de la FFPLUM

Pdt de la commission des Comités Régionaux et de la Vie Associative ffplum.comreg@gmail.com



Tarifs Microsoft pour les associations

Le CNOSF a signé le 29 avril 2009 un accord Select plus Education avec Microsoft. Cet accord permet à toutes les fédérations, mais aussi les ligues, les comités et les clubs, d'avoir accès à des réductions allant de 60 % à 90% par rapport au prix public sur l'ensemble des logiciels Microsoft sauf Hardware et jeux. Sont mises de côté les structures commerciales qui ne sont pas des associations loi 1901. Les tarifs ne sont accessibles qu'auprès de 8 gros revendeurs qui sont seuls habilités par Microsoft à gérer ce type de contrats. Le CNOSF a signé un accord de mise en œuvre (AMO) avec chacun des revendeurs afin de permettre à toutes les associations de choisir le leur parmi le plus large choix possible sans avoir à réaliser de démarche particulière. Cependant, si une structure souhaite signer avec un de ces revendeurs un AMO qui lui serait propre, cela reste possible.

La liste des revendeurs est disponible sur le site Microsoft dédié : <http://www.microsoft.com/france/associations/>

Les logiciels dont la licence est acquise dans le cadre des programmes Select Education pourront être utilisés exclusivement dans les conditions suivantes :

- Sur un équipement (PC ou serveur) appartenant à l'association ou à un membre de l'association
- Pour les besoins exclusifs de l'association
- Le logiciel ne pourra pas être utilisé dans un cadre professionnel hors de l'association
- Les licences de logiciels ne peuvent en aucun cas être revendues, louées ou exportées.

A titre d'exemple, une licence Microsoft Office 2007 Entreprise vendue dans le commerce autour de 600€ TTC sera au tarif Select Education autour de 75€.

<http://dsi.franceolympique.com/art.php?id=26395>
<http://dsi.franceolympique.com/art.php?id=26397>

ULM Hélico - Classe 6

La classe 6 ULM hélico est en ligne de mire. Elle ressemblerait pourtant il y a peu encore à un mirage. Mais aujourd'hui il est enfin possible de rêver... à du concret !



Le directeur général de la DGAC découvre ce qui pourrait être la classe 6.

Certes il est difficile de se prononcer sur des dates ou des délais ; mais en mars une nouvelle réunion, succédant à celle du mois de décembre, devrait marquer un pas en avant significatif.

Représentants de la DGAC, de la FFG et de la FFPLUM manifestent au cours de ces réunions un réel désir d'aboutir ; mais sans précipitation et après avoir sérieusement étudié les conséquences de la création



La presse nationale curieuse devant la belle machine

de cette classe en termes de navigabilité, de maintenance et de formation au pilotage de ces merveilleuses voilures tournantes.

On croise les doigts !



Le CNFAS travaille pour vous !

Le CNFAS, Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, n'est pas qu'un sigle, un mythe ou une coquille vide, encore moins un lieu d'affrontement des Présidents des Fédérations entre eux !

Non, le CNFAS est une structure de réflexion, de proposition et de défense des intérêts de ses membres : les Fédérations Françaises Aéronautique, d'Aéromodélisme, d'Aérostation, de Giraviation, de parachutisme, d'ULM, de Vol Libre, de Vol à Voile, et le réseau du Sport de l'Air.

Il représente une force unique en Europe de plus de 150000 pratiquants des disciplines aéronautiques.

A titre d'exemple, voici une partie du "menu" de la dernière réunion du mois de janvier 2010 : la "Sûreté" et le guide DGAC - Le guide de défense des aérodromes menacés - Préparation de la réunion avec la DIRCAM - Centenaire de l'Aviation en Aquitaine - L'Hydraviation en France - CR du RDV avec Mme

De Veyrac, députée au Parlement Européen - CR du RDV à Bruxelles avec le chargé de mission permanent "transports" français - CR de la réunion EAS à Bruxelles - Le salon Vert 2010 - les cadets de l'Air - L'arrêté d'Octobre 2007 relatif à l'insertion dans l'espace aérien des aéronefs non habités - Préparation de la réunion CNFAS/DGAC sur les conséquences du Tour de France Cycliste sur nos activités aéronautiques (restrictions des vols)....

**Le CNFAS s'occupe de nos problèmes et ceux qui tablaient autrefois sur nos divisions et nos querelles de clocher... en sont maintenant pour leurs frais !
Qu'on se le dise...**



Les 25, 26 et 27 juin 2010, Basse-Ham (Moselle) accueillera la sixième édition de sa célèbre Biennale Mondiale de Para-moteurs, organisée par l'association Grand Air.

Pendant 3 jours, tentatives de records, expositions, rencontres, démonstrations, remises de prix se succéderont pour le plus grand plaisir des passionnés de la discipline, mais aussi du grand public. Basse-Ham mérite bien son titre de capitale mondiale du paramoteur.

L'avant-goût donné par le programme 2010 confirme l'importance acquise par la biennale au cours de ses différentes éditions. En effet, la manifestation est devenue le rendez-vous incontournable de l'activité paramoteur : en 2008, ce sont plus de 500 pilotes qui avaient répondu présents à l'appel de l'association Grand Air et de son dynamique président Jean-Claude LUDWIG. Pour 2010, l'association compte sur la participation de plus de 700 pilotes, sur la présence d'une soixantaine d'exposants et espère 20 000 visiteurs : l'occasion idéale pour les passionnés de paramoteurs de se retrouver dans un cadre exceptionnel et pour le grand public de découvrir une discipline souvent méconnue. Une trentaine de nationalités seront représentées.

Pour cette sixième édition qui bénéficie du soutien de la FFPLUM, avec un nouveau record de participation, les pilotes pourront pour cette édition s'envoler de Basse-Ham en toute sécurité, car il a été établi deux zones d'atterrissages et décollages distinctes, l'une pour les chariots et une autre pour les décollages à pied.

Autre innovation pour ce mondial 2010 : une épreuve originale à destination des paramoteurs électriques ; par enregistrement des paramètres de vols, des ratios seront établis entre les durées de vol, l'altitude, les distances, ... Un règlement strict régira toutefois cette première mondiale.

Pour le plaisir des yeux, des démonstrations spectaculaires de vols dynamiques seront effectuées par des patrouilles paramoteur et par Mathieu ROUANET et Laurent SALINAS, champions de la discipline.

D'autres animations ponctueront ce grand rendez-vous : remise d'awards, passage de la Patrouille de France, espace artistique Paramot'Art, conférence technique sur les hélices, ... Enfin, une soixantaine d'exposants présenteront les dernières innovations en matière de paramoteurs : motorisation électrique, voiles, chariots, accessoires, ...

Pour résumer, un rendez-vous exceptionnel à ne manquer sous aucun prétexte pour les mordus de paramoteurs et pour les curieux ! Alors, à vos agendas pour réserver d'ores et déjà les dates des 25, 26 et 27 juin 2010 !

Organisation et informations :
Jean-Claude LUDWIG
info@mondial-paramoteur.org

Association Grand Air
18, rue du Fort
F.57970 Basse-Ham
www.mondial-paramoteur.org
et www.grandair.fr



Coupe 2010 E-PPG Paramoteur électrique

Epreuve de performance pour paramoteurs à motorisation électrique, classe décollage à pied et classe décollage chariot.



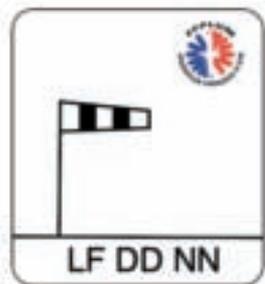
Il sera attribué à chaque participant un gps pour l'enregistrement des différentes données de vol. Il est donné un départ simultané à tous les participants et cela pour une durée de vol de 20 minutes.



Le règlement donnera une altitude à atteindre et cela dans le minimum de temps. Il sera également pris en compte dans les paramètres la distance effectuée pour atteindre l'altitude demandée et la distance effectuée pendant les 20 minutes allouées.

Il sera enregistré et pris en compte les données de durée, altitude et distance. Un rapport entre les différents paramètres donnera un classement juste de cette épreuve.

Une attribution de lots et une communication médiatique forte seront réalisées.



Connaître les terrains ULM ; pour quoi faire ?

NAV2000 a été un succès,
mais NAV2000 n'est plus !

Pourtant, la connaissance des plateformes
est une nécessité.

- Une nécessité pour les pilotes qui cherchent des destinations à visiter. Car nous connaissons tous les bases à proximité de notre terrain, mais le sentiment de liberté qui nous habite nous pousse vite à aller plus loin.
- Une nécessité pour la sécurité. Les terrains ULM ne sont pas portés sur les cartes aéronautiques officielles, et peuvent être survolés à tout moment par d'autres appareils civils ou militaires. Se signaler est donc un plus pour la sécurité.
- Une nécessité pour vous défendre. Nos espaces de liberté sont très convoités pour y placer des procédures IFR parfois très (trop ?) loin des aéroports, ou des zones d'entraînement militaires. A cela peut s'ajouter le parapluie sécuritaire et nous voici cloués au sol. Toutefois, les autorités sont très compréhensives lorsqu'il s'agit de sauvegarder l'activité d'une plateforme connue.

Pour ces raisons, la FFPLUM se doit d'avoir une base de données des terrains la plus complète possible. Comme les aérodromes privés et les terrains ULM n'ont pas d'indicateur OACI, notre souhait a été de reprendre la nomenclature pseudo-OACI LF DD NN que vous connaissez tous, et de l'harmoniser afin que chaque terrain soit nommé de manière unique dans les GPS, les logiciels, sur les sites Internet...

Mais n'oubliez pas que les plateformes ULM sont des propriétés privées. Même si certains propriétaires laissent un accès totalement libre à leur terrain, il est normal de prévenir préalablement à votre passage le responsable de la plateforme. Il pourra vous donner les dernières consignes, et parfois vous amener à la station-service la plus proche. Il peut aussi arriver que l'arrivée de visiteurs ne soit pas opportune, pour des questions d'environnement par exemple. Même dans ce cas, savoir qu'il existe un terrain à proximité peut être rassurant en cas de problème mécanique.

A l'heure où les terrains d'aviation générale sont toujours plus attaqués, nos plateformes sont notre avenir. En vous faisant connaître, vous nous aidez à les défendre. Ne vivons pas cachés, ne vous excluez pas !

Michel Hirmke
Commission Espace aérien



La liste des terrains non référencés dans la nomenclature OACI comprend principalement les plateformes ULM, les aérodromes privés, les terrains de secours véli-voles, certaines hydrobases.

Elle repose sur la nomenclature originale LF DD NN (L: Europe du sud; F: France; DD: département; NN: numéro fixé par le gestionnaire de la nomenclature). Nous avons publié une première liste en format excel et pdf où figurent la nomenclature, le toponyme, les coordonnées géographiques (en degrés, minutes, secondes : DDMSS), le numéro de téléphone du propriétaire, la nature du terrain. Cette liste est parfaitement libre de droit et elle sera réactualisée mensuellement et complétée. Pour l'instant il ne s'agit que de fichiers informatiques mais nous mettrons en place pour la saison 2010 une interface cartographique sur le site internet (www.ffplum.com) où l'on pourra apporter d'autres éléments et exploiter nos données.

Si vous avez des remarques à faire sur cette première liste, merci de mettre dans l'objet de votre mail le numéro de la plate-forme en l'adressant à ffplum@ffplum.com.

Si vous souhaitez obtenir un code LF DD NN, merci de mettre dans l'objet de votre mail "Demande LF DD NN". Les données de cette liste reposent sur un système déclaratif. Elles ne peuvent être garanties exactes ni engager la responsabilité de la Fédération dans leur utilisation ou dans leur exploitation.

Merci également de tenir compte des délais de mise en œuvre et d'attendre l'interface que nous allons concevoir. La Fédération est donc maintenant le gestionnaire unique de cette liste, elle attribuera en particulier les numéros (NN) des nouveaux terrains et elle s'engage à pérenniser l'ensemble de ces informations en les fournissant sans aucune exclusive et de manière gratuite.

Sébastien Perrot
Vice Pdt de la FFPLUM

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

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



De la très pertinente tentation de créer et d'utiliser les plateformes occasionnelles ou à caractère permanent

Bien sûr que la tentation est toujours présente de nous poser n'importe où, en dehors des "aérodromes régulièrement établis"... ! Cette tentation peut conduire ses adeptes, soit sur le chemin de la légalité, soit sur celui des Chambres Correctionnelles... Quelques précisions devraient permettre d'éviter le second écueil.

1. Le principe du poser hors aérodromes contrôlés

Doit-on rappeler à toutes fins que le territoire français n'est pas un immense terrain de jeu où chacun pourrait s'essayer au « poser », convaincu que chaque pouce de ce territoire serait une plate-forme autorisée pour ULM... !

L'article R. 132-1 du Code de l'Aviation Civile est là pour nous rappeler que :

« Les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis »...

Trois exceptions sont légalement prévues pour contourner ce texte :

- la force majeure (*hypothèse tout à fait marginale*)
- la plate-forme occasionnelle (*qui a les faveurs de cet article compte tenu de sa facilité*)
- la plate-forme à caractère permanent (*qui procède de l'autorisation préfectorale préalable*).

2. La force majeure

Ne pas prendre ce concept comme un sésame qui ouvrirait la porte à tout poser quel qu'il soit... !

La force majeure en droit français correspond à un événement bien particulier qui doit revêtir les caractéristiques suivantes : imprévisible, irrésistible et insurmontable.

Est-ce le cas de la panne moteur ? Certes si la machine est convenablement entretenue mais certainement pas si son état pitoyable induisait inéluctablement la panne.

Panne de GPS ? Certainement pas !

Malaise ? Certes mais pas le poser résultant d'un repas lourdement « beaujolisé ».

Je n'évoque pas le cas des « contournement de loi » qui auront conçu de se poser n'importe où et qui se seront mis en mesure, techniquement, de justifier auprès de la maréchaussée de l'existence d'une panne organisée et sujette à discussion... !

Que chacun là prenne ses responsabilités.

3. La création et l'usage d'une plate-forme occasionnelle

a) Le principe

Merveilleuse création de la loi, pérennisée et si possible jusqu'à la nuit des temps... alors que trois fois rien permet un poser en toute légalité hors aérodrome.

Mais trois fois rien, c'est déjà quelque chose, sans lesquels le poser sera illégal.

La plate-forme occasionnelle est régie par l'arrêté du 13 mars 1986 « relatif aux conditions dans lesquelles les aérodynes Ultra Légers Motorisés (ULM) peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome » et qui dispose sous ses articles 3 et 4 :

- Art. 3. : « L'utilisation d'une plate-forme pour le décollage ou l'atterrissage est subordonnée à l'accord préalable de la personne en ayant la jouissance »

- Art. 4 : « Les plates-formes utilisées à titre occasionnel à des fins de vols privés ou d'épandage agricole doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du Maire de la commune concernée »

Chacun a conçu la largesse de ces deux textes qui permettent la création d'une surface de poser ULM par la seule volonté du pilote, de celle du détenteur du droit d'usage du terrain et, non pas d'une autorisation du Maire de la commune concernée, mais d'une simple déclaration unilatérale en mairie.

Le champ d'action est donc immense sous les réserves suivantes :

b) La preuve de la création de la plate-forme occasionnelle

C'est à celui qui invoque l'existence d'un droit de le prouver... !

Alors que ceux qui se posent dans le champ de leurs amis ou de leurs voisins ne manquent pas de détenir matériellement la preuve des autorisations et déclarations écrites avant l'usage de la plate-forme occasionnelle.

On ne compte plus les poursuites correctionnelles de pilotes ayant eu l'accord - oral - du propriétaire du terrain qui fait volte-face quand les autorités lui demandent de confirmer son agrément... !

Pour la déclaration en mairie ne soyez pas avarés d'une lettre recommandée avec AR ou d'une démarche en mairie pour requérir le récépissé du dépôt de déclaration. Et c'est tout... !

Et il n'y a même pas à respecter les dispositions techniques définies par « les instructions techniques des aérodromes civils » [I.T.A.C] 3ème - relatif aux plates-formes ULM et qui n'imposent des pentes inférieures à 4 %, une largeur de piste de 20 mètres ou une longueur d'un minimum de 150 mètres ou enfin des surfaces de dégagement et des trouées que pour les seules plates-formes à caractère permanent.

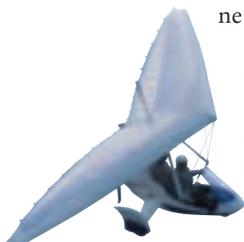
c) Les empêchements à la création d'une plate-forme occasionnelle

Ces empêchements doivent être notés avec grande attention car la violation d'une impossibilité légale de créer et d'utiliser une plate-forme occasionnelle pourra conduire directement devant les juridictions pénales.

→ En premier lieu, quelles que soient l'autorisation du droit d'usage du terrain et votre déclaration régulière en mairie, se poser à l'intérieur d'une agglomération, fût-ce dans le parc du château de l'un de vos amis, est interdit (*sauf à titre exceptionnel et avec la très difficile obtention d'un accord de toutes les autorités - art. 2 de l'arrêté de 1986.*)

→ En deuxième lieu, aucune plate-forme occasionnelle ne pourra être créée à moins de :

- o 2,5 km d'un aérodrome de catégorie D et E (petits terrains)
- o 6 km pour les aérodromes de catégorie C
- o 8 km pour les aérodromes d'importance de catégories A & B



Je n'évoque même pas l'interdiction de créer une plate-forme occasionnelle dans un rayon de 18,5 km d'un terrain militaire où évoluent les... avions à réaction.

→ En troisième lieu, j'**attire spécialement l'attention** sur l'impossibilité en application de l'article 5 - 2 e § de l'arrêté du 13 mars 1986 de créer et d'utiliser une plate-forme occasionnelle qui servirait « à l'exploitation d'un ULM ».

Toute plate-forme dans cette hypothèse doit être considérée comme permanente et donc nécessiter une autorisation préfectorale préalable.

Chacun a compris que le concept de plate-forme occasionnelle est totalement antinomique avec le concept d'exploitation d'un ULM, c'est-à-dire non seulement pour un usage à des fins économiques et financières, quelles qu'elles soient, mais tout autant pour l'exploitation, même à but non lucratif dans le cadre notamment d'une association ou d'un groupement.

La portée de ce texte n'est pas neutre.

Il serait non seulement folie d'exploiter une école ou un club d'ULM sur une plate-forme occasionnelle mais tout autant on ne saurait concevoir qu'un instructeur, par exemple, dans le cadre de son enseignement payant, tente, fût-ce une fois, d'accompagner son élève pour exercice sur une plate-forme occasionnelle.

Il violerait alors ouvertement l'article R.132-1 du Code de l'Aviation Civile et commettrait un indiscutable délit pénal. Une dernière précision me paraît devoir s'imposer et peut-être...la plus importante.

L'article 4 de l'arrêté du 13 mars 1986 dispose que cette première catégorie de plate-forme doit être utilisée « **à titre occasionnel** ».

Quelle en est la définition légale ?

Aucune !

Le concept semble tirer toute son essence de la fréquence des mouvements et peut donner toutes armes à un Maire réfractaire ou à un Préfet complaisant de faire interdire la plate-forme du fait de son usage trop intensif, le tout pour notamment trouble à l'ordre public.

A défaut de définition légale du concept « d'occasionnel », référons-nous au bon sens ou, peut-être aux dispositions légales qui concernent les « hélistructures », l'équivalent des plates-formes occasionnelles pour les hélicoptères et qui disposent que :

« *Toute hélistructure ne peut générer plus de 200 mouvements annuels (1 décollage plus un atterrissage est égal à 2 mouvements) ou moins de 20 mouvements journaliers* »

Cela laisse quelques marges de manœuvres, mais surtout devrait permettre de mettre en œuvre quelques précautions vis-à-vis du risque d'un usage intensif et partant illicite d'une plate-forme occasionnelle.

4. Sur la plate-forme à caractère permanent

Peu à en dire...

Elle vise tous ceux qui souhaitent ouvrir une plate-forme qui ne peut s'insérer dans le cadre juridique d'une plate-forme occasionnelle.

Le projet de création est déposé auprès du Préfet et contient demande d'autorisation, formulaire de déclaration de la personne ayant la jouissance du terrain, fiche de renseignements techniques pour le futur terrain.

(Pour plus d'informations, consulter sur le site de la DGAC le « Guide pour la constitution du dossier de création d'une plate-forme ULM à caractère permanent » éditée le 24 janvier 2008)

Le principal obstacle à la création d'une plate-forme à caractère permanent résidera dans le fait qu'il doit donner lieu à autorisation préfectorale après enquête de la DGAC et des autorités locales... !

Chacun imagine les pressions possibles pour mettre obstacle à un tel projet, mais c'est un autre débat.

Quoi qu'il en soit usons et abusons de ces facultés que nous offre aujourd'hui la loi...

Serge Conti





Propriétaires de plateforme ULM, les bons réflexes !

Chaque pilote, chaque club souhaiterait posséder et exploiter sa propre plateforme ULM, pour y accueillir ses amis, ses membres. Si ce vœu est tout à fait réalisable, il faut néanmoins être averti des responsabilités qui en découlent et prendre les mesures qui s'imposent.

Nous ne reviendrons pas ici sur les modalités de création des plateformes, un article très complet sur la question ayant déjà paru dans l'ULM INFO n° 61 de septembre 2007.

Intéressons-nous plutôt aux responsabilités que vous acceptez d'assumer dès lors que vous exploitez une plateforme ULM. Précisons que si les responsabilités sont les mêmes, les risques de mises en cause seront néanmoins plus importants si vous exploitez une plateforme à titre permanent plutôt qu'une plateforme occasionnelle

Que vous soyez un pilote privé qui réserve l'utilisation de son terrain à ses amis, ou un club qui autorise seulement ses membres à décoller et atterrir de sa plateforme, ou encore une société commerciale qui exploite sa propre plateforme ULM, vous êtes responsable de la bonne utilisation et du bon entretien de votre terrain. En cas de défaut d'entretien ou de négligence à l'origine d'un accident, vous pourriez être mis en cause et voir votre responsabilité retenue. On ne le dira donc jamais assez : soyez vigilants !

Voici quelques recommandations utiles :

- **Entretenez régulièrement le terrain et ses abords. Ne vous contentez pas d'un coup de tondeuse ou de fauchage : vérifiez l'absence de taupinières, assurez-vous que le terrain est suffisamment protégé de l'intrusion d'animaux qui pourraient provoquer des accidents...**
- **Il est également important de surveiller l'état du terrain si les conditions météo rendaient le terrain dangereux. Il peut, par exemple, y avoir des pluies très abondantes qui rendent le terrain très boueux. Avertissez les utilisateurs par voie d'affichage dans les locaux ou les hangars.**
- **Assurez-vous que l'accès au terrain soit toujours dégagé et praticable. Il est en effet important que les services de secours puissent se rendre facilement et rapidement sur les lieux en cas d'accident ou d'incendie...**
- **Si des hangars ont été bâtis sur le terrain et sont utilisés par les usagers de la plateforme, soyez attentifs à leur bon entretien. Il est également très fortement recommandé de disposer de système de prévention incendie à l'intérieur des hangars.**
- **Informez les usagers des caractéristiques techniques de votre plateforme. Pour cela, vous pouvez procéder par voie d'affichage et vous pouvez également utiliser Internet pour toucher un maximum de personnes en créant un site dédié à votre terrain mais également aux activités de votre club/société.**

- **De même, faites part de vos consignes quant à la meilleure manière d'aborder la piste pour un atterrissage ou un décollage. Vous pouvez également émettre des recommandations quant au niveau d'expérience selon vous nécessaire pour utiliser la piste. Qui mieux que vous, propriétaire et exploitant de la plateforme, en connaît ses subtilités, son environnement et ses pièges éventuels.**

Ces recommandations sembleront certainement évidentes pour la plupart d'entre vous. Néanmoins, il est loin d'être inutile de les rappeler. Preuves en sont des réclamations que certains propriétaires de terrain peuvent recevoir :

Un pilote ULM atterrit sur la plateforme ULM dont la Société X est responsable. Ce pilote vient suivre un stage et profiter des autres services qu'offre la société X. L'atterrissage se déroule tout à fait normalement et le pilote dirige son ULM vers le hangar où il compte le stationner. Au roulage, il franchit une plaque d'égout. Malheureusement cette plaque a été endommagée récemment et la société X n'a pas encore eu le temps de la remettre en état. La roue de l'ULM est coincée et la machine pique du nez sur le macadam.

Le choc n'a pas été très violent mais les dommages sont bien réels. Le pilote réalise alors qu'il n'a pas souscrit d'assurance « Casse » pour prendre en charge les réparations des dommages matériels subis par sa machine. Considérant que cet accident ne serait pas arrivé si la plaque d'égout avait été en bon état, il décide de mettre en cause la Société X.

Cette dernière, responsable du bon entretien de la plateforme ULM, est contrainte de prendre en charge les réparations de l'ULM.

Autre exemple : le club Y possède une plateforme ULM dont il restreint l'utilisation à ses seuls membres, sauf autorisation expresse du président du club. Un des membres, parti en vacances avec son ULM, décide de regagner la plateforme de son club par les airs. Avant de décoller, il prend la précaution de visiter le site Internet du club. Aucun avertissement ou information particulière n'a été publié concernant le terrain. Il part donc l'esprit tranquille. A l'approche de la piste il effectue un premier survol. Ne décelant rien de particulier, il effectue son atterrissage. Mais dès qu'il touche la piste, il sent son ULM s'embourber. Malgré ses efforts il ne parvient pas à éviter que la machine parte en cheval de bois.

L'ULM finit par s'immobiliser. Le pilote est indemne mais les dommages à l'appareil sont en revanche conséquents. Le pilote comprend alors que le terrain est beaucoup trop

humide. Il se rend dans les locaux du club. Là, il apprend par d'autres pilotes que la veille il y a eu de fortes précipitations qui ont rendu le terrain impraticable.

Malheureusement, personne n'a pensé à publier un avertissement sur le site Internet ou signaler par un drapeau qu'il était fortement déconseillé d'utiliser la piste. Le pilote considère que le club aurait dû utiliser les moyens appropriés pour avertir les usagers et qu'il est donc responsable de son accident. Il réclame donc le remboursement des réparations des dommages qu'il a subis.

Ces exemples démontrent qu'il s'agit d'être vigilant et réactif.

D'autant plus qu'il ne suffit pas de limiter l'utilisation de votre plateforme à vos seuls amis ou aux seuls membres du club. En effet, malheureusement et de plus en plus, les liens amicaux ou associatifs ne suffisent pas à dissuader les recours en cas d'accidents...

Par ailleurs, dans les deux cas cités, le pilote n'avait pas pris la précaution de s'assurer en « CASSE ».

Cependant, même si tous les ULM étaient couverts par une telle garantie, cela ne suffirait pas toujours à vous mettre à l'abri des réclamations. En effet, une fois que l'assureur CASSE aura indemnisé le propriétaire de la machine endommagée, il sera en droit de se retourner contre le véritable responsable de l'accident afin de récupérer d'une part le montant de l'indemnité, et d'autre part le montant de la franchise que le pilote assuré a dû garder à sa charge. Si votre responsabilité en tant que propriétaire et exploitant de la plateforme est avérée, vous devrez au final assumer toutes les conséquences de l'accident...

Afin de dormir tranquille et exploiter sereinement votre plateforme, il est vivement conseillé de souscrire une assurance ad hoc. Fonction du nombre de mouvements par an et de l'étendue des activités que vous accueillez, le coût d'une telle assurance est bien entendu toujours trop cher quand on n'en a pas besoin... Et pourtant !

A bon entendeur...

Karen BLANC
Service Juridique AIR COURTAGE

Important :

Les garanties Responsabilité Civile dont vous bénéficiez par l'intermédiaire de la FFPLUM n'ont pas pour objet de couvrir les responsabilités qui vous incombent en tant que propriétaire et exploitant d'une plateforme ULM.

Il existe néanmoins des contrats d'assurances spécifiques généralement dénommés « RC GESTIONNAIRE ET/OU EXPLOITANT D'AERODROME ».

AIR COURTAGE ASSURANCES, courtier de la FFPLUM depuis 2003, a négocié et mis en place un contrat spécialement dédié aux structures FFPLUM et aux licenciés FFPLUM qui gèrent et exploitent des plateformes ULM.

Cette assurance, dont le tarif tient compte de la spécificité des plateformes ULM, garantit les réclamations dont vous pourriez être l'objet suite à un accident survenu sur la plateforme. Elle couvre les dommages matériels, immatériels et corporels.

Pour tout renseignement complémentaire, contacter AIR COURTAGE ASSURANCES :
ffplum@air-assurances.com

Evadez vous un instant et pensez à vos prochaines escales...

Une structure idéale pour accueillir vos sorties club ou organiser vos stages

Par ailleurs, dans les deux cas cités, le pilote n'avait pas pris la précaution de s'assurer en « CASSE ».

Cependant, même si tous les ULM étaient couverts par une telle garantie, cela ne suffirait pas toujours à vous mettre à l'abri des réclamations. En effet, une fois que l'assureur CASSE aura indemnisé le propriétaire de la machine endommagée, il sera en droit de se retourner contre le véritable responsable de l'accident afin de récupérer d'une part le montant de l'indemnité, et d'autre part le montant de la franchise que le pilote assuré a dû garder à sa charge. Si votre responsabilité en tant que propriétaire et exploitant de la plateforme est avérée, vous devrez au final assumer toutes les conséquences de l'accident...

Piste en herbe 800 x 60, club house ouvert à tous, vallée des 1000 châteaux. Des vols superbes.

Variez vos loisirs, partez à la découverte des chemins en rando quad, Pour novices et initiés

Pour vos visites, ou pour quelques courses, pratique et ludique : louez un scooter 125cc

BELVES ST PARDOUX LFIB
Tel. 05 53 31 94 60 / 06 31 18 81 61
Camp de César 24170 Belvès
www.labessede.fr

Nous pensons à votre sécurité !



Portez le gilet **Aviation et Pilote**
Un must sur les tarmacs !

Il est offert* pour
un abonnement d'un an
ou un réabonnement
de 2 ans.



**12 NUMÉROS +
VOTRE CADEAU !**

60 € (Tarif France
métropolitaine)

CHECKLIST

PRIVILÈGES ABONNÉS

- Mon cadeau OK
- Avantage tarif OK
- Petites annonces gratuites** OK
- Livraison à domicile OK
- Prix garantis OK

* Offre valable dans la limite des stocks disponibles ** Annonces contre engagement et limitée à une annonce gratuite par mois pendant la durée de l'abonnement

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

VOS COORDONNEES :

NOM

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Pays Tel

Email

Je m'abonne au tarif habituel Je me réabonne : N° Abt

	FRANCE	CEE	Etranger
Découverte (3mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
1 AN + cadeau	<input type="checkbox"/> 60 €	<input type="checkbox"/> 69 €	<input type="checkbox"/> 79 €
2 ANS + cadeau	<input type="checkbox"/> 114 €	<input type="checkbox"/> 130 €	<input type="checkbox"/> 145 €

RELIURE France métropolitaine (12 N°) 14 € (Etranger nous consulter)

Je règle la somme de € par :

chèque mandat carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypte

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

délai d'installation
3 semaines.

BILAN

Accidentologie 2009

une mauvaise année



Depuis 6 ans, le nombre d'accidents d'ULM évolue peu d'une année sur l'autre, restant stable avec une moyenne annuelle de 108 événements, en suivant la méthode de recueil d'informations et de décompte de la commission sécurité. Pourtant 2009 demeurera une année particulièrement préoccupante pour la sécurité de notre activité, pas tant à cause du nombre d'accidents, qu'en raison de l'augmentation constatée du nombre de sinistres graves. Par tradition, on fait souvent grief aux pilotes d'ULM de ne pas suivre un entraînement rigoureusement contrôlé, ou de voler sur des machines en conditions techniques hasardeuses. Nous savons pour notre part que c'est globalement faux. L'analyse des circonstances relève de nombreux cas où le non-respect de la réglementation est invoqué.

Elles expliquent aussi en partie leur gravité. Les évolutions à basse hauteur sont la cause de 9 accidents graves, dont 5 collisions avec des lignes. Une situation météorologique non compatible avec le vol à vue est à l'origine d'au moins 3 accidents. Même dans les cas moins flagrants, les événements les plus graves que nous déplorons, ont bien trop souvent pour origine un problème de comportement. D'ailleurs, les enquêteurs du BEA font le constat que dans la majorité des cas étudiés, la recommandation à déduire de l'analyse pourrait se résumer à inviter les pilotes au respect des prescriptions du Memo Sécurité de la Fédération.

Thierry Couderc
Commission Sécurité des Vols



→ Evénements

Décès	Compromis grave	Compromis léger	Matériel seulement	Cat. (*)	Situation 31.12.2009	
		1		Pendulaire	M/E	Problème moteur (câble d'accélérateur?) - L'aile heurte un arbre lors du posé en campagne.
			1	Multi axes	H	Ouverture de la verrière au décollage - le pilote se repose dans l'axe - appareil endommagé au posé.
	1			Paramoteur	H/ E?	Perte de contrôle et départ en vrille après avoir lâché les freins pour se repositionner dans sa sellette après le décollage.(conditions de vent évoquées sans autre précisions par le rapport initial.)
			1	Pendulaire	T/E	Arrêt brutal du moteur en vol - le pilote n'atteint pas la piste en raison des conditions aérologiques (ROTAX 503).
			1	Multi axes	H/E	Collision du train avant avec la piste lors de la remise des gaz sur une altisurface. Rupture du train, hélice endommagée.
			1	Multi axes	H/E	Perte de contrôle à l'atterrissage - appareil fortement endommagé.
			1	Multi axes	T	Perte de l'hélice en tour de piste - l'appareil se repose sans problème sur la piste (ROTAX 582)
			1	Multi axes	T	Atterrissage sur le ventre suite à défaut de sortie du train.
			1	Multi axes	H	Rebond à l'atterrissage en instruction - endommagement du train et destruction de l'hélice.
			1	Multi axes	H	En instruction - Arrêt moteur après décollage - posé d'urgence par l'instructeur, dans un champs en abord du terrain - appareil endommagé - ROTAX 912
			1	Multi axes	T	Perte de l'hélice au décollage - l'appareil se repose sans problème sur la piste (ROTAX 582)
			1	Multi axes	H	Défaut de maîtrise à l'arrondi lors du lâché d'un élève - Rupture du train.
	1			Multi axes Hydro	?	Perte de contrôle après le déjaugage - L'appareil retombe dans l'eau, Enquête en cours.
2				Multi axes	?	Appareil retrouvé crashé et carbonisé en région montagneuse - situation météorologique difficiles.
	1			Paramoteur	H/E	Perte de contrôle en vol local dans un secteur où des rabattants seraient signalés
			1	Multi axes	H	Défaut de maîtrise pendant la prise de vitesse au décollage- l'appareil passe sur le dos.
		2		Formule Poux	H	Atterrissage dur en instruction - tentative de posé vent arrière - rupture du train avant.
			1	Autogire	H/?	Après le décollage, l'appareil retouche violemment le sol pendant le palier d'accélération.
			1	Multi axes	H	Panne d'essence au dessus de la campagne - rupture du train au posé - Pilote égaré suite à la défaillance de son GPS.
		2		Multi axes	H	Perte de contrôle en vol lent à basse hauteur.
			1	Multi axes	H/E	Collision avec le sol - Vol par météo dégradée.
2				Multi axes	H	Perte de contrôle au cours d'évolutions à basse hauteur.
1	1			?	H	A l'atterrissage, confusion entre la piste et un chemin parallèle - L'hélice heurte le sol lors du roulage à l'issue du posé.
			1	Autogire	T/E	Sectionnement d'une ligne EDF au cours d'un posé en campagne suite arrêt moteur - Utilisation de carburant stocké depuis 8 mois.
	1			Paramoteur	H	Perte de contrôle en approche pour atterrir - chute d'une hauteur d'environ 5 m.
			1	Pendulaire	E/H	Perte de contrôle à l'arrondi par aérologie turbulente près du sol- chariot endommagé.
1				Pendulaire	E/H	Perte de contrôle en montée initiale par aérologie turbulente - chute d'une cinquantaine de mètres.
		1		Paramoteur	H	Décrochage en virage près du sol.
			1	Multi axes	H	Après le démarrage du moteur, l'appareil roule jusqu'à heurter une clôture alors que le pilote est accaparé par la consultation de sa documentation.
	1			Pendulaire	T/E	Perte de puissance au décollage d'un domaine privé - l'appareil heurte une ligne électrique et tombe sur une remorque agricole (Rotax 582)
			1	Pendulaire	E/H	Perte de contrôle au décollage par conditions aérologiques difficiles - une extrémité de l'aile touche le sol pendant la tentative de rattrapage.
			1	Paramoteur	E/H	Twist alors que le pilote a lâché les freins pour procéder à une prise de vue à environ 70 m de hauteur - Déclenchement du parachute de secours - Appareil et pilote militaires.
1				Formule Poux	?	Chute par mise en piqué brusque dans le tour de piste - enquête en cours.
		1		Pendulaire	H/E	Perte de contrôle à l'atterrissage.
	1			Multi axes	H	A l'atterrissage, - touché une trentaine de mètres avant le seuil de piste suite à une mauvaise appréciation de la pente
				Pendulaire	H	Décrochage d'une hauteur d'environ 10 mètres en tour de piste.
			1	?	H/T	Effacement de la roulette de nez pendant la course au décollage.

(*) Catégorie du facteur déclenchant probable :

H = facteur humain

T = problème technique

E = environnement (météo, trafic)

● Déclenchement du parachute

→ Evénements suite

Désols	Corporal léger	Corporal léger	Matériel seulement	Cat. (*)	Situation 31.12.2008	
						(événement surligné en vert = situation administrative atypique)
1				?	Formule Poux	Chute par mise en piqué brusque dans le tour de piste - enquête en cours.
2				H/T?	Multiaxes	Après un atterrissage normal, perte de contrôle au redécollage - le pilote semble avoir hésité entre un "complet" et un "touch and go" pendant le roulage - problème moteur possible.
1				H	Multiaxes	
	1			E/H	Pendulaire	Perte de contrôle au décollage - L'appareil heurte une haie et retombe d'une dizaine de mètres.
	1			E/H	Multiaxes	Perte de contrôle en finale par conditions aérologiques instables - l'Appareil entre en collision avec des arbres.
1				?	Paramoteur	Chute sans témoin direct au cours d'un vol au dessus de la campagne. Réservoir retrouvé vide - machine d'acquisition récente et pilote breveté de l'année.
	2			H	Pendulaire	Posé avant le seuil de piste en instruction.
	1	1		T/H	Formule Poux	Capotage au posé en campagne consécutif à une panne moteur.
	1			H	Autogire	Mauvaise coordination des commandes au décollage en instruction. Perte de contrôle.
		1		E/H	Multiaxes	Perte de contrôle en finale en raison de rafales près du sol - posé dur - Train fortement endommagé.
						Hauteur trop basse pour atteindre le champs visé lors d'une manœuvre d'atterrissage en campagne sur arrêt moteur -
		1		T/H	Pendulaire	● Déclenchement du parachute (ROTAX 912).
	1			H/E	Multiaxes	Atterrissage long sur alti surface - l'appareil dépasse l'extrémité de bande et capote.
2				?	Multiaxes	Crash en vol au dessus de la campagne - Appareil retrouvé carbonisé - enquête en cours
		1		T/H	Pendulaire	Collision avec une ligne à haute tension lors d'un posé en campagnes sur panne moteur.
		2		H/T	Multiaxes	Mise en grille au cours d'un vol de prise en main dans la perspective de la vente de la machine. ● Déclenchement du parachute.
		2		T	Multiaxes	Perte de l'hélice en vol après le décollage - Collision avec des arbres lors de l'approche pour poser en campagne.
		2		H	Pendulaire	Perte de contrôle en approche finale lors d'une simulation de panne moteur en instruction.
		1		T	Multiaxes	Atterrissage en campagne sur panne moteur - capotage au posé.
2				?	Pendulaire	Perte de contrôle juste après le décollage - enquête en cours.
		1		H/E	Multiaxes	Rupture de la roulette de nez à l'atterrissage.
1				?	Multiaxes	En circuit de piste, l'appareil se pose dans un jardin pour une raison inconnue et termine sa course dans un mur.
		1		T	Multiaxes	Effacement du train rentrant lors du posé. Défaut de verrouillage.
		1		T	Autogire	Posé violent en campagne suite panne moteur (ROTAX 914).
			2	H/T	Pendulaire	Perte de contrôle au décollage - l'appareil retombe d'une hauteur d'environ 5m - l'exécution de la rotation avant d'avoir atteint une vitesse suffisante est évoquée - Perte de puissance possible (ROTAX 503).
2				?	Pendulaire	Perte de contrôle à environ 50m au-dessus du sol après le décollage, par conditions météo très favorables - enquête en cours.
	1			H	Paramoteur	Décrochage dissymétrique après le décollage suivi d'une chute d'environ 20 m.
1				?	Multiaxes	Perte de contrôle lors d'un survol à basse hauteur.
		1		?	Multiaxes	Naufrage d'un hydro ULM pendant la prise de vitesse au décollage - enquête en cours.
1	1			T/E	Multiaxes	Collision avec une ligne électrique en approche pour poser en campagne suite à un problème moteur (panne d'essence).
1				H/E	Paramoteur	Collision avec une ligne électrique EDF, peut-être consécutive à une perte de contrôle de l'appareil. Appareil non identifié, et pilote sans brevet.
		1		H	Multiaxes	Rebond et cheval de bois au posé - l'appareil retombe violemment sur la roulette de queue après s'être retourné - rupture de la partie arrière du fuselage.
	1			T/H	Multiaxes	Perte de contrôle au décollage suite à un problème moteur (ROTAX 912 S).
1				E/H	Pendulaire	Collision avec une ligne électrique moyenne tension.
	1	1		T/H	Multiaxes	Retournement lors d'un posé d'urgence dans le tour de piste. Panne moteur (JPX)
		1		H	Multiaxes	Tentative de roulage par une personne sans brevet ni qualification - perte de contrôle.
1				H/E	Paramoteur	Collision avec une ligne électrique EDF.
		1		H	Multiaxes	Décollage au second régime - collision avec une haie.
1				H	Pendulaire	Perte de contrôle en tour de piste,
1				?	Multiaxes	Crash de la machine sur un parking - enquête en cours.
		1		H	Paramoteur	Décrochage de la voile au cours d'une manœuvre à basse hauteur.
		1		T/H	Multiaxes Hydro	Enfouissement d'un flotteur à l'amerrissage.
2				H/E	Multiaxes	Au cours d'un voyage, crash et embrasement de l'appareil dans un secteur proche de sa destination probable. Conditions météo rapportées comme incompatibles avec le vol VFR.
	2			T?	Autogire	Embrasement de la machine lors du posé en campagne consécutif à une panne moteur (ROTAX 914)
		1		H	Paramoteur	Perte d'équilibre et chute pendant la course de décollage.
			1	T/E	Pendulaire	Contraint de passer sous une ligne à haute tension pour négocier un atterrissage en campagne suite arrêt moteur, le pilote ne parvient pas à réussir son arrondi - appareil détruit (ROTAX 582)
1				?	Pendulaire	Perte de contrôle au-dessus de la campagne - antécédent médical.
		1		E/H	Paramoteur	Fermeture partielle près du sol par vent turbulent.
		1		T/E	Multiaxes	Capotage au posé en campagne consécutif à une panne moteur (ROTAX 582).
		1		H/E	Multiaxes	Le saumon de l'aile (basse) heurte la piste à l'atterrissage - cheval de bois.
		1		H	Multiaxes	Finale à vitesse trop faible - décrochage près du sol - rupture du train.
		1		H	Multiaxes	Arrondi prématuré - décrochage près du sol - rupture du train.
		1		T	Pendulaire	Perte de puissance en montée initiale - posé dans l'axe (ROTAX 912)
		1		H	Multiaxes	Inversion de réflexe à l'arrondis - la roulette de nez touche dur en premier - cheval de bois violent.
		1		T	Multiaxes	Panne en montée initiale - Posé dans l'axe (ROTAX 912)
		1		T	Multiaxes	Panne en montée initiale - Posé en campagne - coupure de l'arrivée d'essence (ROTAX 912)
			1	H/?	Paramoteur	Perte de contrôle d'une hauteur de 20 mètres. Décollage avec des nœuds dans les suspentes occasionnant un déséquilibre, Appareil sans identification.
1				?	Pendulaire	Perte de contrôle en tour de piste sans raison connue.
		1		T	Multiaxes	Au cours d'une manœuvre de retour au terrain avec moteur douteux, celui-ci s'arrête complètement - L'appareil heurte un arbre (ROTAX 912)
30	20	28				← Total victimes
23	18	20	36			← Total accidents

(*) Catégorie du facteur déclanchant probable :

H = facteur humain
T = problème technique
E = environnement (météo, trafic)

● Déclenchement du parachute

EVENEMENTS non classés accidents

(classement au regard ses critères fédéraux de l'analyse de sécurité des vols, indépendant des traitements judiciaire ou disciplinaire de l'événement)

Atterrissages d'urgence sans dommage : 5 dont : Reposé sur la piste après perte d'une pale d'hélice au décollage.
Effacement du train rentrant lors d'un roulage de mise en place (pendulaire amphibie)

1 atterrissage en campagne sur problème de stabilité en vol d'essai (construction amateur)

2 atterrissages en campagne suite panne moteur (ROTAX 912)

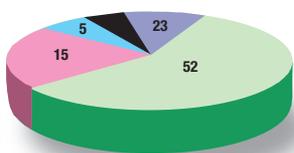
Manipulations au sol et au hangar : 9 dont : Un démarrage involontaire du moteur pendant des travaux électriques sur la machine.

	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Accidents matériels
2003 →	31	16	35	27
2004 →	25	28	27	34
2005 →	17	23	29	61
2006 →	15	18	26	41
2007 →	21	15	23	49
2008 →	21	24	33	43

Les sinistres matériels n'ayant été déclarés qu'à l'assureur fédéral ne sont comptabilisés qu'à partir de 2005.

Utilisation de parachute

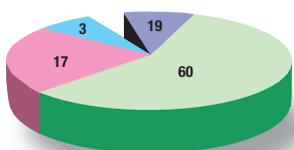
en 2006	2	en 2007	3
en 2008	3	en 2009	3



Répartition (en %) des accidents par type de machines

- Pendulaires
- Multi-axes
- Autogires
- Paramoteurs
- Autres(*)

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

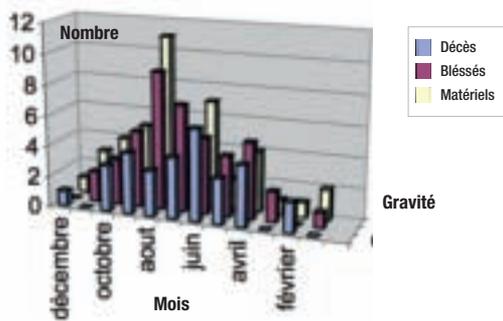


Répartition (en %) du parc de machines

- Pendulaires
- Multi-axes
- Autogires
- Paramoteurs

(**) : Le dénombrement tient compte des pilotes brevetés dans plusieurs classes.

Répartition mensuelle



Avertissement

Recueillies dans un but statistique pour l'amélioration de la sécurité, ces données ne constituent pas une analyse des événements et ne reflètent en aucun cas un avis personnel de l'un ou l'autre des membres de la commission sécurité de la FFPLUM. Ce tableau représente la situation des événements de type accidents et incident graves ou légers, telle qu'elle est connue par la commission à la date de parution. Compte tenu de la source officielle de la plupart de ces données, ce bilan concerne la totalité de l'activité ULM et n'est pas limité à la FFPLUM. Simplement, lorsqu'un membre de la Fédération est concerné, il est généralement possible de disposer d'informations plus complètes sur l'événement. Les observations sur les circonstances de ce dernier reflètent dans tous les cas la situation telle qu'elle nous a été communiquée. Le contenu de cette colonne peut évoluer si des compléments d'information nous sont transmis, mais ne peut excéder les limites rappelées ci-dessous :

Précisions :

La Commission Sécurité de la FFPLUM n'a ni les moyens, ni les prérogatives nécessaires pour diffuser des données précises sur les circonstances, causes et conséquences de chaque accident aérien. L'analyse complète des événements et la communication des conclusions des enquêtes sont du ressort exclusif des pouvoirs publics : Le BEA pour l'aspect technique, et l'autorité judiciaire en ce qui concerne les responsabilités. Les événements dont le facteur déclenchant identifié résulte d'actes provoqués tels que malveillance, comportement auto destructeur, agression, ne relèvent pas de l'étude des accidents aériens, et ne sont pas rapportés ici.

"Mi-février, nous déplorons déjà deux accidents mortels : une collision en vol avec un avion



et un départ en vrille en phase de décollage sur une difficulté moteur.

→ Voir et éviter

Le vol VFR est régi par le principe "Voir et Éviter".

Principes

- Bien préparer son vol pour regarder l'ATIS de temps en temps
- La communication partielle et régulière actualise des données aériennes et indispensables pour connaître les zones et services existants, ainsi que les interactions avec les autres vols
- Les instruments de vol et autres équipements sont vérifiés régulièrement au sol avant le départ
- Surveillance visuelle continue en altitude ou en sol et en régime fixe
- La portée visuelle de la surveillance-évitement est maintenue durant le vol à 1000m
- Ne pas tenter à voler sans être suffisamment pour connaître le terrain au-dessus de soi
- Le règlement doit être respecté en tout temps sans exception et quand l'urgence n'est pas le seul en compte
- Respecter une trajectoire
- Garder le regard aligné pendant tout le vol
- Si l'altitude prévue à bord est 1000' (vol à 1000)
- Consulter les fréquences radio des aéroports et des VFR proches, des ATIS des grands terrains et des fréquences MFI selon les besoins
- En cas de panne, prévenir le service 112 et 11200 si vous êtes en vol

→ Panne moteur

Ne pas voler dans une situation où l'atterrissage d'urgence est possible. Éviter les grandes forêts, les grands lacs ou zones de la faune.

En cas de panne

- Vérifier de l'essence restant
- Choisir la zone
- Si possible, rejoindre de la panne
- Essayer d'arrêter
- Forcer mécaniquement
- Ventiler l'habitacle
- Nettoyage des vitres

Choix de la zone

- Zone dégagée sans obstacles au sol
- Face au vent (si vent significatif)
- Pente ou en légère montée
- Jeville ou évier
- Jeville ou pente descendante

Décision

- Essayer d'arrêter
- Continuer jusqu'à
- Nettoyage des vitres
- Débranchage des vitres

Entraînement !
Votre sécurité en dépend !



En début de saison, revenons aux fondamentaux !



Le mémo du pilote ULM de la Fédération Belge en Français et en Flamand !



Le mémo du pilote VFR de la FFA.

Le Mémo Sécurité a des petits frères, tous téléchargeables !

A l'initiative de la BGTA de l'aéroport de Chateauroux Deols, et suite aux accidents qui ont marqué notre territoire au cours de l'année 2009, une réunion sur le thème de la sécurité rassemblera tous les clubs de la région centre (18-36-41-37). La réunion se tiendra à partir 9 heures le samedi 24 avril 2010 au CLUB des AILES MOTORISEES Grange Dieu 36110 LEVROUX

A la suite de la réunion et le dimanche 25, nous organisons une compétition basée sur le tracé du département de l'Indre. Remise des prix le dimanche après la fin des vols. Vous pouvez venir en vol. Pique nique sur place.

Denise LACOTE - Présidente du club des Ailes Motorisées.



Centre de Formation **Passion Pilote ULM**

*L'esprit ULM
pour que la Passion continue ...*



**L'Avenir de l'ULM
dans l'Aviation Légère**

Rapport 2009 - Accès libre

http://passionpiloteulm.free.fr/rapport_avenir_ulm.pdf

Formation Instructeurs Homologuée DGAC

Réactualisations mensuelles toutes classes

Formations Ab initio - Stages Intensifs

Conversions Avion/ULM - DNC - Évaluations - Mise à Dispo

RADIO sur AD contrôlé - NAVIGATIONS - SECURITE



Paris Sud
45 km sur RN 20
Etampes LFOX



Passion Pilote ULM

Aérodrome d'Etampes – LFOX

Hangar 11 – 91690 Guillerval

Tél : 33 (0) 6 64 72 72 12

passionpiloteulm@free.fr

N° formation 11 91 06264 91 – RCS Evry 348 533 043

<http://passionpiloteulm.free.fr>

Offres exceptionnelles du Printemps 2010
Série limitée de 15 ensembles Trek avec ailes Fun et iXess. Plusieurs couleurs disponibles en stock

Trek 700 E
Fun 450
24 600€ TTC

Trek 582 caréné
iXess 13
23 840€ TTC

TREK 582 ou 700E
ÉCONOMIQUES – ROBUSTES – LÉGERS – SILENCIEUX

air création
Toujours un ULM d'avance

AÉRODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE - TEL. 04 75 93 66 66 • FAX 04 75 35 04 03
E-mail : info@aircreation.fr - www.aircreation.fr

Qu'est-ce que **RASU** ?



Depuis janvier 2010 la Fédération a mis en place un intranet de **Recueil Accidentologie et Sécurité ULM (RASU)**. Quels en sont les principes ?

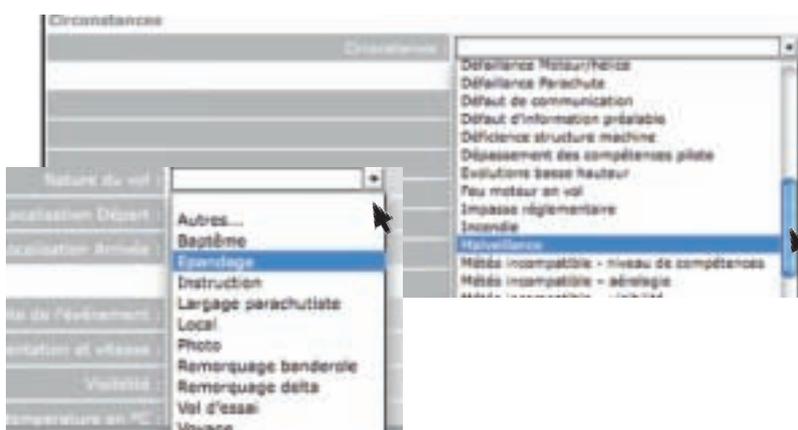
Il s'agit tout d'abord d'un intranet dont l'accès est réservé à un nombre restreint de personnes sous l'autorité du responsable de l'accidentologie et de la sécurité des vols. Il ne s'agit donc pas d'un outil tourné vers le grand public, mais qui doit au final servir le plus grand nombre.

Lorsque l'on parle d'accidents les explications se polarisent soit dans la causalité courte à chaud (le temps médiatique de l'émotion), soit dans une causalité plus longue parfois très longue (le temps par exemple des études du BEA). On en revient principalement soit à citer quelques études (en moyenne une dizaine par an), soit à faire le compte rendu, pour dire, ce qui est juste, que l'essentiel est dans les facteurs humains et dans la formation.

Or, comme l'a montré le Symposium Sécurité, en complément des sources officielles, les fédérations ont une connaissance riche et variée du milieu qui permet souvent d'affiner l'analyse. L'idée de RASU est donc de centraliser l'ensemble de ces informations sous forme de champs bloquants. En listant les principaux facteurs connus, en introduisant des éléments sur la traumatologie par exemple, sur les machines, sur la nature du vol et bien d'autres... Ce qui doit permettre au final d'optimiser les actions sécurité en lien avec la formation.

Le système se met en place, nous en reparlerons plus dans le détail dans le prochain numéro.

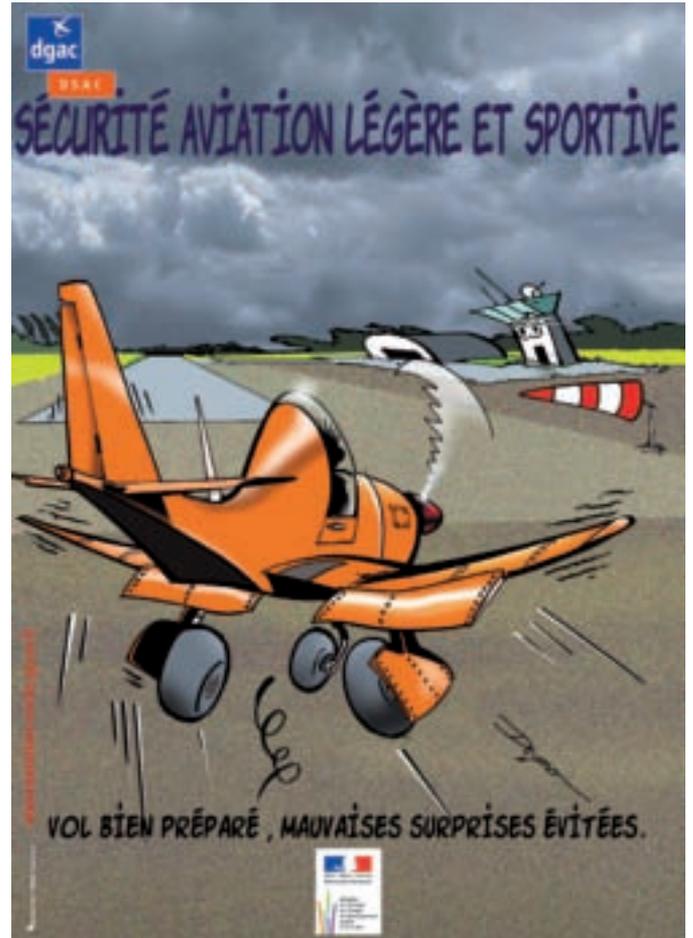
Sébastien Perrot
Vice Pdt. FFPLUM





Affiches éditées à l'occasion du Symposium Sécurité. Les dessins, centrés

ces affiches sont téléchargeables sur le site de la DGAC :
http://www.dgac.fr/html/actu_gd/secu3/secu-avlegere/sec-av.html



graphiquement sur l'avion, valent pour toutes les pratiques de l'aviation légère.

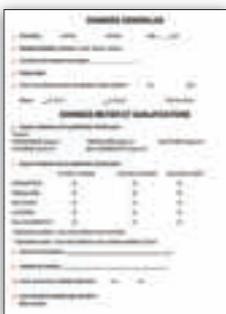




Enquête métier : mieux connaître les instructeurs ULM

Depuis quelques années, nous sommes tous conscients du développement de la pratique ULM : adhésions des licenciés en hausse, parc machine conséquent, marché économique dynamique. Si l'ULM a pris une place parmi les loisirs aériens français que personne ne conteste aujourd'hui, quelle part est à mettre au crédit des instructeurs bénévoles travaillant dans nos associations ? A celle des écoles professionnelles ? A celle des fabricants ? Et celle des ministères de tutelle ? La vérité étant souvent au milieu, il y a fort à parier que toutes les composantes de cette grande famille, sont coresponsables d'une réussite qu'il est important de chercher à comprendre.

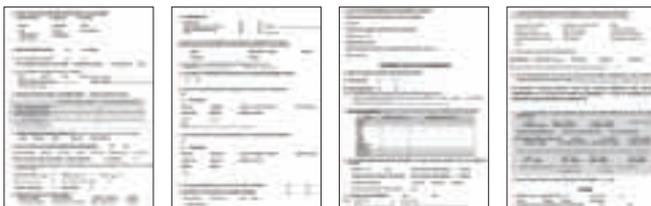
La FFPLUM, conforme à l'esprit du programme électoral de ces quatre années revendique aujourd'hui l'accompagnement de cette qualification vers une évolution rendue nécessaire. Les idées intuitives, les sentiments partagés autour de faits non documentés, mais aussi une accidentologie en évolution, qui impliquerait des instructeurs, obligent les dirigeants que nous sommes à poser la question d'une meilleure formation pour améliorer la sécurité des pratiquants d'une part et élever le niveau de pratique, d'autre part. En outre, derrière la délégation reçue du Ministère des sports et l'agrément DGAC, la FFPLUM se doit aussi de réfléchir sur les problématiques formation/adhérents et formation/emploi.



Dans ce contexte, après quelques mois de travail et en s'appuyant sur les enquêtes métiers d'autres pratiques, un questionnaire est parvenu en février aux quelques 900 instructeurs répertoriés en France. Le but avoué étant de faire une photographie la moins exhaustive possible du milieu de l'instruction, qu'il soit bénévole ou professionnel, puisqu'avec une

même qualification, il relève de la liberté individuelle de choisir son mode opératoire.

Nous formulons le vœu d'un grand nombre de retours, garantie d'un partage des orientations futures. Pouvoirs publics, fédérations, associations et professionnels doivent mieux cerner les lignes de force qui font aujourd'hui la



dynamique ULM. Les choix qui seront proposés, soumis à l'expertise d'un collège de formateurs, et aux élus de la FFPLUM, tiendront compte tant de la base statistique créée, que des remarques qui seront apportées par les acteurs dans cette enquête. Le dernier mot reviendra à notre partenaire DGAC « propriétaire » en quelque sorte de cette qualification, mais dont nous ne doutons pas de l'intérêt pour cette initiative. Composée de questions fermées, mais aussi de questions ouvertes suscitant la réflexion, le traitement de cette étude devrait intervenir vers le mois de juin et vous sera présenté à la rentrée... sauf à ce que les 900 instructeurs apportent tous leurs contributions, ce qui prendra du temps, mais que nous appelons de tous nos vœux.

Les statistiques ne prennent en compte que les réponses, c'est donc un moment privilégié de se faire connaître ainsi que son opinion : il est de notoriété publique que les absents ont toujours tort.

Enveloppes T et stylos : à vous de jouer !

Patrice Girardin
Conseiller Technique National





en haut : Structure centrale
avec les poutres de voilure
en bas : Dérive et bâti moteur

“ CANARD 2010 ” & ULM



Le 28 mars 2010, dans quelques jours donc, l'association « Fabre 2010[®] » aura accompli (enfin !...) son projet fou : la construction d'une réplique du premier hydravion ayant volé au monde, le « Canard » d'Henri Fabre, alors jeune ingénieur marseillais de 27 ans, talentueux et plein d'humour. L'hommage à Henri Fabre sera rendu, ainsi que nous le désirions, 2010 sera l'année du centenaire de l'hydravion...

Et nombreux sont les passionnés du vol terrestre, aquatique, légers ou plus lourds, qui souhaitent se retrouver lors de toutes les grandes commémorations qui auront lieu en France et en Europe durant les prochains mois.

voit les performances des nombreux « Canards » modernes, comme les VariEze, Starship, Piaggio 180, ou les Lotus Microlight, Onyx, etc... et quelle sensation à la vue du Voyager de Burt Rutan lors de son tour du Monde ! Dès le lancement du « Projet Fabre 2010[®] », la conception d'un petit frère était envisagée. L'apparence sera bien sûr celle d'un appareil « Canard », mais la propulsion deviendra, elle, électrique. Eh oui, la mode - ou le courant devrait-on dire sans jeu de mots facile - met en avant ce type d'énergie « propre ». Alors pourquoi pas ? Le résultat ne devrait en être que plus léger, la technologie moderne des dernières batteries permettant de l'espérer.

———— <http://www.fabre2010.fr/> ———— Isabelle Chibrac

Comment se présente ce « Canard 2010 » ? Il y a bien quelques « légères » différences entre la grande sauterelle de 1910 - 475 kg de bois et toile, propulsée par un moteur Gnome Omega de 50 ch et une hélice de 2,60 m - et le portail monumental de 2010 - poutres d'aluminium, flotteurs en matériaux composites, moteur Rotax 50 CV et hélice tri-pale DUC -, mais les dimensions sont identiques ! Il est enthousiasmant de revisiter les pionniers quand on



Hydrobase ULM... du nouveau, ça va flotter !

2010 fête le centenaire de l'hydravion..... Etang de Berre le 28 mars 2010 1er vol d'un Hydravion, Biscarosse du 13 au 16 mai 2010 rassemblement international d'hydravion de tous types et toutes dimensions

Voici donc une belle occasion de relancer cette activités pouvant se pratiquer sur des lacs, des étangs et des canaux pouvant servir d'hydrobase à l'image d'un réseau italien si bien développé. Pour cela nous invitons les dirigeants de structures clubs et sociétés, comités régionaux, et aussi les particuliers ayant identifié des possibilités de création d'hydrobase ULM dans leurs Régions de prendre contact sans tarder avec la FFPLUM et vos comités régionaux qui se tiennent à votre disposition pour vous aider dans

vos démarches afin que vos propositions soit très officiellement prises en compte par les DSAC régionales qui semblent ouvertes à faciliter cette action.

Merci porter vos demandes à la connaissance de la FFPLUM par mail à ffplum@ffplum.com

Louis Collardeau
V/Pdt de la FFPLUM

NYNJA

La nouvelle Référence



Toute l'expérience de plus de 1200 skyranger
Nouveau concept aluminium et composites, tout démontable,
Le confort, le design, la performance de 60 à 200 km/h
Kit cellule à partir de 17400 € ht, possibilité de prémontage

SKYRANGER



Performance exceptionnelle et inégalée :
le SKYRANGER 5 fois Champion du Monde
Et encore Champion de France 2009 !!!
Simplicité, performance et robustesse
Kit cellule à partir de 12500 € ht

www.bestoffaircraft.com info@bestoffaircraft.com Tel : (33) 05 63 67 97 15



**Du 30 juillet
au 6 août 2010**

**les étapes
2010**



- Départ
- Arrivée
- Etapes principales
- Etapes intermédiaires
- Etape repos



**Partenaire
Officiel
du Tour
ULM
2010**





TOUR ULM 2010 Equipages Jeunes et Instructeurs...

le ur recrute !

DES JEUNES

Vous êtes « Jeunes » (- de 25 ans) ; vous êtes passionnés d'aviation et d'ULM, vous rêvez de vivre une aventure humaine et aéronautique hors du commun, de découvrir et piloter des machines variées, encadrés par des instructeurs expérimentés qui vous feront partager leur passion du vol, ou en équipages autonomes (1 ou). Frais de participation pris en charge.



Alors pas d'hésitation le Tour ULM 2010 est fait pour vous !

Depuis 6 ans la FFPLUM avec le soutien de la DGAC et du Ministère de la Jeunesse et des Sports offre la possibilité à une vingtaine de jeunes de participer au Tour ULM soit en équipage encadré, soit de façon plus autonome avec sa propre machine.

L'Aventure vous tente ?

Très simple : envoyez un courrier ou un mail de motivation adressé à la FFPLUM (ffplum@ffplum.com) pour faire connaître votre candidature.

DES INSTRUCTEURS

encadrement Jeunes :

La FFPLUM propose également à une dizaine d'instructeurs la possibilité de participer au Tour ULM pour encadrer les Jeunes (voir ci-dessus) à titre bénévole, frais liés à l'inscription et carburant pris en charge.

Conditions requises : machine en parfait état (susceptible de vérification par l'organisation avant le départ), expérience minimum demandée et machine équipée d'un parachute.

Vous êtes intéressé(e) alors faites-vous rapidement connaître par courrier ou mail à la FFPLUM : ffplumm@ffplum.com

Attention date limite de candidature :
Jeunes et Instructeurs 15 avril 2010



Vous voulez en savoir plus ?
Tél. ou mail à Louis Collardeau
06 07 03 80 88 ou
ffplum.comreg@gmail.com

A bientôt sur le Tour ULM 2010

Louis Collardeau
V/Pdt de la FFPLUM
Resp. des équipages jeunes Tour ULM

PS : Instructeurs, dirigeants de structures... Faites connaître cette possibilité aux jeunes autour de vous.

QUIZZ



QuickSilver type « E »
 Quel est le poids à vide (sans carburant) de cet appareil ?

Question : ces quelques pilotes sont rassemblés à l'occasion d'un évènement à l'origine du développement fulgurant de l'ulm, lequel ?

Question subsidiaire : à gauche, au fond, on voit la dérive d'un QuickSilver MX2 immatriculé 61 A : à qui appartenait cet appareil ?



Question : qui est ce fringant jeune homme au milieu de ce groupe de jeunes femmes. D'ailleurs comment s'appelait ce groupe de jeunes femmes, bien connu dans les premiers rallyes ulm ?



Cette hélice et ce moteur allait sur un appareil, premier d'une longue série bien connue... lequel ?



Sur cette photo il y a une belle brochette de personnalités ayant joué ou jouant encore un rôle prépondérant dans l'ulm et l'aviation générale. Qui sont-ils (elles) et quels sont leurs rôles respectifs ?



En pratique Renvoyez vos réponses par mail ffplum@ffplum.com ou par courrier d'ici le 1^{er} Avril avec pour objet: " **Quizz Vieux Deb's** " !
 Trois des meilleures réponses seront tirées au sort.
 La Fédération offrira trois blousons. Les Vieux Deb's, des baptêmes.



Tout pour votre plaisir



Mandatement Approuvé
www.airborne-france.com

OutBad XT 912

Concessionnaire
 Airborne
 Magri
 SkyRanger

VELIPLANE .COM

XT-912-SST
(ultrastructure)

Centre de
 Formation ULM :
 Pendulaire - 3 axes et Autogire

Maintenance - Test et Actualisation instructeur
 Tours DRC - Recension professionnelle
 (Fédération etc...)



Accessoires
 Lynx
 Vêtements chauffants
 Ozee - Skydat - Icom
 Hélices Duc

Réalisateur Agence Magral & Associés

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



François Chapperon
Jean-Christophe Verdié
Benjamin Aygalenc
&
Pierre-Jean le Camus

ULMistes !

Présentent

ULM^{iste}

le magazine du pilote d'ULM

Le mag d'ULM qui va causer d'ULM !

(à peine croyable !)

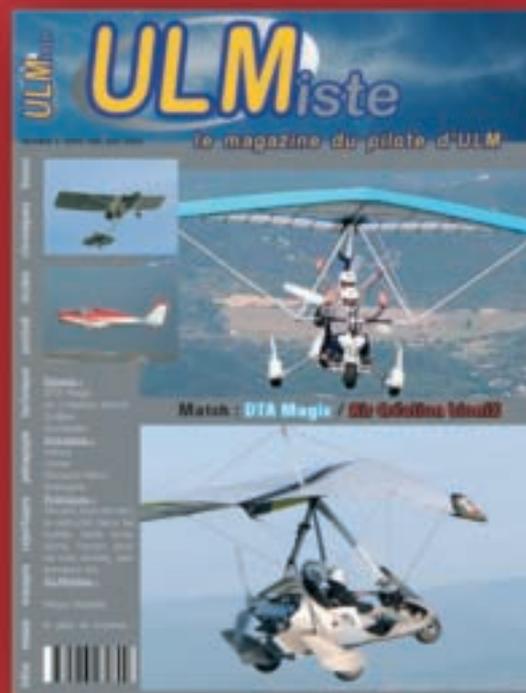
Trimestriel de 96 pages

Soit 96 X 4 = 384 pages de (vrai) contenu par an,
pour seulement

6,50 € dans ton kiosque

22 € par an chez toi

Oui, tu as bien lu ! 384 pages d'ULM dans ta boîte aux lettres pour 22 € par an !
Abonnement dès le numéro 2 sur notre site Internet.
Tarifs valables en France métropolitaine



(Illustration non contractuelle)

www.ulmiste.com

Avec l'aimable participation de Gédéon de Bismarck



Les régions et la compétition : une année pour décoller

Didier Salinas a passé le flambeau à Guillaume Richard qui a la difficile tâche d'organiser les Championnats de France, de suivre l'équipe de France et de promouvoir la compétition. Je le rejoins afin de l'appuyer sur ce dernier point.



La pratique de l'ULM est pour la plus grande majorité un loisir, mais une petite partie des pilotes aujourd'hui recherche le côté ludique du vol, de la navigation, et cherche à se mesurer à d'autres pilotes. C'est aussi l'occasion de se rencontrer et de voler ensemble. Alors cela devient une formidable école de la connaissance de nos engins, de nos capacités, de notre environnement et des interactions qu'il y a entre le ciel et la terre.

La compétition ULM nous permet en effet d'affirmer que notre activité aérienne est aussi un sport. Tous ceux que j'ai rencontrés dans cette pratique, en ont tiré un grand profit. Et c'est pourquoi je pense qu'il faille la développer et la rendre accessible au plus grand nombre.

Les Comités régionaux ne sont pas que des entités administratives et depuis quelques années on voit naître ici et là des manifestations régionales ou interrégionales (le jour le plus long, championnat, rencontre...).

Il faut avouer que pour ces Présidents de régions, qui sont eux-mêmes Présidents d'un club, représentants de la FFPLUM auprès des instances locales, les ambassadeurs de notre Fédération et de sa politique auprès des clubs, il est parfois difficile de trouver l'énergie et le temps pour mettre en place des manifestations sportives et de mobiliser les bonnes volontés.

C'est pour ces raisons que je rejoins Guillaume Richard qui propose que chaque région et chaque Président s'appuie sur des correspondants régionaux dont la tâche serait d'organiser au sein de leur région et en collaboration avec les régions voisines une ou 2 manifestations sportives ludiques, amicales ouvertes à tous et à toutes les classes. Je sais pour avoir côtoyé les milieux de la compétition qu'un certain nombre de pilotes s'investissent pour faire découvrir cet esprit et cette pratique sportive.

Certain correspondants se sont déjà engagés auprès de Guillaume mais toutes les régions ne se sont pas manifestées. N'hésitez pas à contacter votre Président de région qui sera certainement ravi et vous appuiera, vous pouvez aussi nous contacter moi ou Guillaume : il faut que cette année soit celle du décollage de cette organisation.

Il ne s'agit pas de mettre en place une nouvelle structure administrative, avec de nombreuses réunions pour discuter du pourquoi et du comment. Il faut juste vous faire connaître et de concert nous proposerons sur tout le territoire des activités ludiques et amicales accessibles au plus grand nombre. Déjà certaines régions mettent en place des compétitions, n'hésitez pas à le faire savoir et à nous en informer afin que cela se diffuse et contamine la région voisine.



Le découpage par Grandes Régions me paraît une solution à terme et sera peut-être un passage obligé pour participer aux Championnats de France.

Nous devons, mettre en place un jour - et je l'espère - de vraies sélections. Chaque GR devra alors sortir ses meilleurs compétiteurs comme cela se réalise dans de nombreux autres sports

Mais pour l'heure place aux jeux afin de sensibiliser et d'amener à la compétition le plus grand nombre.

David Rotureau
Commission Sportive
Resp. Compétitions
Régionales



VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



Atelier / Boutique

St exupéry

BASE ULM

Importateur

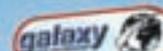
Exclusif :

▶ **Action Sécurité ***
modèle 3/450
modèle 6/473

● Demande de devis sur :
www.ulmstex.com



GRS



Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.



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

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

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

Venez le découvrir...
à St Exupéry



SKYLEADER AIRCRAFT

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 150m, 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 rallies.

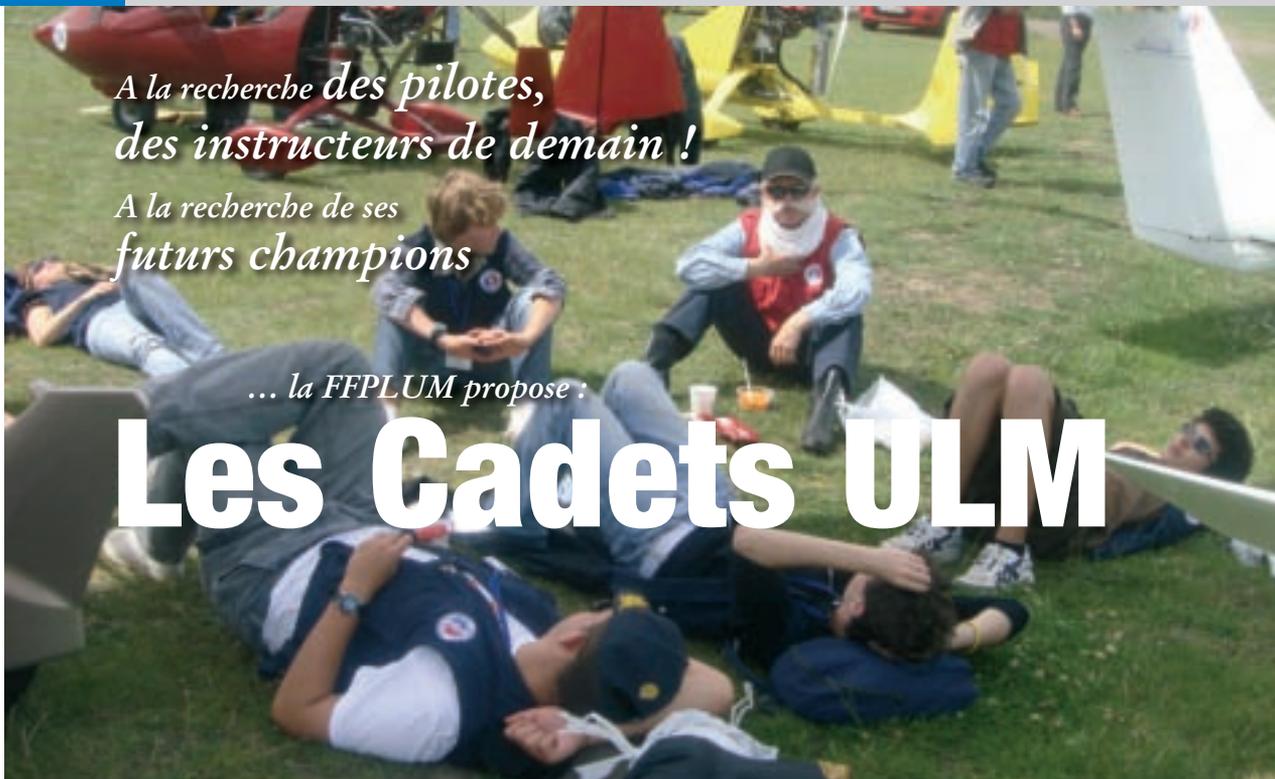
Sur place : Bar, restaurant, club house, studios, chambres, camping. Accès free WIFI.

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

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

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

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



*A la recherche des pilotes,
des instructeurs de demain !*

*A la recherche de ses
futurs champions*

... la FFPLUM propose :

Les Cadets ULM

Le programme de développement de notre Fédération qui vous a été présenté lors de cette mandature, fait état des actions vers les jeunes pilotes. S'il n'est jamais facile de susciter des vocations, il est tout autant difficile de conserver ceux parmi nos jeunes qui ont tenté l'aventure. Le dispositif mis en œuvre a été validé par le comité directeur lors de sa séance du 24 janvier 2010 avec comme objectif de favoriser le perfectionnement de 100 jeunes pilotes, recrutés pour cette saison.

Acteurs du dispositif :

Le projet repose sur la synergie entre un jeune pilote breveté ayant moins de 20 ans à sa prise de Licence 2010, son club ou école d'appartenance qui désignera un pilote référent, son comité régional de rattachement, et la FFPLUM .

1. Le projet vise à faire voler le jeune (-20 ans) après le brevet lorsqu'il n'en a pas trop les moyens, en l'associant avec un pilote chevronné.
2. Le projet vise l'augmentation du taux de renouvellement du nombre de pilotes licenciés jeunes : fidélisation mais aussi intégration des nouveaux arrivants.
3. Le projet s'attache à augmenter la capacité et le nombre d'heures de vols des pilotes jeunes brevetés, et par voie de conséquence leurs compétences.
4. Le projet doit développer : le vol de préparation à des disciplines de compétition, le vol de préparation aux qualifications d'instructeur, le plaisir de voler.

Modalités de mise en œuvre :

- La Commission des Comités régionaux missionne les clubs de sa compétence afin de sélectionner de jeunes pilotes brevetés, sans distinction de genre, de classe, de moins de 20 ans à la prise de licence. Le Comité régional valide ou non la candidature.

- Les clubs intéressés désignent un pilote chevronné référent capable de sensibiliser le jeune associé aux techniques de compétition comme la navigation par exemple et / ou aux prérequis pour accéder à la qualification d'instructeur.

- Chaque comité régional est en charge de faire signer un protocole de partenariat impliquant : le club, le jeune pilote, le pilote référent, la FFPLUM.

La FFPLUM valide le protocole, les litiges d'attribution se traitent au cas par cas par le Président et le DTN.

- **Budgets :** la FFPLUM investit 100 euros sur chaque jeune breveté dans la tranche. Elle intervient par remboursement à hauteur de la somme sur les heures de vol effectuées, facture à présenter au siège.
- **Le Comité régional** investit 100 euros sur chaque jeune breveté dans la tranche. Il intervient par remboursement à hauteur de la somme sur les heures de vol effectuées, facture à présenter au siège.
- **Le club** investit 100 euros sur le pilote référent « parain » ou plus si le club a les moyens d'avoir plusieurs référents. Les modalités sont à définir au niveau du club, mais précisées dans la convention.
- **Le jeune pilote** breveté sélectionné dans le contrat s'engage à investir au moins sur 6 heures de vol en trois axes et pendulaires, sur 10 heures en paramoteur.

Note : les heures doivent avoir été effectuées et non à venir ; les aides viennent en complément sous forme de remboursement d'heures en sus. Attestation à fournir par les clubs.

Calendrier et prospective :

De mars à juin 2010, recrutement et sélection des jeunes pilotes, des pilotes référents, mise en place des conventions.

De juin à novembre, mise en paiement des aides, audit de la mesure et correctifs à apporter.

En cas de bilan jugé positif, la mesure sera reconduite sur deux années supplémentaires en fonction des critères suivants :

Le jeune pilote retenu en 2010 poursuit en 2011 et 2012 : reconduite de la mesure.

Le jeune pilote abandonne ou ne reprend pas de licence : ouverture de la mesure à un autre jeune pilote ou bien répartition des aides sur les jeunes pilotes restants.

L'objectif complémentaire à cette mesure pourrait être dès 2011 la création d'un challenge « jeune » intégré ou non au Championnat de France, voire un Championnat de France « Cadet ULM » si les effectifs sont suffisants.

Personnes ressources :

Mise en place de la mesure :
Jean-Charles Chevrier - Louis Collardeau

Sélection des candidats :
Louis Collardeau - Guillaume Richard

Distribution des aides : Mme Denise Lacote

Audit et bilan : DTN + les Commissions concernées

Patrice Girardin



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).

Personnalisation possible. Venez voir nos appareils de démonstration !

Essayez et choisissez votre Pioneer chez Silvair !



Volez autrement !

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

Appareils neufs & occasion disponibles

www.ulmpioneer.fr



Silvair Services

Vente, location, parc permanent, entretien, école

Distributeur officiel
Alpi Aviation

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



Au Commandant Jean-Jacques Brossard

Pilote passionné autant que policier au service de ses concitoyens, le Commandant Jean-Jacques Brossard avait à cœur de donner de l'ULM une belle image et se dépensait sans compter pour prouver à sa hiérarchie que cet aéronef pourrait être un outil de travail simple, sûr et très efficace.

Il nous rencontrait souvent sur les terrains, les salons et les manifestations aériennes, curieux de bien connaître le milieu aéronautique qu'il préférait. Il nous avait écrit un article dans le précédent ULM INFO, illustré d'une photographie sur laquelle il posait devant un ULM amené aux Invalides, à l'occasion de la journée de la Sécurité Intérieure. Pour lui l'ULM n'était pas "l'espion qui venait du froid" ni "le porteur de bombe" tant redouté, que certains évoquent encore aujourd'hui. Agé de 49 ans, entré dans la police en 1983, marié, père de 2 filles, Jean-Jacques a été emporté en quelques heures par une maladie foudroyante. Nous perdons un ami au sein de la Police Aéronautique de la PAF. Nous adressons nos sincères condoléances à son épouse, ses enfants, à tous les membres de sa famille, ainsi qu'à l'ensemble de ses collègues.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Pierre-Henri Mignet

J'ai connu Henri et Pierre Mignet dans les années 50 à Casablanca. Ils travaillaient ferme sur le monoplace HM320 et le biplace HM350.

Ce n'est qu'en 1990, lors d'un rassemblement à Villeneuve s/ Lot (Rogé), que je revis Pierre, son père n'était plus là.

Ce charmant « jeune homme » devint un ami et décida avec grand plaisir d'essayer mon HM 293 récemment terminé. Ce fut une journée mémorable, tant sa démonstration fut applaudie par un nombreux public.

Depuis lors, nous participions à de nombreux rassemblements « AVIONS MIGNET » et réalisations d'amateurs.

Pour Pierre Mignet, c'était une renaissance. « *Si mon père voyait cela, comme il serait heureux* », me dit-il... Nous restions en contact.

Dernièrement, son neveu Alain me fit savoir que Pierre désirait me parler. Voici que Pierre me déclare qu'il va mourir.

Dialogue inhabituel, je m'insurge, non !!!!

Je vous dis : au-revoir, au-revoir Monsieur Mignet...

ADIEU L'AMI

Grunberg Rodolphe



Billet de Didier Pobel

Le virus H1 neige 1

Jadis, il tombait des flocons. Aujourd'hui, ce sont des "épisodes neigeux importants" qui frappent la France. Affaire de vocabulaire. Le résultat, lui, est à peu près le même. Le paysage est pétrifié. Les chaussées sont glissantes. Il faut sortir les bonnets et les pelles, dénicher les gants et les luges, remonter les manches et hisser les coeurs.

Jadis, nous nous réjouissions d'être sous l'emprise blanche. Aujourd'hui pour un rien, nous sommes en vigilance orange. La modernité est désormais une question de couleur et la moindre intempérie régulière prend des allures de catastrophe naturelle. On tend le micro aux "sinistrés de la route". On s'apitoie sur les agriculteurs qui "s'organisent". On zoome sur les tôles froissées. On frissonne moins à cause du frimas qu'en fonction de cette espèce de vaste crainte généralisée régissant chacune de nos pensées et de nos attitudes.

Jadis, on enfilaient les canadiennes et on jetait un fagot dans la cheminée. Aujourd'hui on déclenche un degré supérieur du plan grand froid en guettant le thermomètre comme si un pernicieux virus s'y cachait. Les équipements spéciaux pourraient manquer. Les Eurostar vont se gripper. Et les avions tousser. Qu'importe la réalité sur le terrain, pourvu que le sacro-saint principe de précaution soit respecté.

Jadis, la chute du mercure correspondait à un rendez-vous fixe sur le calendrier. Aujourd'hui, sa seule promesse, réitérée d'heure en heure par des prévisionnistes experts en dramaturgie, revêt les proportions d'une pandémie annoncée.

Jadis, l'hiver était une saison. Aujourd'hui, c'est une maladie virtuelle. Félicitons-nous au moins d'une chose. Qu'il n'existe pas de vaccins contre le "H1 neige 1". Et que seul le froid pique. Après tout, c'est son boulot.



Didier POBEL
Paru dans l'édition 73A
du 09/01/2010





PENDULAIRE

Le pendulaire, ça c'est un truc qu'il ne voit pas bien comment quoi, Biyanvrac.

Que voilà un truc qui ne ressemble à aucun autre, mais qui veut tout de même que. Ou du moins, qu'on compare tout le temps au reste, à cause que la presse, elle, fait comme ça : un essai de pendulaire pose toujours comme référent le trois-axes...

le Gédéon a là-dessus une théorie que tu vas voir.

Donc, alors, disons qu'on va causer d'histoire, ça fait sérieux et rigoureux. Sans remonter jusqu'à Icare, hein, t'enfuis pas tout de suite, ça va bien se passer, tu vas voir. Et alors, bon, y'a eu les Wright et tout, que très vite on a bien vu que le truc, c'était que fallait une queue avec une gouverne qui irait dire à l'avion où aller, que fallait du coup aussi des ailerons gauchissants (avec deux « s », hein), une autre commande pour dire s'il faut monter ou descendre, pis des volets pour ralentir la bête alors que juste avant on voulait qu'elle aille vite aussi des fois, un pare-brise pour pas se prendre le vent dans la gueule vu qu'on a vu qu'il fallait l'hélice devant pour qu'elle travaille bien, enfin bon tout un tas de chnis que pour piloter ça faut des heures et des heures d'apprentissage, un cerveau frais et des membres coordonnés. La formule Blériot, qu'on dit.

Bon. Y'en avait bien qui continuaient de mettre la queue devant et le moteur derrière, mais globalement, tout le monde

blériota pendant des décennies, et ils étaient bien contents avec ça, merci.

Que même, au fur et à mesure, on a agrandi les avions, on te leur a mis de la moquette, des couchettes, du champagne, des hôtesse bonnasses (enfin, fut un temps où que c'était une règle, qu'elles le fussent), des airs conditionnés, des instruments à faire pâlir un horloger suisse, pis tout.

Que à force, on disait que même les avions petits juste prévus pour balader le pécouse en mal de sensations devaient eux aussi faire comme les grands et on extrapola tout, jusqu'aux galons sur les pilotes des, et la cravate noire depuis Mermoz.

Et alors bon, il y en eut des, que eux ils ne voulaient pas tellement des pendules au plafond et des cravates noires, merci. Des chaussettes, à la limite, noires, et be bop a lula...

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>



Et alors, dès lors, il y eut, en aviation de loisir, choix plus large. Soit l'avion, avec ou sans permis, que pour le piloter faut être coordonné du bulbe et des membres, tout ça comme on a dit, ou le pendulaire, que ce truc-là, c'est pour les manches (enfin, façon de dire), que c'est génétiquement conçu pour voler tout seul, c'est auto stable, idiot proof, simple, pas cher, ça pose n'importe où et même ailleurs, ça peut aussi aller loin, moyennant d'avoir froid l'hiver et pas chaud l'été, de se mouiller quand il pleut, se faire un peu les bras quand ça bouge, mais en gros tout le monde était bien content avec ça, que ça se fendait la gueule dans tous les coins, à penduler comme des certes pouilleux, mais au moins on s'amuse, merci.

Qu'en plus des qualités susmentionnées, ça se plie en trois coups de cuillère à pot, ça se fout dans le break et ça dort à la maison, comme tout le monde. Plus besoin de terrain d'aviation, de hangar, de piste machin, de radio, transpondeur, radiale, non, on déplie le truc comme un parasol dans son jardin de derrière, on tire la ficelle et en avant pour l'exaltation de la troisième dimension, pour un budget de mobylette. En se conformant, bien entendu, aux règles de l'air, on a un minimum d'éducation.

Bon, super ce truc !

Tellement super, que à force, ben il a voulu faire comme les autres, le pendulaire. Que les autres, de plus en plus vite, qu'ils allaient (mais pas de plus en plus loin, note bien).

De plus en plus en confort, avec du chauffage dans les pieds et la bonne femme en soute.

Et alors, le pendulaire, au lieu de continuer d'affirmer sa différence, ben le pendulaire, tiens-toi bien, il a voulu faire comme les autres, pour faire face à la concurrence, soi-disant, puisque l'idée circule que concurrence il y a.

Que le Gédéon, il a jamais vu que son tracteur fût en concurrence avec sa tondeuse, mais bon, donc, les voilà qui veulent faire comme.

Ça commence que on te met un autre siège. Que à la limite, pour apprendre à conduire le truc, c'est pas plus con.

Mais qui dit siège dit tout plus gros, à commencer par le moteur. Pis, une fois que le moteur est gros, on se dit que ça peut aller plus vite. Alors on réduit l'aile. Mais faut plus de lattes. Ça se plie moins bien. C'est plus lourd. Ça ne rentre plus dans le break. On loue une place de hangar et on ne plie plus. Pis, comme on va vite de plus en plus, on met un pare-brise. Puis un carénage. Puis une cabine fermée avec que les bras qui dépassent. Puis on travaille encore l'aile pour que ça aille encore plus vite. Que du coup, plus ça va vite plus ça va aussi de moins en moins lentement, on décolle de plus en plus long et Lapalissade s'approche. Faut un terrain plus long.

Et alors, pour que ça aille tout de même pas trop pas trop lentement, on t'y met du chni en plus pour que ça puisse. Que du coup, le tout est de moins en moins idiot proof, faut des instruments et les formations s'allongent, que faut maintenant être bien coordonné du bulbe pour conduire ça aussi.

Puis on vend ça. A un prix que la morale réproouve. Et le celui qui vole là-dessus, au bout d'un moment, il se dit que non, vraiment, quitte à aller vite et à l'abri du vent, autant faire de l'avion, et tu connais la suite. De plus en plus de pilotes pendulaire passent au trois-axes et au vu de ce qui se passe, ça se comprend.

Et alors après, les ceux qui font des pendulaires se demandent quoi et fuient de plus en plus en avant pour concurrencer le. Ben vi, à force de positionner le curseur là où fallait pas, ben les ceux qui jouent avec les ont pris au mot, tiens ! Et pis y'a de moins en moins de jeunes dans le truc et on s'enfoncé doucement vers la misère.

Que là, le Gédéon, il s'arrête de délirer et revenons dans le vrai monde, merci. Chez les terriens, y'a des automobiles et des motocyclettes. Et les constructeurs de motos, eux, n'ont jamais imaginé que leur concurrence était l'auto. Ils ont toujours su vendre la moto pour ce qu'elle est, pour le plaisir de la. Que du coup, des motos qui restent des motos mais sont modernes, y'en a des plein ! Même et y compris des monoplaces, pour les ceux qui ont compris qu'en biplace c'est pas drôle.

Quelques-uns ont bien essayé de faire comme le pendulaire, le side-car que ça s'appelle, que avec ça tu combines les inconvénients de la moto et de l'auto... que du coup tu conchies le truc et tu choisis ton camp.

Mais enfin et terminons-en. Le Gédéon te propose un petit exercice. Relis la présente en remplaçant « pendulaire » par « paramoteur » et « trois-axes » par « pendulaire » et tu comprendras d'où viendra et vient déjà le renouveau du pendulaire...

Rions.



YACCO

L'huile des records du monde

AÉRO

LUBRIFIE L'AVIATION LÉGÈRE

AVX 500 4 TEMPS ET 2 TEMPS

En collaboration avec les principaux motoristes de l'aviation légère, YACCO fière de ses 90 ans d'expérience, vient de concevoir la AVX 500 2 Temps et 4 Temps répondant ainsi aux besoins spécifiques de l'aviation légère et sportive.

SOCIÉTÉ YACCO
16, rue Henri Sainte Claire Deville
92563 Rueil Malmaison Cedex
Tél : +33 (0)1 55 47 57 00
Fax : +33 (0)1 55 47 57 11



Parka 3 en 1

70 €

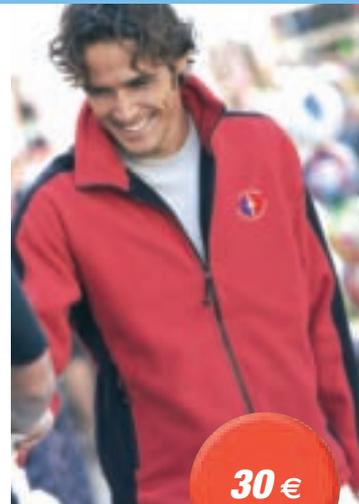
100 % polyester,
coloris rouge/noir.
Tailles : M, L, XL, XXL.



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.

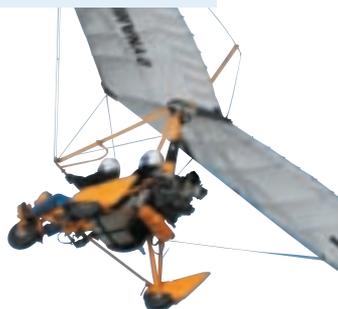


18 €

Polo Spring

manches
courtes

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



9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,
taille unique.



6 €



Porte clé fédéral

Acier nickelé



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.

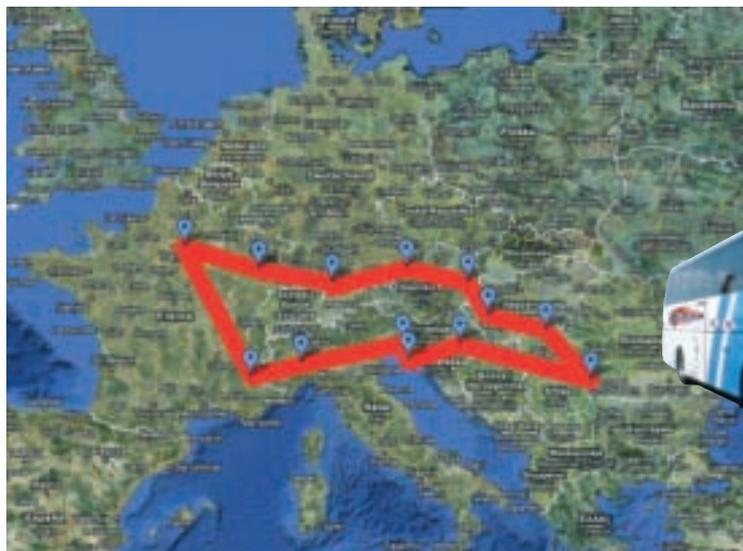


65 €

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.



Le veliplane organise un tour dans les Balkans du 9 au 19 août pour 12 ULM



et recherche chauffeur de BUS, (permis transport en commun et esprit ULM)

Contact : serge.ge@wanadoo.fr
Merci, d'avance !



Début février dans une grande surface

près d'Avignon présence remarquée de l'Escadrille de Château Blanc.



Utilisez

les outils de communication mis à votre disposition. Renseignez-vous auprès du Secrétariat fédéral.



10 nouvelles structures au premier trimestre 2010

Pratique(s)



PARAMOTEUR LYON EST - PLATEFORME PARAMOTEUR DE CHAZEY/AIN - LIEU DIT L'HOPITAL 01150 CHAZEY SUR AIN 06.81.60.39.03 http://www.paramoteur-lyon-est.fr ←		Paramoteur
PERIGORD ULM - PISTE ULM A LA FERME MIHAC-OIE - LE CHÂTEAU ROY - 24330 MILHAC D'AUBEROCHE 06.12.59.18.22 http://perigord.ulm.free.fr ←		Multiaxes
AERO 2 L - AERODROME DE PERSAN BEAUMONT - HANGARD AUCPT - 95340 BERNES SUR OISE 01.39.91.84.69		Autogyre & Multiaxes
AERO FORMATION - FMEE SAINT DENIS GILLOT - CCI REUNION 5 BIS RUE DE PARIS BP 210 - 97463 SAINT DENIS DE LA REUNION - 06.92.00.59.31		Multiaxes
AUVERGNE PARAMOTEUR AVENTURES VOYAGES (APAV) - BASE ULM DES AILES DES TURLURONS - 63160 TINLHAT 06.76.94.42.93		Paramoteur
GYRO-CLUB DU BERRY - AERODROME DE CHATEAUROUX-VILLERS - 36250 SAINT MAUR 06.07.80.41.54		Autogyre Multiaxes & Paramoteur
ACTIV'AERO - 9 RUE DU FOSSE AU VEAU - 89270 ARCY SUR CURE 06.64.23.04.15 http://www.activaero.fr ←		Multiaxes
CELUI QUI VOLE - MAS VENISSE - VAUGIERES LE HAUT - 34130 MAUGUIO 06.85.89.01.60 http://www.celuiquivole.com ←		Paramoteur
CBM FORMATION - AEROPORT DE COLMAR HOUSSEN - 43 ROUTE DE STRASBOURG - 68000 COLMAR 03.89.79.32.38		Multiaxes
LES MARMOTTES VOLANTES - TALLARD - CHAMP EYMI - 05130 TALLARD 04.92.20.03.19		Multiaxes

Subventions



avec Stéphanie, Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral

Les SUBVENTIONS fédérales

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



Les subventions fédérales JEUNES

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

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

Formation instructeur : **1 525 €**



Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : **458 €**
Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.



Aide INSTRUCTEUR bénévole

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

BIA Aide de **35 €** par vol aux structures affiliées,

permettant aux élèves de l'Education Nationale 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.

ABONNEZ-VOUS

À ULM INFO !

10 €

AVEC VOTRE LICENCE

et bénéficiez de 140 pages d'informations tout au long de l'année, rédigées par une équipe de bénévoles, passionnés par l'actualité et le mouvement ULM.

www.ffplum.com





AIRSPORTS ASSURANCES

Une marque d'AIR COURTAGE

www.air-assurances.com



VOTRE ASSURANCE ULM 2010

BENEFICIEZ DES MEILLEURES GARANTIES AU MEILLEUR PRIX !

RESPONSABILITE CIVILE (RC Pilote ou RC machine)

- ✓ Une limite de garantie augmentée et la plus élevée du marché : 5 000 000 €
- ✓ Un tarif spécial PARAMOTEUR !
- ✓ Pas de restriction : Acceptation des ULM amphibies / Usages vol montagne, baptêmes rémunérés, école, tractage banderole... couverts sans surprime !

INDIVIDUELLE ACCIDENT PILOTE

- ✓ La plus complète du marché (Décès / Invalidité avec baisse de la franchise / Indemnités journalières / frais médicaux 3 000 € / frais thérapie sportive 4 500 €...)
- ✓ Comprend l'assistance rapatriement et frais de recherche et secours 10 000 €
- ✓ Monde entier excepté quelques pays

INDIVIDUELLE ACCIDENT PASSAGER (non désigné)

- ✓ Baisse du tarif à 30 € !

CASSE ULM : Tarifs compétitifs !

ASSURANCE DE PRET incluant le risque ULM ! NEW

L'Assurance Référence pour tous les passionnés d'ULM
Courtier Partenaire de la FFPLUM depuis 2003

AIR COURTAGE ASSURANCES

Tel 04 74 46 09 10 - Email ffplum@air-assurances.com - www.air-assurances.com
ORIAS n° 07 000 679 - www.orias.fr

