

# ULM

info





## Mais à quoi servent donc nos aérodromes ?

La réponse simple à cette question simple est donnée par Gérard David dans sa tribune du magazine « Piloter » et que cet ULM INFO vous présente en rubrique « Terrain - page 6 » :

**à accueillir les aéronefs qui volent et les aviateurs qui les pilotent !**

C'est en effet simple et irréfutable me direz-vous. Et pourtant... certaines personnes, qui se disent responsables de nos aérodromes, s'ingénient encore, avec une bonne dose d'arbitraire, à prouver le contraire ; tout au moins en ce qui concerne nos ULM.

L'arrêté qui stipule qu'une autorisation est nécessaire pour que les aérodromes contrôlés ou bien sur lesquels une procédure IFR est publiée soient utilisés par les ULM date maintenant de 1992.



Peut-être les caractéristiques des appareils et la formation des pilotes pouvaient elles, à l'époque, expliquer une telle précaution. Et peut-être même aujourd'hui n'en parlerions nous même pas si les autorisations sollicitées ne se transformaient, pour une bonne partie d'entre elles, en interdictions, décrétées à la vue du faciès ulmiste, de manière systématique, discriminatoire, sans cohérence ni justification... toutes choses que la Constitution et les Lois de la République qui en découlent condamnent.

Nous n'implorons aucune faveur ; nous revendiquons simplement de pouvoir voler librement et normalement dans les espaces aériens et nous poser sur les aérodromes, selon les mêmes règles que les avions légers ! Certains de nos Ultra-Légers ne pourront jamais s'y plier ou leurs pilotes ne le souhaitent pas ; d'autres en ont les capacités et le désirent. Il est absolument inique « d'interdire » à ces derniers l'accès de ces terrains, soumis au bon vouloir du roitelet local, qui ne se souciera jamais de justifier sa décision... comme à des

enfants qui questionnant un adulte, s'entendent répondre : c'est comme ça et puis c'est tout !

Je ne connais pas un seul terrain assujéti aux exigences de cet arrêté et ayant décidé d'accueillir sans a priori avions légers et ULM qui s'en soient plaints et soient

revenus en arrière. Alors même que tant de terrains sont en péril, c'est la multi-activité qui les sauvera en grand nombre. Le temps du chacun pour soi et rien pour les autres est totalement révolu. A titre de bon exemple citons **Bourg en Bresse** : aérodrome avec « AFIS » il y a quelque temps encore, nous en étions bannis... A la suite de la disparition de ses personnels, la gestion du terrain a été confiée à Gérald Thevenon (Gemilis-Aero) pilote et instructeur ULM qui venait de recevoir l'autorisation de s'y installer ; ce magnifique terrain, voué à l'abandon et à la décrépitude, a, comme par enchantement, trouvé un regain de vie aéronautique, un dynamisme contagieux et un développement régulier. Bien entendu les ULM y sont maintenant accueillis les « ailes » ouvertes et depuis, aucun des graves incidents tant redoutés n'est venu troubler le ballet de toutes les nombreuses pratiques aéronautiques qui se côtoient.

Les textes officiels, heureusement, ne sont pas immuables. Leur fonction est de protéger les citoyens, d'organiser la vie sociale et de dresser des barrières justes et strictement nécessaires ; certainement pas de contraindre inutilement, de limiter injustement et arbitrairement les Libertés des personnes ; ils doivent évoluer, s'adapter aux réalités et aux progrès des époques ... mais jamais l'inverse.

Cet arrêté n'est plus adapté ! Il doit donc évoluer !

Souhaitons que le travail que nous effectuons avec les services compétents de la DGAC sur ce sujet, portent leurs fruits...et que nos aérodromes soient enfin tous rendus à leur vocation originelle :

**celle d'accueillir les aéronefs qui volent et les aviateurs qui les pilotent...sans plus aucune discrimination !**

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

# Pour voler ?

Il faut des instructeurs, une grande variété de pilotes, des terrains grands et petits, mais surtout des machines et leurs constructeurs. De ce côté le mouvement ULM est bien pourvu, c'est une partie de sa richesse. Les structures sont souvent artisanales et reposent sur de fortes personnalités. Vous avez dans ce numéro, un de ces visages de l'ULM.

Côté pendulaires, il faut se réjouir que les deux constructeurs français principaux se portent bien dans leur style si différent. Un record du monde pour DTA qui fête ses 20 ans, un titre de Champion de France 2010 pour Air Création parmi beaucoup d'autres. Des ailes innovantes, du succès et de nombreux projets, c'est tout ce que nous pouvons leur souhaiter. A eux et à tous les autres.

Pour voler, il faut aussi des terrains accessibles sans discrimination, c'est le sujet principal de cet ULM-Info.

Pour voler, il faut aussi que l'accidentologie soit maîtrisée. C'est la responsabilité de tous.

Bon vol.

Sébastien Perrot  
Rédacteur en chef



## Record du monde de vitesse, 161,2 Km/h !

David Beolet et Pierre-Emmanuel Leclere



2

**Evénements et dates à retenir**



4

**Terrains**  
*Michel Hirnke*



8

**Sûreté**  
*Sébastien Perrot*



11

**Inauguration à La Fare**



12

**Sécurité, la préparation technique de ses vols**  
*Thierry Couderc*



14

**Sécurité, bientôt une nouvelle essence**  
*Thierry Couderc*



17

**Juridique**  
*Serge Conti*



20

**Rapport Moral Assemblée Générale 2010**  
*Dominique Méreuze*



27

**Rapport Financier Assemblée Générale 2010**  
*Denise Lacote*



28

**Les distinctions lors de l'Assemblée**



30

**Résultats des championnats de France 2010**



35

**Visage de l'ULM**  
*Pierre-Henri Lopez*



36

**Assurance, un bol d'air à Gap, un "appel d'air" à Belle-Ile**



38

**Tour UM**  
*Dominique Méreuze*



39

**Paramoteur**  
*Luc de Tilly*



40

**Gédéon de Biyanvrac**



44

**Les nouvelles structures**



45

**Les subventions fédérales**



**Inclus avec ce numéro**

le dépliant de la DGAC qui concerne la sûreté sur les aérodromes d'aviation légère.



La boutique

42



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](mailto:ffplum@ffplum.com)  
site [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)

Directeur de la Publication :

**Dominique Méreuze**

Rédacteur en Chef :

**Sébastien Perrot**

**Crédit Photos** : Olivier Aubert (Couverture),

DTA, Philippe Marguier, Philippe Tisserant, FFPLUM.

**Design & print** : Mageral & Associés

Tél. 01 47 25 35 25 [www.mageral.fr](http://www.mageral.fr)

Imprimé en France. 10 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2010

**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



**Les 3 et 4 juillet 2010**  
**“La Fête de l'air”**  
 à Montpezat  
 d'Agenais

Le 3, La base organise « La Fiesta » soirée concert avec le groupe PASS PARTOUT.

Le 4, la Fête de l'air regroupera toutes les disciplines aéronautiques de notre région, à savoir : avion, parachutisme, vol libre, aéromodélisme, vol à voile, montgolfière et ULM. Elle sera ouverte au grand public et à tous les pilotes qui souhaitent faire la 'Fête'.  
 Entrée gratuite. Plus d'infos : Philippe BOUCHERAT  
 au 05.53.95.08.81 ulmstex-accueil@wanadoo.fr  
[www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com)

**Les 3 et 4 juillet 2010**  
**Rassemblement ULM Les Ailes de Turlurons Tinhat**

**Les 3 et 4 juillet 2010**  
**Compétition régionale LES AILES DU MERLIN,**  
 BASE ULM de MABLY LF4225. Compétition régionale, dans un esprit ludique sympa mais très formateur. Venez découvrir ou redécouvrir la compétition. Gilles CROTTIER-COMBE  
 Tél. : 06 32 51 82 43 <http://lesaillesdumerlin.free.fr>



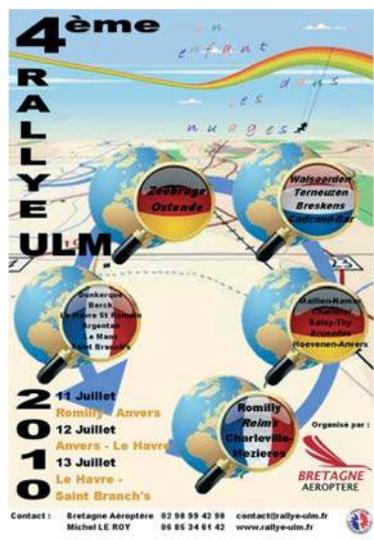
**Du 9 au 11 juillet 2010**  
**7<sup>e</sup> Rassemblement national des femmes pilotes ULM à Egletons.**

Toutes les infos et inscription sur :

<http://femmespilotes2010.asso-web.com/>  
 Contact : [contact@ulm-femmes.fr](mailto:contact@ulm-femmes.fr)



**Les 9 -11 juillet 2010**  
 Vichy-Charmeil – LFLV. Compétition d'ULM écologiques. Salon des énergies motrices.



**Les 11, 12 et 13 juillet 2010**  
**Rallye ULM**  
**“Un enfant dans les nuages”**  
 Bretagne Aéroptère organise le 4<sup>e</sup> rallye ULM “un enfant dans les nuages”, ce Rallye touristique ouvert à tous, survolera le quart Nord Est de la France, la Belgique du Sud au Nord, une portion de Hollande, le littoral nord de la Belgique puis le littoral du quart Nord Ouest de la France.

Renseignements : [www.rallye-ulm.fr](http://www.rallye-ulm.fr)  
 Tél. : 06. 85 34 61 42

**Les 24 et 25 juillet 2010**  
**Stage Paramoteur de perfectionnement** à Vitry en Artois.  
 Renseignements et inscription : Didier Debaque - 06.32.21.68.69



**Du 24 au 30 juillet**  
**Raid Paramoteur**  
 Contact : ATLANTIC PARAMOTEUR  
 Alain Braire - 06.87.12.42.24  
[alain.braire@atlantic-paramoteur.com](mailto:alain.braire@atlantic-paramoteur.com)  
 O2 Paramoteur - Damien Chadefaud - 06.35.34.09.63 [contact@o2paramoteur.fr](mailto:contact@o2paramoteur.fr)  
 Les Ailes du Soleil - Serge Lagrave - 06.42.42.35.54 [contact@lesaillesdusoleil.com](mailto:contact@lesaillesdusoleil.com)



**Les 21 et 22 août**  
**Mirabailles 2010**  
 à St Jean Rohrbach.  
 Paramoteur - Parapente - Cerf-Volant.

Contact et inscription :  
[www.mirabailles.com](http://www.mirabailles.com)  
 06.61.20.22.03

**Les 21 et 22 août 2010**  
**1er Tour ULM du Limousin**  
 Le Comité Régional organise le 1er Tour ULM du Limousin. Pas de compétition, ce tour sera basé sur la sécurité des vols et l'amitié.  
 Contact : [ulm-limousin@hotmail.fr](mailto:ulm-limousin@hotmail.fr)

**Les 4 et 5 septembre 2010**  
**Fête de l'Air en Champagne**  
 Une vitrine pour l'aéronautique en Champagne-Ardenne, l'association 'Fête de l'Air en Champagne' avec le concours de la ville de Reims et les institutions régionales, va rassembler en septembre 2010, sur l'aérodrome de Reims-Prunay, un panel d'aéronefs, de la machine la plus simple comme le parapente, à la plus ludique d'ULM, et la plus sophistiquée, l'avion. Ils ont un point commun : l'AIR. L'action principale est de donner la possibilité au public de tester ces aéronefs en effectuant des vols.  
 Contact : Marc SINZOT : 06.13.50.01.96 [m.sinzot@xanadoo.fr](mailto:m.sinzot@xanadoo.fr)  
 Paul-Antoine BOUDET : 06.13.53.06.29 [boudet-pa@wanadoo.fr](mailto:boudet-pa@wanadoo.fr)  
 Web : <http://fete-air-champagne.blogspot.com/>

Les 11 et 12 septembre 2010

**Fête du Club ULM les Sans Borne**

Sur la base ULM Alexis Maneyrol 44320 FROSSAY LF 4451. Baptême ULM (3 axes et pendulaire) modèle réduit RC, vol avec les oies (suivant météo) décollage de banderoles, buvette et crêpes, animation pour les plus jeunes et bonne humeur.

Contact : Jean-Remy LIZE  
06.83.86.96.05 jabul450@neuf.fr

Les 18 et 19 septembre 2010

**Paramoteur Tour de Bordeaux**

Dans le cadre des « 100 ans de l'Aéronautique à Bordeaux-Mérignac, le Paramoteur Club aquitain propose, pour la première fois, un tour aérien de l'agglomération de Bordeaux en Paramoteur. Parcours : environ 140 km (à l'extérieur de la CTR) à effectuer en 4 segments. Inscription limitée à 30 pilotes.

Renseignements téléphoniques : Ghislain Bentayou : 06.62.26.00.13  
Contact et inscriptions : www.paramoteurclubaquitain.fr

Les 18 et 19 septembre 2010

**Handivol.**

Organisé par l'Aéro-Club de Picardie Amiens Métropole. Contact : Philippe MORINIERE  
03.22.38.10.70  
contact@aeroclub-picardie-amiens.com

Le 25 septembre 2010

**Rassemblement ULM Ambert**

Le 26 septembre 2010

**Rallye et portes ouvertes au Club ULM des 3 Frontières**

Le Club vous invite à participer au 2è rallye découverte du pays des 3 frontières ainsi qu'à la journée "portes ouvertes" du club qui aura lieu sur la base ULM de Zoufftgen. Sur place animation, restauration, buvette.

Contact : Monsieur Roger BETTINGER  
06.08.31.24.87 ulmclub@live.fr

Les 2-3 et 9-10 octobre 2010

**Volez au Féminin Journées découverte "Volez au Féminin":**

oser son premier vol d'initiation au pilotage à tarif spécial ! Avec le Comité Régional Poitou-Charentes dans tous les clubs de la région. Contact : Valérie CARTAIS.  
06 33 87 09 67 valerie.cartais@sfr.fr

**Vols découverte pour les personnes en situation de handicap les 9 et 10 octobre 2010**

En parallèle aux journées féminines, le Comité régional ULM Poitou-Charentes propose aux personnes à mobilité réduite, aux malvoyants et aux malentendants un week-end vols découverte. Les 9 et 10 octobre 2010, ces vols auront lieu à partir des plates-formes participantes du Poitou-Charentes.

Contact : Bernard BRUNET - 06.16.59.23.02  
bernardbrunet1@free.fr

**Quelques clubs ULM adaptés aux déficients physiques ou sensoriels :**

N° Départ.	Adresses
26	LA THINE AIR ULM aérodrome 26140 ALBON www.lathineairulm.com / 06 86 16 16 74
32	Ecole de pilotage ALTIMA / JCL Aynié / rue Senses 32380 ST CLAIR / Tél 06 84 19 53 34
37	(à partir de novembre 2007) HANDIVOL AUTOGIRE 166 bd J. Jaurès 37300 JOUE LES TOURS / 02 47 67 22 33
38	CLUB ULM « LES ULTRALEGERES LES DEUX VALLEES » 38110 Aérodrome CESSIEU / 06 77 02 16 25 email : Lcollardeau@arajmond.com
77	AERO-CLUB DES SOURD DE France Aérodrome de Coulommiers Siège : AC de France <i>COULOMMERS</i> : 46 rue de Varenne 75007 PARIS - Fax 01 45 44 33 70 http://www.volez.com/aeroclub-sourds/
83	HANDIFLYNG / AC DU VAR / Aérodrome de CUERS 83390 / Fax 04 94 25 16 57 - Tél 06 86 81 29 22 email : bollet43@orange.fr
87	HANDIVOL -AEROCUB DES DEUX BRIANCES / L'Age 87380 Saint Germain les Belles Tél 05 55 71 82 42 / Tél 06 07 35 09 79

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

**BLOIS 2010**

**4 & 5 septembre**





>Présentation & essais en vol

>Salon de l'occasion et pièces détachées

>Fédération / Animations

> Coupe de l'Esthétique...

**140 EXPOSANTS + de 1 000 ULM**

**+ de 10 000 VISITEURS**

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





## « Interdit aux ULM », ou la discrimination rampante...

Si la fréquentation des aérodromes est en baisse, il faut bien constater que la volonté d'inverser cette tendance n'est pas partagée par tous les acteurs de l'aéronautique. Le développement du mouvement ULM n'est pas pris en compte, voire même parfois refusé, et nombre de terrains ferment leur accès aux ULM en l'attente d'une hypothétique arrivée IFR

Bien évidemment, nous ne souhaitons pas nous immiscer dans un trafic IFR important, régulier et continu comme on en trouve à Nice Côte d'Azur (148918 mouvements commerciaux en 2009), Saint-Exupéry (120727 mouvements commerciaux en 2009) ou Marseille Provence (96338 mouvements commerciaux en 2009), trafic IFR qui représente l'écrasante majorité de l'activité de ces terrains.

Statistiques annuelles							
Aéroport de Castres - Mazamet							
	passagers	fret	poste	mouvements			
	2005	2006	2007	2008	2009	var <sup>e</sup> 09/08	var <sup>e</sup> 09/05
mouvements commerciaux	1 949	1 951	1 856	1 627	2 160	18.2 %	2.6 %
mouvements non commerciaux	4 420	4 837	4 779	4 660	5 670	21.7 %	6.4 %
locaux	2 319	2 366	2 570	2 566	3 196	24.6 %	8.3 %
voyages	2 101	2 471	2 209	2 094	2 474	18.1 %	4.2 %
TOTAL	6 369	6 788	6 635	6 487	7 830	20.7 %	5.3 %

Mais que dire de terrains comme Castres, dont l'activité 2009 est de 2160 mouvements commerciaux et de 5670 mouvements non commerciaux, et qui est interdit aux ULM ?

Statistiques annuelles							
Aéroport de Châteauroux - Centre							
	passagers	fret	poste	mouvements			
	2005	2006	2007	2008	2009	var <sup>e</sup> 09/08	var <sup>e</sup> 09/05
mouvements commerciaux	802	828	795	687	931	35.5 %	3.8 %
mouvements non commerciaux	17 315	20 156	17 619	18 615	13 689	-26.5 %	-5.7 %
locaux	13 721	16 367	13 566	13 963	9 498	-32 %	-8.8 %
voyages	3 594	3 789	4 053	4 652	4 191	-9.9 %	3.9 %
TOTAL	18 117	20 984	18 414	19 302	14 620	-24.3 %	-5.2 %

Quelle raison sérieuse invoquer à Châteauroux - Déols (LFLX), terrain interdit aux ULM, avec une activité "intense" de 931 mouvements commerciaux et 13689 mouvements non commerciaux en 2009 ?

Une circulaire datant de 2002 précise pourtant que la mention « aérodrome interdit aux ULM » est à proscrire.

L'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs précise en son annexe 4 que :

« Les ULM et les PUL ne peuvent utiliser un aérodrome contrôlé, ou un aérodrome non contrôlé pour lequel des procédures de départ ou d'approche aux instruments ont été publiées, qu'avec l'accord de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et en se conformant aux consignes particulières établies à leur intention. »



Baucoup de terrains sont "avec procédure IFR publiée" et là, nous sommes soumis au bon vouloir de personnes parfois plus soucieuses de leurs prérogatives que du bien commun. Si dans la majorité des cas, cela ne pose pas de problème, certains refusent officiellement, comme nous l'avons vu précédemment, d'autres imposent des contraintes supplémentaires aux pilotes d'ULM, comme à Angers (148 mouvements commerciaux, 17199 mouvements non commerciaux en 2009) où il faut téléphoner 48 heures auparavant.

Il en existe aussi qui refusent systématiquement sans le dire : sur le terrain de Pamiers, ouvert à la CAP, un pilote d'ULM s'est vu rappeler à la radio par un agent AFIS qu'il n'a pas le droit de se poser sans autorisation préalable de l'autorité compétente. Fort de cette expérience, il demande cette autorisation, qui lui est refusée au motif que « l'exploitant de cet aérodrome ne souhaite pas en ouvrir l'accès aux ULM extérieurs. »

**ANGERS MARCE**  
AD2 LFRJ TXT 01

13 MAR 08

**Consignes particulières / Special instructions**

<p><b>Conditions générales d'utilisation de l'AD</b></p> <p>AD réservé aux ACFT munis de radio.</p> <p>ULM non basés : PPR 48 HR auprès des services ATS et pendant HOR activité = ATS.</p> <p>Activité IFR Possible.</p> <p>Piste non revêtue sud réservée vol à voile et avions de servitudes.</p> <p>Utilisation simultanée des pistes accolées revêtue et non revêtue Nord interdite.</p> <p>Pistes et voies de circulation non revêtues inutilisables après pluies prolongées.</p> <p><b>Procédures et consignes particulières</b></p> <p>QFU 263 préférentiel cause procédure IFR.</p> <p>Pour raisons environnementales, les circuits ACFT doivent impérativement éviter le survol de Marcé et de Seiches sur le Loir.</p> <p>Tours de piste interdits 2000 - 0600 UTC (HIV + 1HR).</p> <p>Circuits "basse hauteur" 500 ft AAL MNM autorisés dans le cadre des vols d'entraînement avec instructeur uniquement.</p> <p>Utilisation de l'APU limitée à 30 min avant le départ ou après l'arrivée des aéronefs.</p> <p>Roulage interdit hors pistes et TWY.</p> <p>TWY A, C et S utilisables uniquement par aviation légère.</p> <p>PRKG commercial réservé aux ACFT commerciaux, d'affaire et aux ACFT d'envergure &gt; 12 m.</p> <p>Activité de treuilage suspendue après le passage du locator AS en phase d'approche finale IFR.</p> <p>Activités de treuilage et de voltage simultanées selon les conditions protocolaires.</p>	<p><b>General AD operating conditions</b></p> <p>AD reserved for radio-equipped ACFT.</p> <p>Non home based ULM; PPR 48 HR to the ATS during activity HOR = ATS.</p> <p>Possible IFR operations.</p> <p>Unpaved south RWY is reserved for gliding and tug ACFT.</p> <p>Simultaneous use of close paved and North unpaved RWY prohibited.</p> <p>Unpaved RWY and TWY not available after a raining period.</p> <p><b>Procedures and special instructions</b></p> <p>Preferred QFU 263 due to IFR procedure.</p> <p>ACFT circuits must avoid overflying Marcé and Seiches sur le Loir due to environmental reasons.</p> <p>Traffic circuits forbidden 2000 - 0600 UTC (WIN + 1HR).</p> <p>"Low height" circuits 500 ft AAL MNM are authorized during training flights only with an instructor on board.</p> <p>APU utilization is limited to 30 min before departure or after arrival of aircrafts.</p> <p>Taxiing prohibited except on RWY and TWY.</p> <p>TWY A, C and S only usable with light ACFT.</p> <p>Commercial PRKG reserved to commercial, affairs ACFT and wingspan &gt; 12 m ACFT.</p> <p>Winching activity suspended after IFR ACFT overflying AS locator on final APCH.</p> <p>Simultaneous winching and gliding activities according to formal provisions of agreement.</p>
---	--

AMDT 03/08 © SIA

  
 MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE  
 DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
 en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat  
 Bagnac, le 16 mars 2010

Direction générale de l'aviation civile  
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud  
 Département surveillance et régulation  
 Division opérations aériennes

Référence : 101 176 IGB/SRU/PAING  
 Vos réf. :

Monsieur,

En réponse à votre demande du 24/02/2010, concernant la possibilité d'utiliser l'aérodrome de PAMIERS LES PUJOLS au moyen d'un ULM, j'ai l'honneur de vous faire part des commentaires suivants :

L'exploitant de cet aérodrome ne souhaite pas en ouvrir l'accès aux ULM extérieurs.

En conséquence, il ne m'est pas possible de vous accorder une dérogation telle que prévue à l'annexe 4 de l'arrêté du 17/07/1992 relatif aux procédures générales de la circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.

Toutefois, je note que vous envisagez de baser votre ULM sur cet aérodrome.

Si cette démarche reçoit l'accord écrit de l'exploitant, il me sera alors possible de reconsidérer votre demande.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de ma considération distinguée.

Le Chef de la Division

  
 Mlle Sarah Esquy  
 BP 80 100  
 31 703 BLAGNAC  
 www.dgac.aero.gouv.fr  
 T8 : 05 62 74 64 00

Présent pour l'avenir  
 www.developpement-durable.gouv.fr



COLMAR HOUSSEN  
AD2 LFGA TXT 01

08 APR 10

Distances déclarées / Declared distances							
RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
01 19	011 191	1610 x 30	Revêtu Paved	10/-	1610 1610	1610 1610	1400 1610
01 19	011 191	960 x 80	Non revêtu Unpaved	-	960 960	960 960	760 760

Aides lumineuses : HI RWY 01/19  
PCL et STAP sur PPR (voir équipement AD)Lighting aids : LH RWY 01/19  
PCL and STAP on PPR (see AD equipment)

## Consignes particulières / Special Instructions

Conditions générales d'utilisation de l'AD	General AD operating conditions
Utilisation simultanée des deux pistes interdite.	Simultaneous use of RWYs prohibited.
Piste non revêtu réservée aux planeurs et avions remorqueurs.	Unpaved RWY reserved for gliders and tow planes.
AD réservé aux ACFT munis de radio.	AD reserved for radio-equipped ACFT.
AD interdit aux PUL.	AD prohibited to PUL.
Activité IFR possible.	Possible IFR operations.
Activité ULM : AD réservé aux seuls ULM multiaxes basés.	ULM activity: AD reserved for home-based multiaxis ULM.
Dangers à la navigation aérienne	Air navigation hazards
Turbulences importantes par vent secteur ouest au travers des hangars à l'ouest de l'aérodrome.	Heavy turbulence with west wind through hangars to the west of the aerodrome.
Procédures et consignes particulières	Procedures and special instructions
QFU 191* préférentiel	Preferred QFU: 191*



Sur certains terrains, nous voyons apparaître la mention "réservé aux ULM basés", comme par exemple à Colmar-Housсен (658 mouvements commerciaux en 2009, et 28785 mouvements non commerciaux), où la carte VAC précise même « réservé aux seuls ULM multiaxes basés ». Pilotes de pendulaires et d'autogires, passez votre chemin !

La FFPLUM demande depuis longtemps la disparition de ces discriminations, et nous comptons sur la DGAC pour mettre fin à ces anomalies. La constitution d'un groupe de travail est en cours. Nous espérons pouvoir vous donner des nouvelles rapidement.



Michel Hirmke

BILLET  
Aéro-page

LU →  
pour  
VOUS

le billet de  
Gérard David

## Un aérodrome pour quoi faire ?

Gérard David\*

Depuis que plus de cent cinquante aérodromes français ont été rétrocédés par l'Etat qui s'en est débarrassé à de nouveaux propriétaires, collectivités locales, syndicats de communes, sociétés d'économie mixte, chambres de commerce, conseils généraux, etc., certains de ces gestionnaires forcés se demandent qu'en faire !

Une réponse simple et de bon sens (mais où est-il aujourd'hui dans notre univers d'incohérences ?) consisterait à penser et à dire qu'un aérodrome étant fait pour accueillir des avions, des hélicoptères, des ULM, des autogires, des hydravions amphibies et toutes autres merveilleuses machines volantes, il faut leur en conserver précieusement et soigneusement cette vocation et cet usage prédestinés.

Hélas, les réponses diffèrent du tout au tout selon les cas, et de la zone artisanale ou industrielle en passant par les centres commerciaux ou les lotissements et les logements sociaux, les projets fleurissent, souvent sans les moyens financiers correspondants, mais avec des appétits spéculatifs et immobiliers, entretenus, sous couvert d'écologie, par la manipulation des riverains, pour faire du terrain d'aviation local ou régional autre chose que ce magnifique espace vert protégé, véritable poumon naturel en milieu péri-urbain, qu'est un aérodrome.

D'où l'idée de remettre au goût du jour cet indéniable capital économique et social que constituent les 500 aéroports secondaires dont notre pays a la chance et le génie de s'être doté depuis des générations. En les faisant parcourir, début

juin prochain, par une douzaine d'appareils légers et une centaine de pilotes qui, dans le cadre de la coupe Breitling-Défi 100/24, et dans le meilleur respect des règles de ce jeu aérien, vont, du Nord au Midi et de l'Est à l'Ouest, chacun poser leurs roues sur cent de ces aérodromes en vingt-quatre heures.

Pour bien convaincre nos concitoyens que cet exceptionnel maillage mérite non seulement d'être préservé mais développé dans l'optique de

**Un indéniable capital économique et social à préserver dans le futur...**

leur propre mobilité, car un jour ou l'autre, ils auront, par envie ou par nécessité, recours à cette voie des airs qui seule permet à l'être d'assouvir son irréfutable désir de légèreté. A condition toutefois que ces espaces de liberté soient vraiment ouverts et que, contrairement à la réalité d'aujourd'hui, un sur deux de ces aérodromes ne soit pas soumis à des restrictions d'utilisation particulières, pour cause de peuplier dans l'axe de décollage, de haie en bout de piste ou de toute autre bonne mais plus souvent mauvaise raison !

Un aérodrome pour quoi faire ? De l'aviation, parbleu ! Ce n'est tout de même pas très compliqué... ■

\* Président de Dassault Passion et de l'Union française de l'hélicoptère (UFH)

# 20 Ans Ça se Fête!

Nous vous invitons à fêter avec nous ces 20 ans  
**le 17 Juillet à Montélimar**

Inscriptions sur  
[www.dta.fr](http://www.dta.fr)

44°35'01"N  
04°44'26"E  
AD LFLQ



# Un monde plus sûr ?



La brochure Sûreté qui est jointe à cet ULM-Info est relativement modeste dans son contenu, cinq ou six pages qui rappellent quelques principes de bon sens sur les mesures de Sûreté. Mais ce petit document n'est que la partie émergée d'un long travail, difficile, passionné et qui n'est pas près de prendre fin.

Comme vous le savez peut-être déjà le CNFAS a basé ses propositions sur la notion de « culture de sûreté » qui consiste à considérer le pilote citoyen non comme un ennemi potentiel mais comme un allié responsable qui peut de lui-même faire la part des choses entre la nécessaire sûreté et la jouissance de sa liberté. Bien comprises, elles ne sont pas toujours contradictoires. Ainsi les mesures de sûreté figureront sur les cartes VAC et nous espérons qu'à l'avenir le théorique des brevets pourra intégrer certaines questions sûreté.

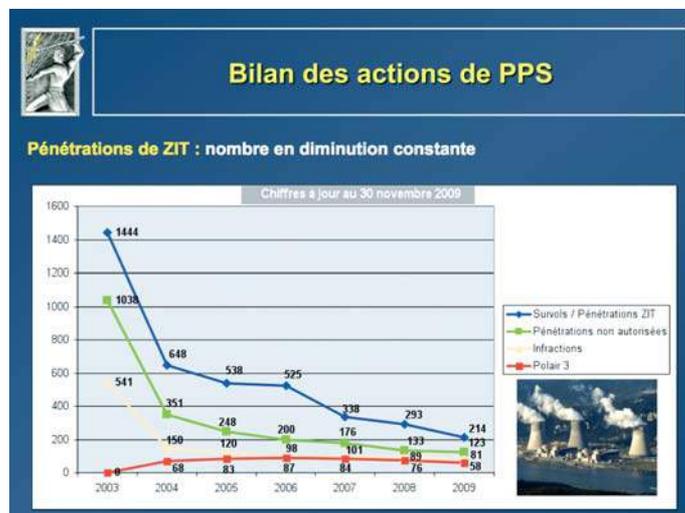
Voilà l'équilibre précaire et très asymétrique auquel nous sommes parvenus et il faut saluer le travail de la DGAC pour avoir relayé les spécificités du monde de l'aviation de loisir. Que se passera-t-il à l'avenir ?

On peut, pour se donner du courage, relever deux informations de nature bien différentes, une technique, une politique.

Du côté technique, on notera les informations du « Commandement de la défense aérienne et des opérations

Quels en sont les protagonistes ? D'un côté un long fleuve « pas tranquille » qui charrie tout sur son passage dans un courant violent et qui se nomme Sûreté, mélange d'objectivité et de fantasmes, il ne fait pas de quartier. De l'autre, des petits bouchons de liège qui, conscients de leur impuissance, font corps au sein du CNFAS. Au milieu, la DGAC tient la pagaie, dans le sens du courant mais en protégeant les petits bouchons. La métaphore est peut-être un peu lourde mais elle permet de prendre la mesure du combat dont il s'agit. Car les petits bouchons en l'occurrence les Fédérations, sont aussi les citoyens ordinaires.

Sans rentrer dans les détails techniques, parfois délibérément gardés obscurs, il faut comprendre que l'exigence de Sûreté relève d'un niveau qui est celui de la « Reine des Abeilles », le niveau que tout colonel zélé souhaite atteindre, le « bureau Zeus », le niveau intergouvernemental où la Défense et l'Intérieur ont plus de poids que la tribu passionnée de la petite aviation. Il ne s'agit pas de contester le bien-fondé de la démarche mais il faut noter que l'idéologie qui entoure ce dossier rend souvent les positions caricaturales. Le Fleuve défendant au nom de l'intérêt général la sécurité du citoyen en voulant faire très vite du petit bouchon un dangereux parasite irresponsable. Les arguments sont principalement fourbis par des préfets qui connaissent bien la sûreté mais peu l'aviation et qui plaquent sans trop de nuance des schémas préétablis.



aériennes » qui dans une présentation faite au CNFAS montrait la diminution spectaculaire des interceptions dans les ZIT entre autres. En somme, les indicateurs de la dangerosité semblent globalement diminués.

Dès lors, on pourrait s'attendre à ce que les mesures de Sûreté ne s'alourdissent pas, voire même à ce qu'elles diminuent. L'argument qui consiste à prétendre que les chiffres sont bons parce que ces mesures de Sûreté ont été prises a quelque chose de pernicieux et la Sûreté obéit tou-

jours à « l'effet cliquet » qui augmente les contraintes sans jamais les diminuer. Doit-on les augmenter encore pour que les chiffres soient meilleurs ? Une idée : arrêtons de voler, ils seront excellents ! Plus sérieusement, rien ne justifie vraiment des mesures spectaculaires. Si ce n'est peut-être parfois le goût du spectaculaire.

Du côté politique, le souffle nouveau vient peut-être d'outre-manche. Dans son premier discours, le nouveau vice-premier ministre anglais leader du parti libéral-démocrate,

Nick Clegg, déclare vouloir mettre fin à la société de surveillance. Il s'agit tout bonnement de revenir sur certaines orientations jugées sécuritaires, en vrac : abandon du projet de carte d'identité, abolition de certaines lois anti-terroristes, pour redéfinir les fondamentaux unissant l'Etat et le citoyen. Il ne s'agit certes encore que de mots, mais ils existent. Pourrait-on les entendre en France ? Le terme de libéral en France a perdu la signification originelle qu'il a en Angleterre où le libéralisme n'est pas qu'économique mais avant tout lié au respect des droits individuels. C'est en ce

sens que l'on peut dire que la réglementation ULM est libérale. Mais ne polémiqons pas sur les mots et comprenons l'esprit qui montre clairement que nous sommes de plus en plus gouvernés par la peur et non par la responsabilité.

Peut-être que les aviateurs, comme les marins ou les montagnards, ont un sens particulier de cette responsabilité car leur engagement suppose d'emblée de prendre en jeu les risques, calculés, raisonnables, maîtrisés. C'est une belle leçon pour tous, non ? Est-elle seulement audible ? Vous voyez que derrière cette brochure, il y a toute une philosophie.

Sébastien Perrot  
Vice-Président  
de la FFPLUM

## BUG BROTHER

Qui surveillera les surveillants ?

« Eric Filliol : "L'Etat doit s'appuyer sur les hackers" | Accueil

25 mai 2010

### La Grande-Bretagne enterre la société de surveillance

Pour son **tout premier discours** de politique générale, Nick Clegg, le nouveau Vice-Premier ministre libéral-démocrate britannique, a déclaré vouloir mettre un terme à la société de surveillance :

"Il est scandaleux que les gens respectueux des lois soient régulièrement traités comme si elles avaient quelque chose à cacher."



Evoquant un "big bang" politique, et une "révolution du pouvoir" visant "la liberté du plus grand nombre, et non pas le privilège de quelques-uns", Nick Clegg a déclaré vouloir réinstaller "les fondamentaux de la relation entre l'Etat et le citoyen" afin de "rendre le pouvoir au peuple", et mettre un terme aux dérives sécuritaires du précédent gouvernement labour (de "gauche").

En Grande-Bretagne, la défense des libertés et de la vie privée, valeurs souvent qualifiées de "droits-de-l'homme" en France, est essentiellement portée par les conservateurs (de droite), et surtout les libéraux-démocrates ("centristes") de Nick Clegg, au nom de la défense des libertés des citoyens face à la toute-puissance de l'Etat.

Leur aggiornamento/révolution/big bang politique va, de facto, à l'encontre d'une bonne partie de ce qui fait l'ordinaire de la politique sécuritaire telle qu'elle est défendue par la quasi-totalité des partis politiques français :

- **abandon du projet de carte d'identité** (qui n'existe pas en Grande-Bretagne, non plus qu'aux USA), et du fichage systématique des enfants,
- **interdiction de fichier l'ADN des suspects** (le fichier génétique français recense moins de 25% de personnes condamnées : plus de 75% des 1,2 millions de personnes qui y sont fichés y sont toujours "présumées innocentes"),
- **le recours à la vidéosurveillance sera plus sévèrement encadré,**
- **l'utilisation de l'internet, et des emails, ne sera plus systématiquement surveillée,** mais seulement en cas de besoin,
- **nombre de lois anti-terroristes ou criminalisant la liberté d'expression, ou de manifestation, seront tout bonnement abolies** (le gouvernement appelant les citoyens à dénoncer celles qui rognent sur les libertés des citoyens)...

A rebours de la vague sécuritaire qui a déferlé sur nos démocraties depuis 2001, Nick Clegg entend ainsi redonner un nouveau souffle à la démocratie. Un discours salué par un **éditorial du Financial Times**, pour qui Nick Clegg veut ainsi faire en finir avec l'Etat "Big Brother".

# 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

# CNIFAS

Conseil National des **F**édérations **A**éronautiques et **S**portives



*La véritable voix de l'Aviation Légère et Sportive*  
*La meilleure voie pour la défendre et la faire progresser*

Espaces aériens, redevances, réglementation, terrains... : partout et chaque fois que se décide votre avenir, le CNIFAS est présent, fort de la légitimité de ses 150 000 membres.

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

Aéromodélisme, Aéronautique, Aérostation, Giravation, Parachutisme, ULM, Vol à voile, Vol libre, Réseau du Sport de l'Air



# Inauguration de l'aéroclub Jean Roulan à La Fare

Le Samedi 1<sup>er</sup> Mai, sur le terrain à usage restreint de La Fare (LFNR) notre Président inaugurait la toute nouvelle section ULM de l'Aéroclub Jean Roulan (EUROCOPTER) et assistait au baptême, par Geneviève, de l'A22 tout neuf de la section. Au-delà des discours protocolaires, dont celui de François Vivien, Président de la jeune section, une véritable émotion étreignait tout l'auditoire, car cette naissance est le fruit d'une très longue et parfois très difficile « gestation » ! Même des opposants d'hier affirmaient que l'avenir... c'est l'ULM. Ce fut également pour Dominique l'occasion de rendre visite, sur le même terrain, au club l'Escadrille Pégase où l'accueil fut à la hauteur de la « chaleur » méditerranéenne.



De gauche à droite, tenant le drapeau fédéral : Jacques Maurel, Dominique Méreuze et François Vivien.

## Tout pour votre plaisir



**OutBack XT 912**



Mondialement Approuvé!  
[www.airborne-france.com](http://www.airborne-france.com)



**XT-912-SST**  
(stüted wing)

**Concessionnaire**  
Airborne  
Magni  
SkyRanger



**Centre de Formation ULM :**  
**Pendulaire - 3 axes et Autogire**

*Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur  
Toutes DNC - Reconversion professionnelle  
(Fongecif, etc...)*



**Salon de Blois**  
**STAND 45**



Accessoires  
Lynx  
Vêtements chauffants  
Ozee - Skydat - Icom  
Hélices Duc

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

Réalisation Agence Magrath & Associés

# Attention à la bonne préparation

Si cette année 2010 commence sous de meilleurs auspices que la précédente du point de vue du bilan accidentologique de notre activité, ce dernier n'en est pas déjà bien riche d'enseignements.

Suite à plusieurs événements, qui ne sont d'ailleurs pas tous des accidents, il est nécessaire d'appeler l'attention des pratiquants sur la préparation de leurs machines avant chaque vol.

Voici quelques exemples de ce qui a été rapporté à la FFPLUM depuis le début de l'année. Cette liste n'est pas exhaustive, mais seulement représentative de ce qui peut survenir :

- Arrêt moteur lors d'un vol en montagne : présence d'eau dans le carburant et givrage probable.
- Accélération brusque et incontrôlable du moteur pendant le roulage : rupture du câble de la commande des gaz.
- Arrêt moteur en longue finale : mauvais serrage d'un collier de tuyau du circuit de refroidissement.

- Arrêt moteur en vol au-dessus d'un lac : vrillage de la durite d'arrivée d'essence lors de la fermeture du bouchon de réservoir.

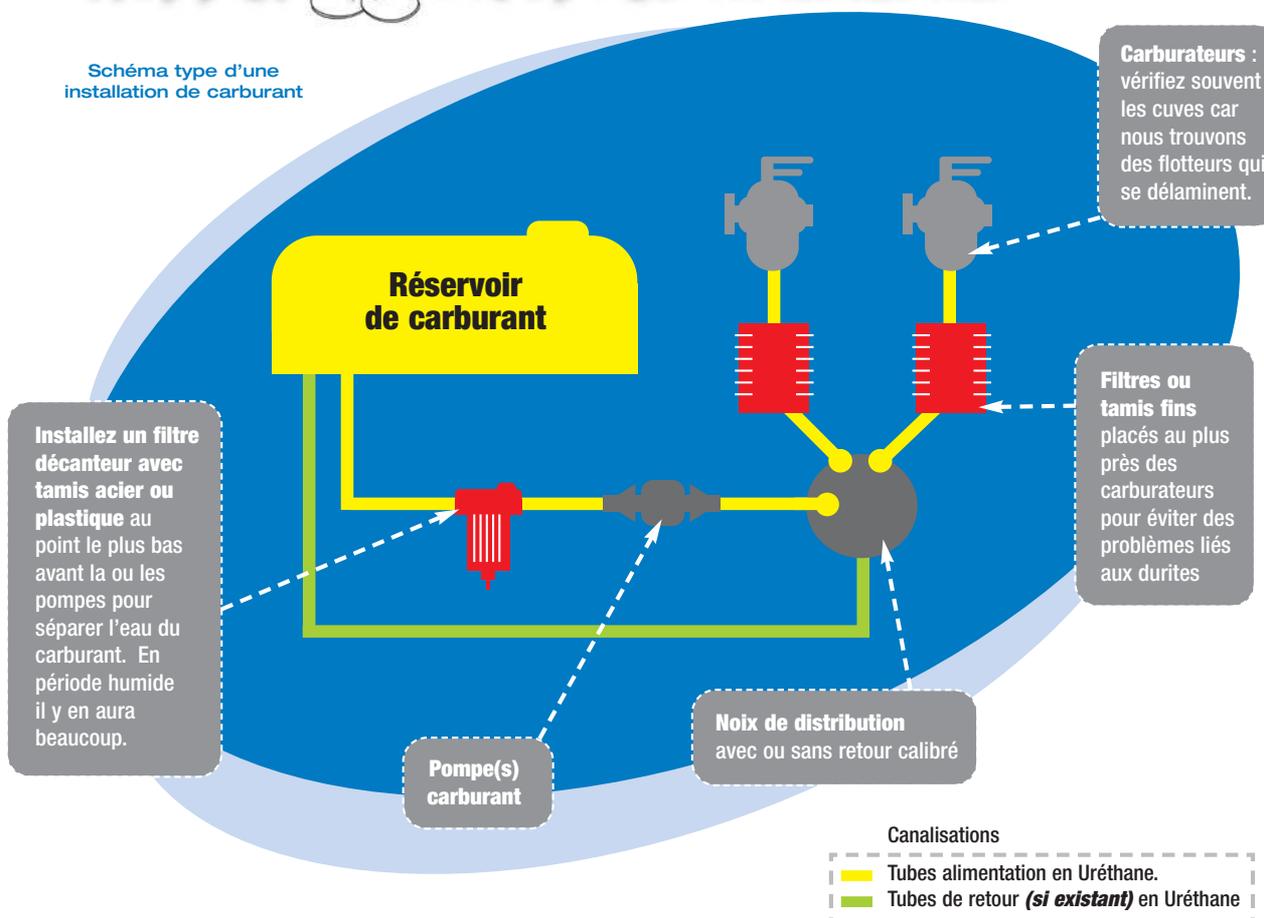


- Panne en montée initiale : carburant pollué, stocké depuis plusieurs mois dans le réservoir.
- Surchauffe du moteur : rupture de la courroie de ventilateur qui s'est usée en quelques heures en tournant sur une poulie aux flasques corrodées.

En outre, les mises en garde publiées depuis plusieurs mois, n'ont pas empêché plusieurs cas de pollution par résidus plastiques et de dissolution partielle de réservoirs et autres accessoires du circuit de carburant.

## Rappel Adaptez vos installations

Schéma type d'une installation de carburant



# technique de chacun de ses vols !

Ils proviennent de l'attaque de matières synthétiques du réservoir et de la tuyauterie par certains additifs des carburants actuels les plus « verts ». Plusieurs pilotes victimes de ce problème qui ont été contactés, pensaient de bonne foi ne pas être concernés, après avoir suivi les recommandations prescrites. Les moteurs eux-mêmes ne semblent pas trop touchés, et ROTAX a d'ailleurs tranquilisé ses clients à ce propos. Encore faut-il s'assurer de la qualité des rechanges lors des révisions, en particulier lors du remplacement des divers joints, membranes et clapets.

Mais pour le reste, il s'agit d'une vulnérabilité insidieuse pour plusieurs raisons. Le pourcentage d'éthanol, les quantités et qualités des autres additifs ne sont pas toujours parfaitement identiques d'une source d'approvisionnement à l'autre, et peuvent varier dans le temps pour une même source. Alors le réservoir en composite, la référence de joint ou de tuyau qui donnaient jusqu'ici satisfaction, peuvent défaillir.



En outre certains matériaux semblent ne se détériorer que très progressivement, ce qui peut rendre peu probantes les premières inspections.

← Concernant les durites, les modèles en polyuréthane double épaisseur teintés en violet sont « tous carburants ».

Dans les autres matières, certaines durites récentes sont très bonnes, mais il est difficile de les distinguer d'autres plus anciennes qui ont le même aspect extérieur.

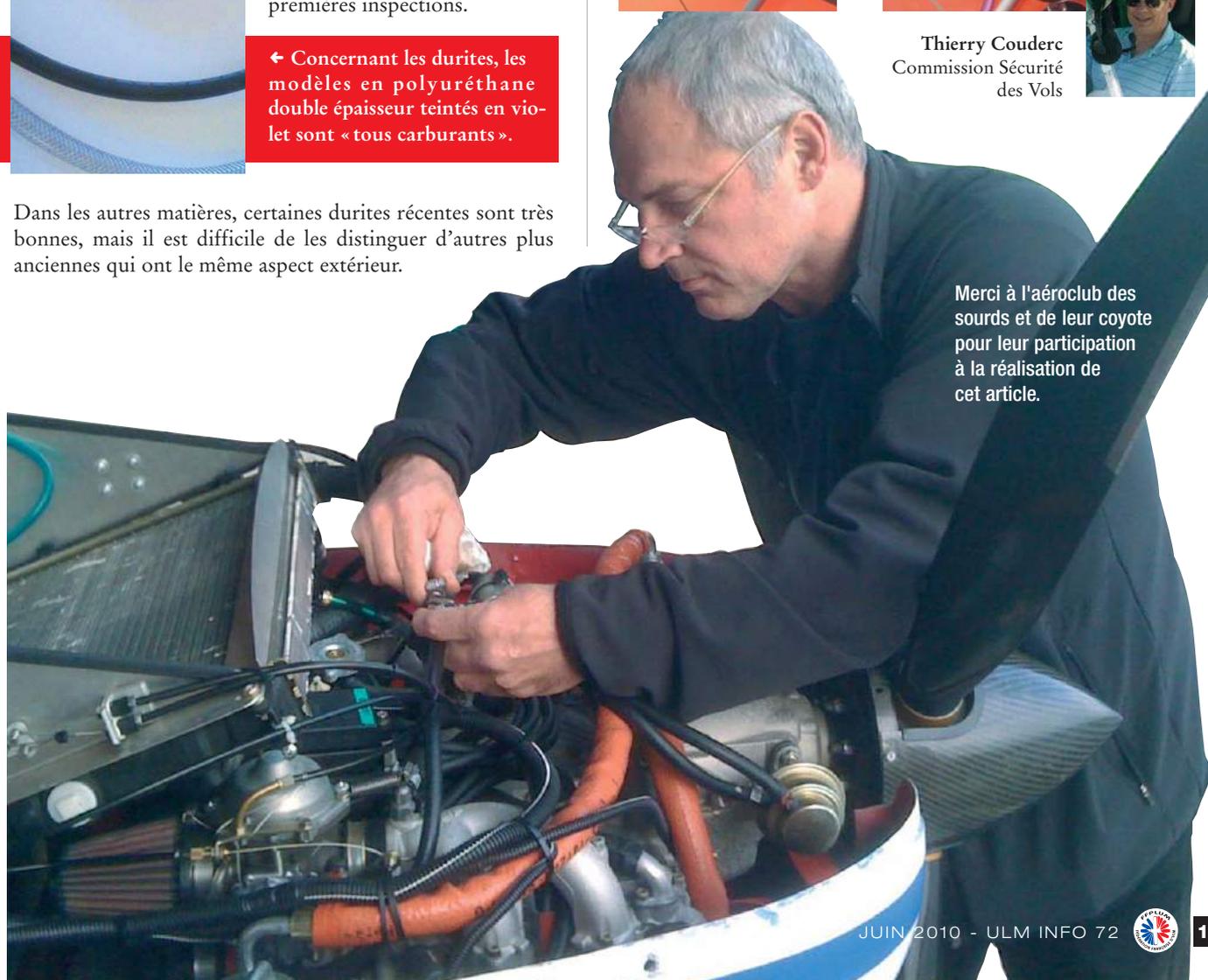


Pour limiter les risques, rappelons-nous qu'il est préférable de ravitailler avec de l'essence sans plomb 98 et d'exclure les « E-carburants », au moins jusqu'à ce que l'on soit sûr de la bonne tenue à leurs additifs de la totalité des organes du circuit.

Il est donc fortement conseillé d'assurer une surveillance rigoureuse et régulière de ses circuits. La présence d'un filtre décanteur au point le plus bas du circuit, ou au moins d'un robinet de purge, relève également des bonnes pratiques. Lorsqu'il est possible d'en installer, ce n'est généralement ni très coûteux, ni difficile à poser.



Thierry Couderc  
Commission Sécurité  
des Vols



Merci à l'aéroclub des sourds et de leur coyote pour leur participation à la réalisation de cet article.



## Bientôt une nouvelle essence rien que pour nous ou presque...

Tous les utilisateurs de carburant automobile à bord des ULM sont concernés par les conséquences de l'inclusion de composants non pétroliers dans le carburant. Actuellement, au moins en France, le SP 98 semble le mieux adapté pour éviter les problèmes de dissolution des composants synthétiques des circuits d'essence de nos appareils.

Mais cela ne devrait pas perdurer parce que les législations internationales vont imposer une augmentation du pourcentage d'alcool dans les carburants routiers, qui seront alors de moins en moins compatibles avec l'usage aéronautique, en particulier à cause de l'hydrophilie des alcools, de la diversité de provenance et de dosage des additifs et des phénomènes de vapor lock.

TOTAL a annoncé la mise en production d'un nouveau carburant AERO UL 91 pour moteurs à piston (UL pour Unleaded). Notre aviation ultra légère sera la clientèle de lancement de ce carburant sans plomb ni esters, ni alcools, dès septembre prochain. Mais le but est qu'à terme, l'emploi de ce carburant soit étendu progressivement au reste de l'aviation, à mesure que la pression contre l'essence plombée s'accroîtra et que les avions certifiés techniquement incapables de se passer de plomb seront retirés du parc.

Cette nouvelle essence bien spécifique à nos besoins, éliminera les difficultés que nous rencontrons parfois avec les durites, les joints, les flotteurs de carburateur, les poires d'amorçage, certains réservoirs etc.... tout en garantissant une bonne stabilité de la carburation dans les conditions d'utilisation en vol.

Elle sera inévitablement un peu plus chère que l'essence routière car il n'y aura pas un débit comparable pour absorber les frais fixes. Mais TOTAL s'est engagé à faire les efforts nécessaires pour que le tarif demeure inférieur à celui de l'AVGAS. Ce carburant sera progressivement disponible sur les aérodromes d'aviation générale dont l'activité ULM est significative et il cohabitera avec la 100 LL. Ailleurs, il se posera inévitablement un problème de distribution, parce qu'il ne sera pas possible d'installer un réseau aussi dense que pour le carburant routier. Du fait de l'assouplissement des règlements sur les installations classées pour l'environnement, des points de ravitaillement avec un volume de stockage suffisant pourront toutefois être installés assez

facilement sur les terrains ULM, mais ce sera sous la responsabilité de leurs gestionnaires... et à leurs frais. Heureusement, au moins pour le moment, l'essence routière SP 98 peut toujours être utilisée parallèlement, moyennant le respect des précautions évoquées (*voir pages précédentes*). Bien sûr, là où le nouveau carburant spécifique sera disponible, il sera recommandé de l'utiliser de préférence.

Thierry Couderc  
Commission Sécurité des Vols

**LE NOUVEL AVGAS UL 91 SE DÉVOILE**

Total lancera au cours du second semestre 2010 un nouveau carburant de qualité aéronautique spécialement conçu pour répondre aux besoins des ULMistes : l'AVGAS UL 91. Gros plan sur les raisons de ce lancement.

**Pourquoi un nouveau carburant aviation ?**  
Certains pilotes d'ULM utilisent depuis des années le Super sans plomb 95 ou 96 pour l'avitaillement de leur aéronef. Il faut cependant savoir que ces carburants « automobile » n'ont jamais fait l'objet de spécifications aéronautiques. L'utilisation de carburants « automobile » est d'autant plus problématique aujourd'hui que de nombreuses évolutions sont intervenues récemment dans leur composition, notamment avec l'introduction de bi-composants (éthanol, méthanol, alcool isobutylique, éthers...) non admis en aviation. Un taux important d'alcool, ainsi que la présence d'autres additifs, peuvent avoir des conséquences néfastes pour les aéronefs : ataraxie de l'étalement des réservoirs et de l'ensemble des circuits, présence d'eau favorisée, diminution de l'autonomie, augmentation du risque de vapor lock\*. Pour pallier l'absence de carburant adapté aux ULM, Total a décidé de mettre au point

un nouveau produit spécialement conçu pour répondre aux besoins des ULMistes : l'AVGAS UL 91. Ce nouveau carburant sera disponible à partir du second semestre 2010.

**Que signifie UL 91 ?**  
UL est l'abréviation de UnLeaded (sans plomb). 91 est l'indice d'octane moteur minimal garanti. Celui-ci (MON pour Motor Octane Number) reflète le comportement du carburant soumis à des conditions de haut régime moteur, comme c'est le cas en aéronautique. A titre de comparaison, les essences routières sans plomb 95 et 98 ont respectivement un MON de 85 et 87 (et l'AVGAS 100LL un MON de 100). L'AVGAS UL 91, avec son indice de 91, a donc une qualité bien supérieure aux essences routières.

\*Le vapor lock est une vapeur de carburant dont la présence dans une canalisation d'alimentation d'un moteur provoque l'arrêt ou la diminution du débit.

Plein Vol revendra plus en détail sur les caractéristiques techniques du produit dans son prochain numéro.



# L'essence et votre moteur...



## AVGAS 100 LL

Carburant plombé pour moteur d'avion. **Polluant.** **Dépôts importants dans le moteur.** Peu sensible au Vapor lock. **Pas adapté à nos moteurs (Compression trop faible).**

## ➤ AVGAS pour les avions

## AVGAS 91 Nouveau

Carburant nouveau courant été 2010. Ne contient pas : de plomb, d'esthers, d'alcools. Non agressif pour les circuits et les moteurs. Peu sensible à l'humidité. Peu sensible au Vapor lock. Pour remplacer totalement la 100 LL vers 2025. Lorsque les constructeurs auront testé et validé les avions. **Non agressif aux installations.** **Convient parfaitement aux ULM.**

## Mogas 95

Carburant actuel contenant 5 % d'alcools 5 % (Hydrophiles). **Agressif pour les installations Durites, réservoirs, Flotteurs et carburateurs. Impose l'installation d'un filtre décanteur. Sensible au Vapor lock.** Sera remplacé par E 10.

## ➤ AVGAS pour les ULM et les autos

## Mogas E 85

Contient 85 % d'éthanol. Réservé aux moteurs de type Flex Fuel. **Fortement déconseillé sur nos moteurs. Très agressif y compris sur les métaux. Nos moteurs et installations ne sont pas prévus pour.**

## Mogas 98

Sensé contenir un peu moins d'éthanol 2 à 3 % (Hydrophile). **Agressif pour les installations. Impose l'installation d'un filtre décanteur. Plus souple pour le fonctionnement du moteur. A préférer au 95 pour l'instant. Sensible au Vapor lock.** Va bientôt disparaître.

## Mogas 95 E 10

Contient 10% d'éthanol. Nos moteurs l'acceptent. **Mais très agressif pour les installations et les flotteurs de carbu. Sensible au Vapor lock.** Diffusion généralisée en 2011. **Peu recommandé pour nos installations.**



Aviation et Pilote

# Aviation et Pilote

## LE MENSUEL DE TOUS LES PILOTES AVIONS - ULM - HÉLICOS

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, PAR ABONNEMENT, EN VERSION NUMERIQUE



**SOYEZ PRÉSENT DANS LE CATALOGUE ULM DU NUMÉRO D'AOÛT.  
VENEZ RENCONTRER LA RÉDACTION SUR NOTRE STAND P11 À BLOIS**

Depuis 1973, Aviation et Pilote est LE magazine au service de l'aviation générale et de ses utilisateurs. C'est tous les mois des informations pertinentes avec retour d'expérience sur l'avionique, la navigation, le juridique, le voyage, la formation, les métiers... En 37 ans, c'est plus de 440 essais en vol qui vont de l'ULM multi-axe au jet d'affaires en passant par les turbopropulseurs. Notre expérience, c'est votre expérience !

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

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



# Des conséquences de la violation de la loi pour le pilote vis-à-vis de son passager quand ce dernier notamment y laisse la vie...

7 mai 2010, la chambre correctionnelle du Tribunal de Grande Instance de Bonneville condamne un pilote d'ULM à un an d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman d'occasion, noyé et disparu dans la rivière qu'il survolait au ras des flots, après le heurt d'une ligne électrique traversant la rivière à une hauteur de moins de huit mètres.

28 avril 2010, la chambre correctionnelle du Tribunal de Grande Instance de Rodez condamne un pilote d'hélicoptère à deux ans d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire, après le décès de son passager, caméraman professionnel resté attaché dans la machine et noyé dans la rivière qu'il survolait au ras des eaux, après le heurt d'un câble de bûcheron, installé il y a... trente ans et qui rejoignait la forêt d'une rive au sol de l'autre rive.

Dans le premier dossier, le Procureur de la République va requérir deux ans d'emprisonnement dont six mois ferme et dans le second dossier, également deux ans d'emprisonnement dont trois mois ferme.

Force est de constater que dans ces deux hypothèses, le Tribunal Correctionnel a fait preuve d'une certaine bienveillance face à des réquisitions par ailleurs cohérentes l'une par rapport à l'autre et vis-à-vis des textes applicables à la matière qui eux témoignent d'une indiscutable rigueur dont il convient aujourd'hui nettement de se méfier.

En la circonstance, chacun l'a compris, l'infraction a consisté à engager un vol au-dessous des minima prévus par l'article 4.6. de l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux « règles de l'air et aux services de la circulation aérienne » [Journal officiel du 3 mai 2006] interdisant tout vol à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau sans pouvoir justifier se trouver dans le cadre des besoins du décollage et de l'atterrissage ou d'une autorisation des autorités compétentes emportant « dérogation aux règles de l'air relatives à la hauteur minimale de survol hors agglomération » en application, notamment, de l'instruction du 4/10/2006 ou autrement dit, dans le cadre d'autorisation de vol rasant.

Ces deux décisions inspirent les réflexions suivantes :

La cohérence des réquisitions s'induit de la sérieuse rigueur des textes.

Nous avons déjà traité de la fermeté des textes dans le domaine des **atteintes involontaires à la vie** [Article 221-6 du code pénal] et des **atteintes involontaires à l'intégrité de la personne** [Article 222-19 du même code].

Le rappel n'est pas inutile... !

**L'Article 221-6 CP dispose que :**

*Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende.*

Mais l'attention des lecteurs est davantage attirée sur le 2ème alinéa de cet article qui prend précisément en compte, la gravité de la « conscience délictuelle » du contrevenant :

« En cas de **violation manifestement délibérée** d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à **cinq ans d'emprisonnement** et à 75000 euros d'amende. »

L'article 222-19 règle la situation de la victime qui en réchappe et qui ne subit... que trois mois au moins d'incapacité totale de travail et qui dispose :

« *Le fait de causer à autrui, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règle-*

ment, une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende »,

mais surtout, son alinéa 2 majore sérieusement la peine :

« En cas de *violation manifestement délibérée* d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à **trois ans d'emprisonnement et à 45000 euros d'amende**. »

Ainsi donc en cas de « violation manifestement délibérée » les peines sont... quasiment doublées.

En pratique, non seulement elles sont doublées mais force est de constater qu'à la différence des hypothèses classiques d'homicide ou de coups et blessures involontaires, la *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement* conduit de plus en plus souvent le Ministère Public à requérir des peines de prison... ferme !

Voilà bien l'objet principal de notre débat !  
Et vos attentions solennellement attirées !

Ne pensons surtout pas que le premier accident ne coûtera rien et en tout cas pas une peine de prison ferme.

Si, précisément !

La loi en tout domaine a été renforcée. Elle veut la garantie et la protection absolue des citoyens, qui sont demandeurs, dans tous les aspects de la vie. Elle supprime de plus en plus le concept de « *risque accepté* » pour faire peser sur les animateurs, les pilotes, les meneurs, les instructeurs, les décideurs ou les organisateurs une responsabilité civile et pénale à l'égard de leurs clients et élèves malmenés. La sanction sera relativement modérée pour une « *traditionnelle* » maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Mais les foudres vont franchement tomber sur ceux qui non contents de violer la loi, même de façon négligente ou à demi consciente, vont **délibérément** prendre un risque proscrit par la loi ou le règlement, et à cette occasion, tuer ou blesser leurs passagers.

Hors dans notre domaine aéronautique, les lois et règlements sont légion qui très souvent soutiennent une obligation visant précisément à la sécurité ou à la prudence et non pas pour « faire joli ».

Or, violer ces prescriptions procède - généralement - de la « *violation manifestement délibérée* », et partant, aggravante des peines.

Certes, ce sera au Parquet à l'établir. Mais aura-t-il grande difficulté à le démontrer au Tribunal pour ceux :

- qui rasant les flots,
- qui explosent le devis de poids de leurs machines,
- qui survolent les zones habitées en dessous des hauteurs minimales,
- qui engagent un vol sans consulter les bulletins météo ou les notam,
- qui ne respectent pas les distances verticales et horizontales qui les séparent des nuages,
- qui font de l'IFR sauvage sans intention de se suicider ?

Dans ces hypothèses, tout accident pouvant survenir entraînant décès ou graves blessures de vos passagers, devrait désormais et systématiquement conduire à des réquisitions visant à des peines de prison ferme.

Vous serez sauvés, certes, par une défense opportune, par tous les vices et désordres de procédure, par les thèses

## ACCIDENT

18 mai 2008 - ULM identifié 74-US

<b>Événement :</b>	collision avec une ligne électrique lors d'un vol à très faible hauteur.
<b>Cause identifiée :</b>	décision improvisée d'effectuer un vol en dessous des hauteurs minimales.

**Conséquences et dommages :** aéronef fortement endommagé, passager porté disparu.

**Aéronef :** ULM DTA Dynamic Voyager II, pendulaire.

**Date et heure :** dimanche 18 mai 2008 à 12 h 15.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Contamine-sur-Arve (74).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 45 ans, UL de 1995, 1 000 heures de vol dont 800 sur type, 30 dans les trois mois précédents et 1 dans les 24 heures précédentes.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent secteur nord-ouest 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 000 pieds, SCT à 7 000 pieds, température 17 °C, QNH 1007 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le pilote et un ami caméraman décollent d'un pré sur la commune d'Archamps (74) pour prendre des vues de la région. Après un début de vol à une hauteur d'environ 2 000 pieds dans la vallée de l'Arve, ils descendent pour survoler la rivière vers son amont puis suivent son lit à très faible hauteur. Le pilote indique qu'il maintient une vitesse d'environ 95 km/h. A la sortie d'un méandre, en virage à gauche et à quelques mètres de hauteur, il aperçoit les câbles d'une ligne électrique. Il tente de les éviter en cabrant. L'aile droite heurte l'un des câbles, l'ULM est déséquilibré, puis tombe dans la rivière et coule. Le pilote se détache et remonte à la surface. Le passager est porté disparu.

Le harnais de la place du passager à l'arrière est intact. La boucle de fermeture est ouverte. Il est possible que le passager se soit détaché pour faciliter les prises de vues.

Le pilote avait l'habitude de voler dans la région, mais il n'avait jamais volé si bas au-dessus de la rivière.

L'application des règles de hauteurs minimales de survol assure, entre autres, l'évitement des obstacles par tous les aéronefs.



publication  
octobre 2008

ouvertes des criminologues qui proscrivent l'incarcération pour les délinquants occasionnels et par... les budgets du Ministère de la Justice qui ne permettent pas l'ouverture sans compter des places de prison dont l'engorgement absolu sera votre meilleur passe pour la liberté.

N'en abusez pas cependant car les retours de bâton peuvent être sérieusement douloureux sans compter les sanctions financières puisque dans ces hypothèses vos polices d'assurance ne joueront pas.

Dans le cas du pilote d'ULM qui a tué son passager, les sanctions financières sont tombées : amende de 2.000 €, dommages-intérêts aux proches des victimes : 75.000 €, ULM détruit et non remboursé, l'ampleur des dommages-intérêts – en la circonstance relative – étant directement conditionnée par l'état de fortune et de responsabilités sociales du passager victime et de ceux qu'il laisse dans le besoin, que ce soit sa famille, que ce soit une entreprise florissante qui perd son « homme-clef » induisant alors pour le pilote responsable une dette que sa vie ne suffira pas à honorer ...!

Que soit alors tournée deux fois la langue dans le cockpit, le siège ou la sellette avant une action dévoyée sur le manche, sur la barre ou sur les suspentes ...

Serge Conti

Avocat à la Cour de Paris  
TH-TT-UL-BL ...



Disponible sur  
le site fédéral  
[www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)



téléchargez le  
Mémo Sécurité  
et reportez vous  
en page 18.



Mémo  
sécurité  
du pilote  
ULM



#### Rappels

- les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons
- les dirigeables céderont le passage aux planeurs et aux ballons
- les planeurs céderont le passage aux ballons
- les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs, banderoles ou objets
- les aéronefs en formation sont prioritaires

#### Hauteurs minimales au-dessus du sol

- |   |                 |
|---|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Villes dont la largeur moyenne est supérieure à 3500 m (sauf Paris dont le survol est interdit par arrêté du 20 janvier 1945)</li> <li>• Rassemblements de plus de 100 000 personnes</li> <li>• Sur le toit de certains bâtiments une marque distinctive d'interdiction de survol à basse altitude est matérialisée par carré de fond rouge et une couronne blanche</li> </ul> | 1500m / 5000 ft |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Villes dont la largeur moyenne est comprise entre 1200 m et 3600 m</li> <li>• Rassemblements supérieurs à 10 000 personnes</li> </ul>  | 1000m / 3330 ft |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomérations ne dépassant pas 1200 m de largeur moyenne</li> <li>• Rassemblements de personnes ou d'animaux (plage, stade, hippodrome...)</li> </ul>   | 500m / 1650 ft  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usine isolée</li> <li>• Installation industrielle</li> <li>• Hôpital ou centre de repos</li> <li>• Etablissement portant des marques distinctives, le long d'une autoroute ou aux abords immédiats</li> </ul>  | 300m / 1000 ft  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hors agglomération et/ou rassemblement de personnes, est de seulement 150m (500 ft)</li> </ul>   | 150m / 500 ft   |

18 Mémo Sécurité du Pilote ULM



Domaine  
de la  
Bessède



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

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

Des chalets tout confort,  
draps et serviettes  
fournis, barbecues,  
transats, accès internet  
par WI-FI...



Chalet d'accueil,  
piscine chauffée, vélos  
pétanque, ping pong...  
Detente et activités  
pour vous et vos  
acompagnateurs

Piste en herbe 800 x 60,  
club house ouvert à tous,  
vallée des 1000 châteaux.  
Des vols superbes.  
Cours de pilotage  
ULM et Avion



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  
Tél. 05 53 31 94 60 / 06 31 18 81 61  
Camp de César 24170 Belvès  
[www.labessede.fr](http://www.labessede.fr)





## Réglementations ULM en France et en Europe : le bout du tunnel ! Vraiment ?

Notre Fédération se porte-t-elle bien ? Autant répondre tout de suite à cette interrogation, en introduction de ce rapport moral annuel : OUI, trois fois OUI ! Autosatisfaction ? Non, car ma réponse repose essentiellement sur des chiffres, qui eux sont tout à fait vérifiables :

- 13 398 adhérents au total en 2009 ; à comparer au chiffre de 13 108 en 2008. Le taux d'accroissement est certes plus modeste qu'il y a quelques années, mais en ces temps unanimement qualifiés de « difficiles » sur le plan économique, nous aurions tort de faire la fine bouche devant un résultat positif. Si nous nous comparons à nos amis des autres fédérations aéronautiques françaises et étrangères nous sommes bien placés. Ce qui ne doit pas nous empêcher d'être très vigilants et à l'écoute des besoins réels des pilotes d'ULM en France.

- Un budget en équilibre, très raisonnablement excédentaire. De ce point de vue, il faut également souligner, sans non plus également faire de l'autosatisfaction, que ce résultat, l'un de nos soucis permanents tout au long de l'année, est relativement remarquable alors que nous avons traversé, comme tout le monde, une crise économique mondiale, qui a eu beaucoup d'impacts négatifs pour de très nombreuses entreprises. Résultat obtenu grâce au niveau des adhésions, à une gestion stricte des dépenses et des produits, à une surveillance constante en temps réel de la situation financière. Chaque semaine notre Trésorière « monte » à Paris pour veiller au grain ; et comme pour elle un sou est un sou... personne n'oserait lui présenter des engagements de dépenses qui ne seraient pas dans les enveloppes autorisées ! Elle vous en parlera en détails un peu plus tard, à l'occasion de son rapport financier.

Je sais que chaque année certains d'entre nous discutent à propos de notre demande d'augmentation de la cotisation de l'indice de la hausse du coût de la vie : 1% cette année, prenant effet l'an prochain. A ce sujet je souhaite apporter les précisions suivantes :

- La Fédération est devenue une petite entreprise dont les charges augmentent chaque année, en terme de salaires de nos quatre salariées entre autres, et toutes celles qui nous sont imposées par l'Etat. A ma connaissance les frais indispensables générés par le système informatique, les charges foncières, d'électricité, d'eau, d'assurances... n'ont pas subi de baisses !
- Nous l'évoquerons plus tard également, mais en réponse à ceux qui se posent légitimement les questions de savoir à quoi passe leur argent et pour quels bénéfices il est utile de cotiser à la Fédération. Il faut dire qu'outre le financement de toutes les actions fédérales en complément des subventions de la DGAC et du Secrétariat d'Etat aux Sports, les déplacements, en semaine et en week-end, revêtent une importance vitale, mais génèrent aussi des coûts élevés qui ne vont pas en baissant ; carburant et billets de train ne cessent d'augmenter (2<sup>e</sup> classe !). Or nous le verrons plus loin, nos succès dépendent étroitement de notre présence sur le terrain et surtout aux réunions nationales, et plus encore internationales à Bruxelles, Cologne ou autres villes de l'Union qui sont absolument indispensables. Si nous n'y participons pas, le futur de l'ULM se fera sans nous... et je vous garantis qu'il n'ira pas dans le sens que nous souhaitons. Vos élus donnent sans compter et sans se plaindre leur énergie et leur temps... donnez-nous les moyens de travailler correctement et efficacement... c'est tout ce que nous vous demandons.
- Par ailleurs, cette année le Secrétariat aux Sports nous fait savoir que les subventions allouées aux Fédérations non Olympiques sont inexorablement vouées à la baisse (nous n'avons pas encore les chiffres, mais c'est une tendance) dans le temps, sans qu'il soit exclu qu'à moyen terme elles n'existent plus du tout ! Le problème est différent pour la DGAC dont les subventions sont directement liées au volume du trafic commercial par le biais des taxes. L'année 2009 fut mauvaise pour cause de crise

avec pour corollaire une baisse de 15% des subventions allouées aux Fédérations en 2010... qu'il faudra bien combler par des fonds propres si nous voulons garder le même niveau d'activité. Cependant, la tendance n'est pas inéluctable pour la DGAC dont le Directeur Général nous affirme qu'en cas de hausse du trafic... il y aura hausse des subventions ! Nous vous incitons donc à prendre l'avion pour vos déplacements... vous récupérez une partie de votre mise !

Ce qui tout de même veut dire qu'il ne faut pas se voiler la face et qu'il nous faut envisager d'autres sources de financement, sans exclure de se préparer éventuellement dans l'avenir à demander des efforts supplémentaires en terme de cotisation... ce que évidemment nous ne souhaitons nullement, mais qui peut s'avérer un scénario possible si la tendance ne se renverse pas et si nous voulons malgré tout continuer d'exister. Ce sera certainement un choix cornélien !!!

Ce qui bien entendu est moins facilement concrètement quantifiable c'est le moral des pilotes d'ULM ; mais on peut sans se tromper dire qu'il est à la hauteur de la facilité et la simplicité avec lesquelles il lui est permis d'exercer sa passion, c'est-à-dire de voler. Et ceci est en lien direct avec les actions de la FFPLUM en interne et de son propre fait, ou en collaboration avec administrations et institutions nationales et internationales, avec les autres fédérations aéronautiques françaises au sein du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) ; ou parfois même en montant au créneau pour nous opposer à ces mêmes administrations et institutions, lorsque cela s'avère nécessaire. Le moral dépend alors de nos succès et de nos échecs.

Je pense très sincèrement que nous sommes plutôt branchés sur le mode « succès » !

### **Explications :**

Vous nous avez élus l'an dernier sur un programme 2009-2013, véritable fil rouge de notre mandature. C'est lui que nous nous devons de réaliser. Certains objectifs sont faciles à réaliser, d'autres s'avèrent plus difficiles à atteindre... Qu'importe ! L'essentiel est de faire preuve de détermination dans l'action et de la plus grande cohérence dans la politique générale mise en œuvre.

Le programme fédéral est intitulé « Faire durer le succès sans perdre l'esprit ». Je vous invite à le relire. Son introduction met bien en valeur l'esprit qui anime l'équipe qui m'entoure, qui nous anime tous. Il affirme bien ce que nous voulons être et rester, la direction que nous avons clairement choisie et ce vers quoi nous ne voulons pas nous laisser entraîner : l'ULM n'est pas un avion ! Mais un mouvement qui, au-delà de la diversité des pratiques, partage un même esprit. Il faut en déduire que nous voulons absolument et fermement continuer à bénéficier d'une réglementation de type « déclaratif », simple et adaptée, basée essentiellement sur la responsabilité individuelle... ce qui nous amène en conséquence à refuser de subir une réglementation de type « EASA » tant que l'Agence européenne ne nous proposera pas ce type de régle-

mentation dont nous bénéficions en France. C'est la pierre angulaire de toutes nos actions, qui toutes s'articulent autour de cette farouche volonté. Car si nous devons échouer dans ce dossier... tout le reste ne servirait, ni n'aurait servi à rien !

Comme vous n'êtes pas venus, de si loin, pour juste écouter une litanie, je vous réserve à la fin de ce rapport un petit « scoop » qui devrait vous donner du baume au cœur.

## **Sécurité et Enseignement**

La politique fédérale repose sur deux pieds : la réglementation et la sécurité.

Et la sécurité passe par l'enseignement.

Si je dois évoquer un sujet 2009 « négatif » il s'agit bien de celui des accidents dont le nombre de décès a atteint le nombre de 31 !

Certes il y a eu plus dans le passé, avec un nombre moindre de pilotes.

Certes, ramené au nombre d'aéronefs en service (13 000 environ) et au nombre d'heures de vols estimé par nos statistiques à 775 000, notre taux n'est pas plus mauvais que celui des autres pratiques aéronautiques de loisir, dont les chiffres cette année n'ont pas été excellents non plus.

Mais nous ne pouvons absolument pas nous satisfaire de ces raisonnements.

Ces morts et ces blessés c'est humainement intolérable et source de grandes souffrances. C'est aussi trop de pression de la part des autorités, nationales et européennes, qui réagissent en terme d'opinion publique... qui elle-même accepte les accidents de voiture et de motos sans presque sourciller, mais s'offusque des accidents plus rares d'aéronefs, en particulier d'ULM. A chaque accident nous est brandi le spectre de la réglementation et de l'encadrement. L'étude commandée par l'EASA sur les différentes réglementations ULM d'Europe devra dans ses conclusions prendre largement en compte le taux d'accidents. Comment croyez-vous que l'EASA réagira si nous ne pouvons prouver que nous avons un taux qui ne soit pas supérieur à celui de l'aviation certifiée ?

Il est de votre devoir dans vos clubs de faire tout le nécessaire pour responsabiliser encore plus vos pilotes. Il en va réellement de notre pérennité. Au niveau fédéral, sous la houlette de Thierry Couderc, nous sommes partie prenante de toutes les actions, en interne ou dans le cadre du CNFAS, qui peuvent être utiles à cette cause, qui doit être au centre de nos préoccupations :

- Participation à l'Institut pour la Sécurité ;
- Participation au groupe de travail, dénommé Revue de Sécurité, avec la DGAC ;
- Synthèses avec le BEA ;
- Correspondants de Sécurité dans les régions ;
- Réalisations et publication d'affiches, de synthèses, de statistiques, de fiches, de commentaires et d'analyses ;



- Création de l'outil informatique « RASU » ;
- Etude actuelle avec le BEA d'une formation « d'enquêteurs » de pilotes ULM de la FFPLUM, à la constatation sur place et à l'analyse d'accidents que le BEA nous confierait... affaire à suivre ;
- Etude avec la DGAC, dans le cadre du CNFAS, de la création d'un Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne de l'Aviation Légère et Sportive, qui rassemblerait en son sein toutes les énergies et tous les moyens humains, financiers et matériels, des administrations, fédérations et autres organismes y ayant intérêt, dans un but de cohérence, d'efficacité et de réalisations concrètes. Il devrait voir le jour cette année.

En conclusion, sur ce chapitre il nous faut surtout démontrer que nous sommes capables d'agir en responsables, de nous prendre en charge, de faire preuve d'initiative et de volontarisme... en un mot de ne plus compter sur les services de l'Etat et sur la sacro sainte toute puissante réglementation, Bible d'un temps révolu, pour rendre plus sûre notre pratique aéronautique ULM...

La sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation initiale des pilotes dispensée par nos instructeurs professionnels et bénévoles. Cette qualité est étroitement liée à celle de la formation des instructeurs elle-même.

Tout d'abord nous ne songeons nullement à modifier le statut des instructeurs, et plus largement à solliciter un brevet « professionnel » spécifique. Le système que nous connaissons a le mérite de la simplicité. Il a fait ses preuves ; pourquoi chercherions-nous des complications, sinon à vouloir copier les « grands ». De plus, la « tarte à la crème » du faux bénévolat, qui peut exister certes, est un lieu commun qui commence à devenir éculé et ne convainc plus grand monde. Pros et bénévoles doivent pouvoir continuer à enseigner selon leurs critères et couvrir ainsi toutes les demandes, nombreuses et variées. L'Europe a des velléités de rendre les conditions d'enseigner plus draconniennes... pour amener les écoles d'aviation légère de loisir vers les mêmes critères que pour l'aviation commerciale (idem pour les baptêmes de l'air...). Autant dire la mort des écoles de clubs si les négociations menées par la DGAC, la FFA et l'EPFU n'aboutissaient pas... Nous échappons pour l'instant à ce danger, les aéronefs de l'Annexe II restant sous réglementation nationale... Que ceux d'entre nous qui voudraient encore quitter l'Annexe II veuillent bien lever le doigt !!!

Notre souhait est de faire « évoluer » le recrutement, la formation et le suivi des connaissances de nos instructeurs, pour les adapter à l'évolution de la pratique de l'ULM. Elle a évolué, certes par l'évolution des machines, mais plus encore par le goût du voyage et la complication croissante des espaces aériens. De ce simple fait l'instructeur doit avoir aujourd'hui la maturité nécessaire avant de rentrer en stage, puis étudier à apprendre à enseigner, par exemple, de façon plus pointue qu'autrefois, à « décrypter » une carte aéronautique, à s'exprimer correctement à la radio, à comprendre les messages météo... Il devra se remettre régulièrement en cause, constater et améliorer le

niveau de ses connaissances... Il faudra en revenir aux fondamentaux, c'est-à-dire, à l'enseignement du pilotage d'ULM et pas celui d'avions... Nos pilotes doivent savoir poser en campagne et avoir à l'esprit que la panne moteur fait partie intégrante de notre pratique : ce que les progrès de la technologie ont tendance à nous faire oublier.

Bref, sans plus entrer dans les détails, l'environnement et les mœurs d'aujourd'hui ne permettent plus l'amatourisme chez nos instructeurs, véritables chevilles ouvrières de notre mouvement ; le développement de la pratique de l'ULM ou sa disparition à terme dépend étroitement de la qualité de l'enseignement qui sera dispensé à nos élèves.

Vous l'aurez compris, cette évolution -qui ne sera pas une révolution- est un grand et délicat chantier. Il vient de commencer en offrant la possibilité à nos instructeurs d'y participer. Un questionnaire « enquête de métier » leur a été envoyé dont les retours sont massifs. Après dépouillement et analyse par un groupe de travail spécifique, des propositions seront présentées au cours d'un grand symposium des instructeurs... que nous souhaitons voir se dérouler avant la fin de l'année.

Tous les sujets sur lesquels nous travaillons sont à nos yeux importants. Mais évoquer chacun en détails vous obligerait à rester attentifs à mes propos jusqu'à demain matin... mission impossible à réaliser. Je vais me contenter d'en survoler quelques uns pour terminer sur celui fondamental, celui du... scoop... celui de la réglementation.

## Espaces aériens, aérodromes, sûreté

Deux de nos interlocuteurs étant notamment présents, le Général Adam de la DIRCAM et Monsieur Coffin de la MALGH, ainsi que certains de mes partenaires au sein du CNFAS sur ces sujets éminemment délicats, compliqués (plus encore quand certains se font un malin plaisir ou une vocation de les compliquer un peu plus) je les évoquerai certes brièvement, mais avec franchise.

En ce qui concerne les espaces aériens nous sommes dans le compromis permanent et obligatoire : trafic commercial qui prime sur tout pour des raisons économiques, l'aviation militaire qui doit envoyer au combat des pilotes impérativement bien entraînés, et nous petite aviation de loisir qui ne devons pas nous laisser évacuer du ciel par certains qui vraiment, mais alors vraiment, n'ont rien à faire de nous et se demandent pourquoi nous sommes autorisés à les côtoyer, puisque par essence, ils sont les dieux d'un ciel qui leur appartient tout entier. Au départ le jeu semble inégal... Eh bien, nous tirons quand même notre épingle de ce jeu parce que d'autres, des mêmes milieux, comprennent que la vie c'est aussi (et peut-être avant tout) de vivre des passions, qu'il existe toujours des solutions médianes ou alternatives après qu'un dialogue instructif se soit instauré. Je ne veux pas dire que nous soyons toujours entendus et que nous soyons très souvent satisfaits... mais dans ce domaine faire fi des réalités économiques, politiques et de défense serait tout aussi suicidaire que de se cou-

cher sans rien dire et faire devant nos créateurs de zones en tous genres. Je laisse les dires de certains de nos pilotes et les écrits de certains journalises (abandon, complicité, inefficacité...) là où ils doivent rester. Je sais le travail que font nos délégués aux CRA-GALS, ce que fait Michel Hirmke au niveau national et international au nom de la FFPLUM et du CNFAS, ce que nous faisons tous ensemble dans le cadre du CNFAS, avec un maximum d'efficacité si ce n'est de résultats escomptés. Je termine sur ce sujet en disant que si les espaces aériens étaient durant quelques jours tels que souhaités et proposés par certains, alors oui d'autres se rendraient compte des résultats de notre travail ingrat, compliqué, obscur, continu, tenace, parfois décourageant, mais toujours renouvelé. Ce même discours peut s'appliquer aux mesures de sûreté qui vont s'appliquer sur le territoire français et plus particulièrement sur certains aérodromes et en région parisienne. Encore une fois je n'ai pas le temps de rentrer dans les détails, qui feront l'objet de notre part d'annonces et d'explications lorsque les choses seront claires et précises. Mais sachez que sans l'implication et le combat continu des Présidents du CNFAS depuis des mois, nous serions très proches de vivre des conditions très fortement restrictives de libertés fondamentales, et encore plus en Région parisienne où nous avons (je le crois vraiment) sauvé l'essentiel. Que ne veut-on pas nous imposer et nous faire faire au nom de la « sûreté » ! Nous resterons très vigilants, car parfois ce sont nos libertés fondamentales de citoyens en même temps que celles de pilotes qui sont mises à rude épreuve. Il faut savoir jusqu'où nous pouvons et devons aller pour agir en citoyens responsables et participer à la lutte contre tous les terrorismes. Mais nous devons aussi refuser, en tant que citoyens responsables, les balivernes que l'on voudrait nous faire avaler pour prendre des mesures disproportionnées, inutiles, attentatoires à la Liberté de circuler et qui n'amènent aucun gain dans le domaine de la sûreté sinon de faire croire que l'on fait quelque chose... effet de gesticulation... qui nous empoisonnent d'autant mieux la vie lorsqu'elles ne sont nullement adaptées au risques générés par l'aviation sportive et de loisir... A suivre de très très près, sachant que nous ne pouvons que limiter la casse, compte tenu du niveau gouvernemental des instructions données aux forces de police, de gendarmerie et aux forces armées. Mais nous demandons aussi à ceux qui les exécutent de ne pas en rajouter, de ne pas faire preuve de zèle, et de considérer avec attention nos fragilités. Je dois dire que nous avons l'appui de la MALGH lors de toutes les réunions sur le sujet et que la DIR-CAM et le CDAOA nous affirment être attentifs et sensibles à nos « clameurs » ! Il va tout de même falloir gérer incessamment les directives d'une Circulaire Ministérielle adressée aux Préfets, relative au classement des aérodromes dans plusieurs catégories en fonction de leur exposition aux risques. Chacun, en fonction de son classement, se verra appliquer des mesures... dites adaptées... ! Et dont nous avons contribué à atténuer les effets sans avoir le pouvoir de les adapter. Nous préférons privilégier l'acquisition d'une « culture de sûreté », à notre avis plus efficace que des clôtures que l'on peut franchir... nous n'avons été que partiellement écoutés.

Un « Guide de la Sûreté », édité par la DGAC avec notre collaboration, vous sera transmis par nos soins dans les semaines qui viennent.

Autre danger, la fermeture ou les menaces de fermeture d'aérodromes... Charleville, Romilly-sur-Seine et bien d'autres encore... pour également toujours de bonnes raisons... économiques, environnementales, par pure jalousie du bonheur insupportable des autres, la liste des griefs n'étant pas exhaustive, loin de là. Le CNFAS peut apporter un conseil et une aide. Le conseil au plan local de ne pas se laisser surprendre, de se constituer un réseau d'amis bien placés, de se rassembler toutes pratiques confondues et d'avoir des objectifs clairs. Ces conditions ne sont malheureusement pas toujours réunies. En ce qui concerne l'aide, la FFA prépare pour le bénéfice des Fédérations du CNFAS un « Guide de défense des terrains » qui sera mis à votre disposition. Chaque cas est particulier et doit être étudié dans son environnement propre. Mais dans ce domaine rien ni personne ne remplacera, en premier lieu, l'entente des différentes associations des pratiquants de l'aéronautique de loisir... mais là il reste beaucoup à faire.

Enfin je viens de demander à Monsieur Coffin la réouverture d'un dossier sur lequel je ne m'étendrai pas dans la mesure où tout le monde le connaît bien : il s'agit de l'accès normal pour les ULM aux aérodromes contrôlés ou bien où il existe une procédure IFR publiée. La procédure de l'autorisation à obtenir n'est absolument plus d'époque compte tenu des progrès technologiques, de l'évolution de la pratique, de la nature et de la qualité de la formation dispensée. C'est devenu le règne de l'incohérence, celui du petit chef local qui décide sans avoir à se justifier de son interdiction, du traitement inégal du pilote en fonction de son implantation géographique. Jamais, un aérodrome visé par l'arrêté en question, ayant autorisé les ULM à y accéder, n'est, à ma connaissance, revenu sur sa décision. Il faut que cet arbitraire cesse.

## Les autres dossiers

Il y a beaucoup d'autres dossiers en cours de traitement ou d'évolution :

- Sébastien vous parlera de notre projet des « Cadets de l'ULM »,
- de l'outil informatique « RASU » pour l'analyse des accidents,
- de la reprise de la gestion par la FFPLUM de la base de données des terrains non OACI : aérodromes privés, hydrobases et terrains ULM ; tâche assurée il y a peu encore par l'initiateur du système que fut Xavier Werquin. Cette initiative, dont le travail technique est assuré par un bénévole, Mr Mésaglio, permet également le maintien de la publication de la Carte à Bossy qu'une majorité d'entre nous connaît bien. Nous allons l'améliorer pour que chacun puisse avoir, outre



les coordonnées des terrains, les fiches de consignes associées, les schémas et photos, les localisations sur cartes, etc.

- Devant le regain d'intérêt pour la pratique de l'Hydravion et le soutien de Monsieur Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile, pour cette forme d'aviation, la FFPLUM et la FFA projettent ensemble de favoriser la création d'une « Association Française des Pilotes d'Hydraviation (AFPH) », à l'image de l'Association Française des Pilotes de Montagne (AFPM).

D'autre part nous allons passer à la réalisation d'un nouveau site « propulsé », me dit notre spécialiste Jean Pierre Grené, par Joomla. Les incondionnels de l'informatique apprécieront certainement. Il sera notamment collaboratif. ULM INFO N° 71 vous en dira certainement beaucoup plus.

Longtemps cantonné dans ses buts, et là encore, avec le soutien de Mr Gandil, le groupe d'étude DGAC/FFPLUM/FFG/UFH pour la création d'une classe 6 « ULM Hélico » progresse aujourd'hui rapidement avec une sérieuse volonté d'aboutir. Une telle réglementation pourrait voir le jour en début 2011, avec une période probatoire qui serait de 3 ans. J'ai confiance, car je ne vois pas pourquoi ce qui fonctionne en Italie ne serait pas également un succès en France. Et quel espoir de nouvelle jeunesse pour la pratique de la voilure tournante !

Côté « Sportif » une équipe en partie renouvelée, s'appuyant sur les anciens, a pour tâche de relancer la mécanique et d'impulser une nouvelle ardeur. Les championnats régionaux vont se multiplier et le championnat national de Blois sera le laboratoire de nouveautés en terme de scoring notamment. Il sera ouvert aux pilotes étrangers sur invitation et des applications pourraient être retenues pour les futures compétitions internationales afin de leur rendre attrait et éclat. Nos équipes seront présentes en Angleterre pour les Championnats du Monde de multiaxes et pendulaires.

Monique s'occupe toujours avec autant d'enthousiasme de la Commission « Voler au féminin » et prépare soigneusement le rassemblement des femmes pilotes d'Egletons au mois de juillet.

Il y aurait encore beaucoup à énumérer.

Mais nous allons passer, pour terminer, au fondement même de l'existence de notre Fédération : celui de la défense de notre réglementation, celle qui nous autorise à voler en France dans des conditions bien adaptées à la pratique de notre aviation Ultra Légère.

## Réglementations ULM en France et en Europe, le bout du tunnel ! Vraiment ?



Le succès de l'ULM en France, le premier pays au monde pour le nombre des pilotes et des aéronefs ULM, est essentiellement dû à la réglementation qui lui est appliquée, ayant pour fondement un système déclaratif, faisant appel à la notion de responsabilité individuelle, fait assez rare ces derniers temps dans nos Sociétés « sur/contrôlées et sur/réglémentées » pour être mis en exergue.

Autant dire que pour beaucoup d'entre nous la disparition de cette réglementation, au profit d'un système certifié, même léger, signerait le déclin, suivi de l'arrêt de mort de l'ULM tel que nous le concevons, l'aimons et le pratiquons... sans que par ailleurs, statistiquement, il puisse être prouvé que notre pratique est plus risquée que celle de nos amis pilotes d'aéronefs plus lourds, pourtant entravés dans un pesant carcan réglementaire.

Ce danger a pointé son nez il y a maintenant quelques années avec la création de l'EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne).

Chargée d'harmoniser les réglementations dans le domaine de l'aviation pour toute l'Europe, elle prenait tout à fait normalement son rôle au sérieux ; mais tel un bulldozer technocratique, depuis Bruxelles, puis Cologne envisageait rapidement de tout traiter, de tout dominer, de tout certifier et réglementer. Dans certains secteurs, comme celui de l'Aviation Légère de Loisir et Sportive, il n'était pas bien difficile de faire mieux et plus simple que ce qui existe encore aujourd'hui.

Mais en ce qui concerne nos ULM, la plus légère des certifications entraînerait des contraintes excessives faisant reculer les principes auxquels nous tenons tant. Les futurs ELA et LSA seront un progrès pour l'aviation légère mais ce serait une régression notable pour nous si les ULM y étaient inclus.

Ce combat c'est tout le sens de notre engagement à vos côtés et avec votre soutien depuis des années. Si nous le perdions tout le reste deviendrait vain et inutile.

La première bataille fut d'obtenir que certains aéronefs soient définis et classés dans une Annexe du règlement européen définissant le champ des compétences de l'EASA, et qu'ils échappent à son autorité au profit des administrations nationales (la DGAC pour la France). Elle fut gagnée.

La seconde a eu pour objectif de pérenniser cet acquis, en permanence remis en question par une multitude de fonctionnaires européens, de constructeurs, de lobbies de toute l'Europe, pour de multiples raisons trop nombreuses pour être évoquées ici, mais bien réelles et parfois proches de réussir.

La création de l'EMF et notre travail en son sein, votre mobilisation massive il y a quelques années, notre présence à Bruxelles, Cologne, Paris et partout ailleurs en Europe aux réunions traitant de notre avenir et chaque fois que cela s'avère nécessaire, notre présence également au sein du bureau d'EAS, nos visites aux députés européens ou à la Commission européenne (dont dépend directement l'EASA) sont des actes concrets, politiques et de terrain qui se sont jusqu'à présent révélés utiles et efficaces.

Je veux souligner à ce stade l'entier soutien de la DGAC dans cette stratégie, par l'intermédiaire de Mr Gandil qui a pris particulièrement à cœur la défense de l'Aviation Légère en France et en Europe. Je remercie Mr Le Cardinal avec qui j'ai conjointement participé à plusieurs reprises à des réunions à Cologne et dont les interventions ont parfois bien aidé la balance à pencher du bon côté... car celle-ci avait parfois tendance à vouloir pencher du... mauvais côté.

Voici enfin un petit récit des événements de ces derniers mois, qui peut en même temps vous permettre de répondre et de persuader les membres sceptiques de vos associations par rapport à l'utilité de s'affilier à la Fédération, ou à la sempiternelle question de savoir « où passent nos sous ? » :

Au mois de septembre 2009, au siège de l'EASA à Cologne, une réunion a eu pour objectif de clarifier la politique envisagée par l'EASA pour les aéronefs de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008, compte tenu des bruits les plus divers et contradictoires circulant sur ce sujet. J'étais accompagné de Keith Negal, alors Président de la Fédération anglaise d'ULM. J'ai exposé, qu'il nous apparaissait qu'au vu de la situation actuelle, en terme de proposition de réglementation ELA par l'EASA, il nous paraissait prudent que les aéronefs du paragraphe e) restent encore quelque temps dans l'Annexe II. Cette position était en effet le reflet du peu de confiance dans la capacité de l'EASA aujourd'hui à proposer, au niveau européen, une réglementation ULM aussi bien adaptée et simple que dans certains pays de l'Union, comme la FRANCE. Il nous était répondu que notre message était bien entendu, mais qu'il nous était demandé malgré tout de réfléchir aux avantages d'être sous régime de l'EASA et que de toutes les façons, l'EASA lançait un appel d'offre européen pour qu'une société fasse une étude sur les réglementations nationales ULM de l'Union européenne. Le but de cette étude étant de faire tout d'abord un état comparatif de celles-ci, puis des propositions, incluant la possibilité de retirer les aéronefs du e), ou une partie de ceux-ci, de l'Annexe II ; pour les placer bien entendu sous régime EASA. J'ai expliqué que le retrait des ULM de l'Annexe II n'était pas aux yeux de la Commission européenne, rencontrée par EAS, une urgence et qu'il fallait laisser à l'EMF le temps d'élaborer un projet à lui proposer, qui tienne compte des avis et des désirs de l'ensemble de ses membres européens de l'EMF.

Puis en octobre 2009, à l'initiative de l'EASA, une réunion s'est de nouveau tenue à Cologne en tant que « groupe informel », chargé de préparer l'ordre du jour du groupe de travail BR 10, qui devrait travailler durant le printemps 2010, pour proposer à la Commission européenne des modifications du Règlement 216/2008. Il nous était annoncé que l'un des amendements pourrait être une proposition de modifier le statut des ULM de l'Annexe II (ou de certains d'entre eux), pour les placer sous régime EASA. Pour cela, l'étude européenne bientôt commandée par l'EASA à une société sous-traitante, pourrait fournir des pistes. Participaient à cette réunion des représentants des DGAC française (Mr Le Cardinal) et anglaise, des constructeurs d'ULM et de LSA tchèque, allemand, italien et français, ainsi que Tom Gunarson de la FAA américaine. Une seconde réunion s'est tenue en janvier 2010.

A l'issue, l'unanimité de tous les participants s'est faite sur trois points :

- Laisser tranquille les ULM dans l'Annexe II et ne pas modifier leur statut, tout au moins à moyen terme ;
- Revoir le projet de réglementation du LSA/ ELA 1 pour en faire une catégorie autonome en concordance avec le LSA américain ;
- Utiliser l'étude sur les réglementations ULM qui doit être commandée par l'EASA, non pour faire des propositions de modifications de l'Annexe II, mais pour identifier les points forts des réglementations ULM pour les appliquer éventuellement aux LSA.

Le projet de modification de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008 était donc retiré de l'ordre du jour du BR 10.

Cependant, lors de l'appel d'offre pour l'étude des réglementations européennes, une ambiguïté naissait, du fait que celui-ci demandait, qu'à l'issue de l'étude, la société choisie fasse des « propositions » à l'Agence... sans plus de précision, cadre ou limitation.

Cela n'allant pas a priori dans le sens des recommandations du « groupe informel » qui au contraire limitaient et encadraient bien la mission de l'étude, je contactais à plusieurs reprises l'un des responsables de l'EASA les jours suivants. Il me promettait alors de compléter l'appel d'offre par une lettre de mission à la société chargée de l'étude, lui précisant les limites de l'objectif de l'étude et clarifiant le fait que l'EASA n'avait pas l'intention de proposer à la Commission européenne une modification de l'Annexe II, plus particulièrement en ce qui concerne les ULM. C'est ce qui a été fait, suivant en cela ce qui avait été décidé par les membres du « groupe informel » du BR 10 :



→ « It is important to note that the objective of this study is not to affect the Annex II status of the micro-light class, but to extract the best features of the microlight regulations currently used by Member States for their eventual application to ELA 1 ».

→ « Il est important de souligner que l'objectif de cette étude n'est pas de toucher au statut de la classe ULM de l'Annexe II, mais d'extraire les meilleures caractéristiques des réglementations ULM actuellement en vigueur dans les Etats Membres, pour les appliquer éventuellement au ELA 1 ».

→ « the Agency wishes to clarify that it has no intentions to modify the present Annex II in particular in relation to micro-lights. »

→ « L'Agence tient à clarifier le fait qu'elle n'a pas l'intention de modifier l'Annexe II du Règlement européen 216/2008, notamment en ce qui concerne plus particulièrement les ULM » (aéronefs du paragraphe e.) »

C'est écrit noir sur blanc et c'est une première ! Que nous pourrions considérer comme un engagement de la part de l'Agence européenne. Vous pouvez donc comprendre, qu'après tant de combats menés dans l'incertitude et le scepticisme ambiant, il nous soit permis aujourd'hui, pilotes d'ULM français, de nous autoriser quelques instants de joie et d'émotion.

Bien entendu, la pérennité de l'Annexe II n'est pas acquise « ad vitam aeternam »... ... à moyen terme le sujet de la modification de l'Annexe II pourrait resurgir... et nul doute que l'étude de « HAWK » pourrait servir de base de travail à l'EASA dans ce contexte... Autant donc collaborer sérieusement avec Hawk et jouer le jeu honnêtement.

Mais le simple fait de ne pas envisager de modifier l'Annexe II lors des prochains travaux de l'EASA, de la Commission européenne, du Conseil européen et du Parlement européen nous laisse un peu de répit et de temps. Il doit être consacré à élaborer un projet fiable et crédible, qui émane de la communauté des pilotes d'ULM de l'EMF et qui soit acceptable par tous les pays membres. L'initiative doit venir de notre part.

Notre réglementation a donc, potentiellement, encore de beaux jours devant elle. Ce qui doit nous permettre de voler, d'acheter et d'investir beaucoup plus sereinement.

La société anglaise « HAWK » a donc été retenue pour cette étude commandée par l'EASA. Cette société est aujourd'hui notre invitée : elle nous présentera succinctement sa mission, ses objectifs, sa manière de travailler. Son étude sur le système français a débuté hier au siège de la Fédération. Nous lui avons exposé nos vues, nos espoirs et notre détermination. Je termine en soulignant que ces résultats très signifi-

catifs n'ont été obtenus que parce que l'EMF existe et qu'en son sein la FFPLUM y est forte et déterminée. On ne balaye pas d'un revers de la main l'opinion d'une Association qui représente le tiers des pilotes d'ULM d'Europe.

Il faut également des résolutions claires, déterminées et cohérentes, du travail, des déplacements nombreux et la participation en Europe à d'innombrables réunions au niveau national, de l'EAS, d'Eurocontrol, de l'EGAST, de l'EASA...

Si un tel récit ne suffit pas à convaincre nos sceptiques qu'il est nécessaire d'être rassemblés au sein d'une Fédération forte et représentative pour qu'elle pèse utilement sur les décisions, et qu'il est vital de lui donner les moyens financiers de réaliser sa mission et d'atteindre ses objectifs, c'est qu'il n'y a plus rien à faire d'autre que de leur tourner le dos... sachant qu'ils bénéficieront malgré tout du travail fédéral... sur notre dos.

*Je termine en remerciant toute l'équipe qui m'entoure pour l'engagement de chacun et la qualité du travail –souvent ingrat– effectué. En vous remerciant aussi de votre patiente écoute, et surtout de votre soutien pour la politique que nous menons en votre nom. Plus votre confiance sera forte et plus représentatifs et écoutés seront vos élus lorsqu'ils vous représenteront devant les autorités qui nous ont fait pour la plupart l'honneur d'être présents parmi nous ce matin.*

*A très bientôt de vous rencontrer en vol ou sur l'un de nos terrains.*



Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

*« Faites que le rêve dévore votre vie, afin que la vie ne dévore pas votre rêve »*

*Antoine De Saint-Exupéry*





*Présidentes, Présidents,  
Mesdames, Messieurs,*

*C'est avec un réel plaisir que je vous retrouve pour vous présenter les comptes de notre Fédération.*

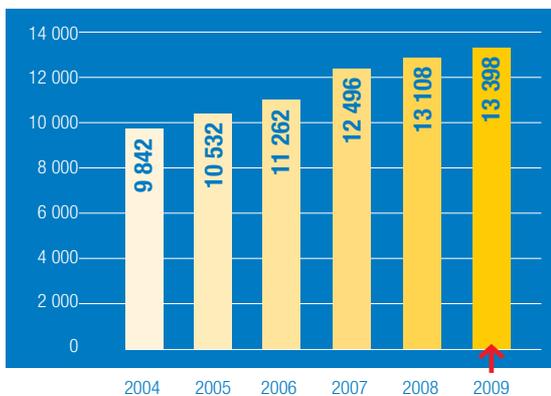
Ces comptes ont été établis sous le contrôle et les vérifications de Mme Vetterl notre Commissaire aux comptes, en collaboration avec notre cabinet d'expertise comptable Cofingec représenté par Messieurs Pelade et Prefol, avec notre comptable Véronique Tagon, notre DTN Joël Amiable et moi-même, votre Trésorière.

Le résultat 2009 présente de nouveau un excédent dû aux 13 398 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2009 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 12 000 adhérents.

Ainsi le montant total des cotisations s'élève à : 750.428 €

Ce résultat excédentaire sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Malgré un contexte économique difficile, notre Fédération continue sa progression.



Conformément aux engagements de l'Assemblée Générale 2009, les quotes-parts "jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux Commissions concernées, pour un montant de 21 215 € pour la commission "jeunes" et de 49 191 € pour la Commission "Comités régionaux".

Le solde des cotisations soit 680.021€62 vient s'ajouter aux autres produits du Siège.

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Fonctionnement	719.738	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	303.405
		Part FFPLUM sur Actions	170.946
		Inscriptions, partenariats	174.980
		Quotes parts Comités Régionaux & Jeunes	70.407
Sous-total 1	719.738	Sous-total 1	719.738

↑ Budget lié au fonctionnement des Commissions

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Siège	752.580	Siège cotisations	680.022
		Autres produits	166.290
Boutique	22.164	Boutique	18.432
Communication	175.977	Communication	93.185
Sous-total	950.721		
Solde excédentaire	7.208		
Sous total 2	957.929	Sous total 2	957.929
<b>TOTAL GENERAL 1 + 2</b>	<b>1.677.667</b>	<b>TOTAL GENERAL 1+2</b>	<b>1.677.667</b>

↑ Budget lié au fonctionnement du Siège

## Investissements 2009

Nous avons dû procéder à la réfection totale de notre Siège social. Mise aux normes de l'installation électrique ainsi qu'une mise à niveau de l'installation informatique. Rafrâichissement des peintures et changement des revêtements des sols.

Ces investissements qui représentent un montant de 172.574€ ont été financés sur fonds propres pour un montant de 92 574€ complétés par un prêt de 80.000 €.

## Cotisations 2011

Après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2011, d'un montant de 1%, qui correspond à l'indice du coût de la vie puisque c'est l'indice qui nous sert tous les ans à ce calcul.

Dominique, dans son rapport moral, vous a parlé de notre projet d'étude concernant les aides jeunes. Nous avons, en effet, constaté que les aides parcelaires portent moins leurs fruits que des aides où plusieurs acteurs investissent ensemble. Nous avons donc décidé, afin de réaliser ce projet, d'appliquer une majoration de 1 % à la cotisation jeunes ce qui la portera à 2€65.



La cotisation de base sera alors portée à la somme de 53€77 à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux Commissions « jeunes » et « Comités régionaux » qui bénéficient du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1€65 +1€

soit 2€65 pour les jeunes et 3€86 pour les Comités régionaux.

Le montant global de la cotisation de base pour 2011 sera de 60€28.

Cette année, je serai très vigilante tant pour les dépenses de fonctionnement du Siège fédéral que pour les dépenses des Commissions car hélas la crise est loin d'être terminée. Nos subventions ministérielles subissent dès cette année une diminution significative tout au moins pour le Ministère des transports et plus particulièrement la DGAC.

Cette politique de rigueur sera indispensable si nous voulons équilibrer nos comptes en 2010.

Je remercie le Président pour sa confiance ainsi que les membres du Comité Directeur.

Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le Ministère de la Santé et des Sports ainsi qu'avec la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous accueille encore aujourd'hui.

*Je vous remercie de votre attention et de votre confiance et suis à votre disposition pour toute explication complémentaire que vous souhaiteriez me demander après les interventions de Mme Vetterl, notre Commissaire aux comptes et de Monsieur Pelade notre Expert-comptable.*



Denise LACOTE  
Trésorière FFPLUM

## Résultat des votes

Inscrits 704 clubs ou OBL soit 1 748 voix.  
138 structures ont votés soit 420 voix.

**RAPPORT MORAL** 416 suffrages exprimés

OUI : 413 NON : 3 Abstention : 0

**RAPPORT FINANCIER** 409 suffrages exprimés

OUI : 407 NON : 2 Abstention : 0

**AUGMENTATION DE LA COTISATION  
FEDERALE à 60,28 €** 420 suffrages exprimés

OUI : 343 NON : 67 Abstention : 10



## Distinction

**Denise LACOTE fait partie des rares femmes à avoir obtenu la médaille de l'Aéronautique, Cette distinction lui a été remise au nom du gouvernement par Dominique Méreuze lors de l'Assemblée Générale.**

Denise Lacote est passionnée depuis fort longtemps par l'aérien. Premier pilote privé avion breveté par la méthode "cessna pilote center" en 1978 elle est depuis 1985 pilote ULM. De 1978 à 1983 elle est cogérante de Héli-France Société spécialisée dans le traitement agricole par hélicoptère sur plusieurs départements. Très active au sein de notre Fédération depuis 2000 Denise a occupé successivement les fonctions de responsable de la Commission Sportive, du Secrétariat Général et avec une main de fer de nos finances depuis 2002.

Elle est membre fondateur du club des Ailes Motorisées, organisatrice de divers rassemblements avion, planeur et bien sur ULM. Elle accueille sur sa base de Grange Dieu à Levroux plusieurs étapes du tour ULM (1997, 1999, 2010), elle y organise avec une grande maîtrise sous l'égide de la FFPLUM : deux Championnats de France (1999, 2000), un Championnat d'Europe (2000), un Championnat du monde (2005).

Femme infatigable Denise, qui est par ailleurs exploitante agricole sur un domaine de 320 hectares, est Présidente de la SAIL, de l'IRAAL, permanente à la société des agriculteurs de France. Conseillère en économie privée, elle supervise la comptabilité de 25 exploitations agricoles.

On comprend mieux pourquoi après toutes ces activités Denise apprécie la détente d'un vol ULM à la tombée du jour.

**Toutes nos félicitations Denise.**



## Distinction

**Dans le cadre des distinctions remises lors de l'Assemblée Générale :**

La médaille FFPLUM remise à :



**M. Alain DREYER,**  
fondateur de la Fédération  
Française d'ULM.



**M. Patrick GANDIL,**  
Directeur Général de la DGAC,  
pour son action en faveur  
de l'aviation légère.



**La médaille de l'Aéronautique à Denis CHEVILLET,**  
pour l'ensemble de son  
parcours et de ses nombreux  
titres en compétition.

**VENTE NEUF ET OCCASION**

**Distributeur**



**NYNJA**

**SKYRANGER**

**air création**

**DTA**

**Atelier / Boutique**

**St exupéry**  
BASE ULM

**Importateur**

**Exclusif :**

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

● Demande de devis sur :  
[www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com)



**GRS**

**galaxy**

**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](http://www.ffplum.com))  
aide Fédérale 1200 € + remise de Galaxy 500 €



**ROTAX**  
AIRCRAFT ENGINES

**Centre de service agréé**

Moteurs neufs et reconditionnés

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

**La référence des pros**

**LYNX**  
AVIONICS

**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](http://www.ulmstex.com))

**Centre de formation instructeur**

**Pendulaire - Multiaxes - Autogire**



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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Championnat de

Côté CLASSIC-CLASS

Le Championnat de France s'est déroulé cette année à Blois, sur l'aérodrome du Breuil. Site connu de tous pour y accueillir en septembre le grand salon ULM. Le "village" de la compétition est basé à l'endroit même où se situent les exposants, c'est donc un terrain et un environnement connus pour la plupart des pratiquants. Ce que tout le monde connaissait moins c'est le temps de mai !

On n'a vraiment pas été gâtés ! Il paraît que la semaine précédente, il a fait chaud et beau... Mais cette compétition va se dérouler sous un ciel bas, voire très bas, gris et humide. Durant les 3 premiers jours, la pluie a arrosé copieusement le terrain. Les prévisions météo ne sont pas réjouissantes pour la semaine. Alors que le championnat a officiellement commencé, on se demande déjà comment vont pouvoir se dérouler les épreuves si la dépression reste bloquée sur le ciel du Loir-et-Cher...

Heureusement, du côté de l'organisation, ça assure ! Toute l'équipe de Max GUILLABEAU et du club « A voile et à moteur » s'est pliée en quatre. Ça court partout pour tenter de renforcer les lignes électriques car du côté du campement pilotes, ça tire à tout va sur les chauffages. La tente restauration est organisée au top ; beaucoup de souplesse dans les horaires, dans la disponibilité, la gentillesse, la variété et la qualité des repas proposés.

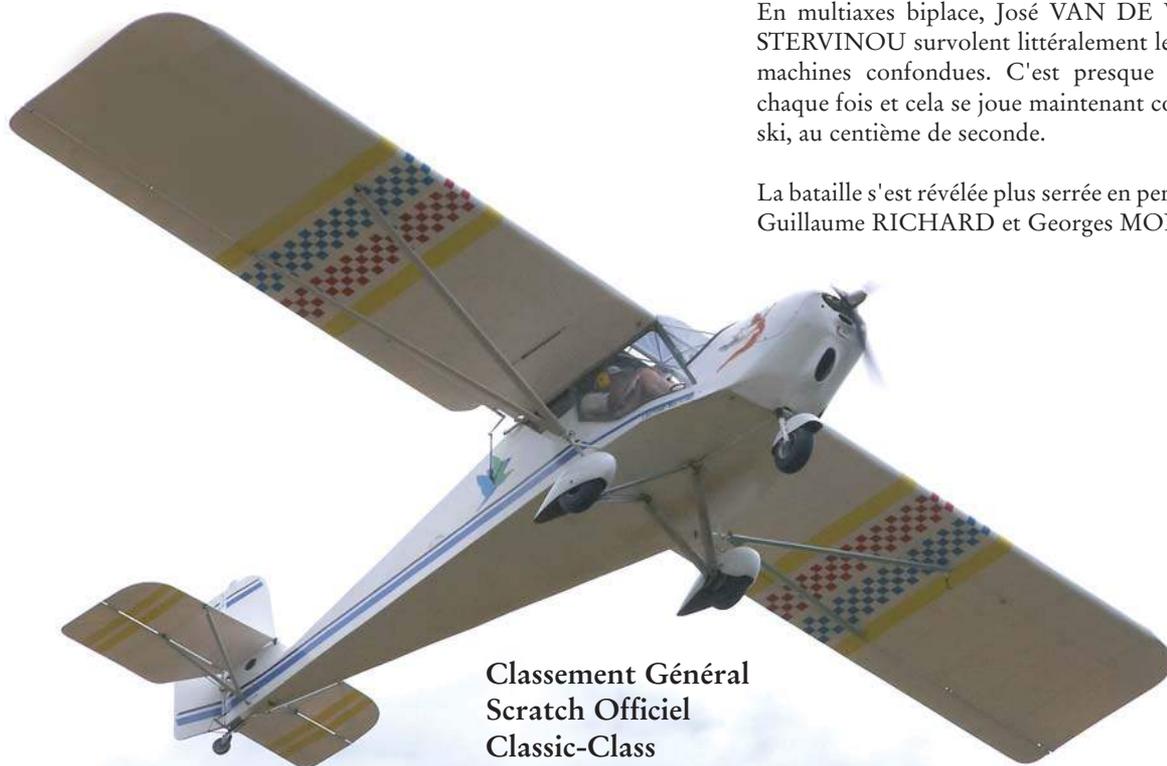
Mercredi matin et 3ème jour de compète, les pendulaires et multiaxes font un essai mais, le plafond est vraiment trop bas pour assurer un minimum de visibilité et de sécurité. Les paramoteurs eux, vont pouvoir lancer leur première épreuve mais certains atterriront mouillés...

Un flux constant de Nord abaisse les températures qui sont tout juste positives. Tout le monde déambule emmitoufflé dans une doudoune ou sous 2 blousons et caché sous un bonnet. Le plafond remonte un peu l'après-midi et toutes les machines peuvent enfin se lancer. Les épreuves ont ensuite presque pu se dérouler normalement le jeudi et le vendredi. Malgré ces conditions météo difficiles, le championnat a pu être validé avec 8 épreuves.

La classe autogire s'étoffe avec 4 machines présentes. Pascal PODOGORSKA et Michel HAEN sont déclarés vainqueurs pour la 2ème année consécutive.

En multiaxes biplace, José VAN DE VEKEN et Julien STERVINOU survolent littéralement les épreuves, toutes machines confondues. C'est presque à la perfection à chaque fois et cela se joue maintenant comme en F1 ou en ski, au centième de seconde.

La bataille s'est révélée plus serrée en pendulaire biplace où Guillaume RICHARD et Georges MONIER remportent



## Classement Général Scratch Officiel Classic-Class

N°	Cat	Open	Iden	Equipage	Epreuve 1 Domaine de vol, régularité	Epreuve 2 Cumul de balise	Epreuve 3 Slalom	Epreuve 4 Vitesse, Eco- distance	Epreuve 5 Recherche de photos	Epreuve 6 A vos photos	Epreuve 7 Cumul PA	Epreuve 8 Short-Short	TOTAL	CLASSEMENT
2	MB		54 AKL	VANDE VEKEN - STERVINOU	31	31	31	31	28	30	30	20	232	1
12	PM		86 EW	GUYON	20	28	24	24	31	25	30	24	206	2
5	PB		07NN	RICHARD - MONIER	21	22	25	26	23	23	30	23	193	3

# France 2010



Podium  
Pendulaire  
biplace



le titre une nouvelle fois, talonnés par le grand retour de Bruno BOURON en compétition après deux années d'absence. Il était accompagné de Mickaël DELAUNAY.



Podium Pendulaire biplace

De nouveaux pilotes arrivent en pendulaire mono-place, certains comportements et résultats sont prometteurs. Pascal GUYON confirme sa position de leader de la classe mais Patricia ROUMIER se rapproche de plus en plus, voilà de quoi motiver ces 2 concurrents.



Podium Pendulaire mono

Jean-Michel SERRE impressionne pour une 1ère participation, il a tout compris d'entrée de jeu. Alban ROCHE, le plus jeune inscrit, révèle une capacité et une motivation qui laissent pourquois pas, présager d'un bel avenir.



Podium Coupe Barcouda

Le dîner de clôture est à l'image de la semaine d'organisation, sans reproche. Pour la plupart, et surtout les jeunes, la soirée est festive et se finit tard dans la nuit en dehors du chapiteau.



Podium Multiaxe  
biplace

Le groupe France va maintenant se retrouver début juin à Couhé pour une semaine d'entraînement avant que les pendulaires et multiaxes participent aux Championnats d'Europe début août à Sywell, en Angleterre, terre de très grands champions comme Paul DEWHURST et Rob GRIMWOOD.



Le groupe des Commissaires

Les pilotes vont devoir sortir les crocs. On leur souhaite d'avoir faim.



José ORTEGA  
Directeur de course - Classic-class



L'équipe des bénévoles



Podium Autogire biplace

Tableau des résultats  
en page 32



# Championnat de France



## Côté PARAMOTEUR

2010, année sans championnat international paramoteur, la Commission Sportive de la FFPLUM avait décidé d'ouvrir sa compétition aux pilotes étrangers. Ce qui nous proposait un plateau de plus de 85 équipages en paramoteur. Sur le terrain du Breuil, habitué au grand rassemblement annuel de Blois, l'endroit semblait idéal pour mélanger toutes les sous-classes dans le peu de temps laissé libre par la météo. Même la pluie, le vent et les températures glaciales pour la saison n'ont eu raison de l'optimisme et de l'enthousiasme affichés par les membres du club "A voile et à moteur", organisateurs exemplaires de ce championnat.



## Du haut niveau et une ambiance chaleureuse

Le grand chapiteau affichait complet lors de chaque briefing, où étaient présentées les épreuves alternativement en trois langues ! Cette coloration internationale, souvent décriée par le passé, a fait de notre championnat l'un des plus relevés et recherchés au niveau international, mais que d'organisation ! En effet toutes les classes différentes "décollage à pied monoplacement homme et femme, décollage à pied biplace, chariot monoplacement et biplace" sont autant d'épreuves à cumuler puis à gérer. Malgré tout, chaque classe aura pu concourir dans plus de 10 manches, alternant économie, navigation et maniabilité avec notamment une manche aux pylônes très appréciée de tous.

MUZELLEC et Pascal VALLEE, qui outre leurs qualités de pilotage ont amené dans la compétition ULM une rigueur dans la préparation du matériel et de la logistique, rarement vue à ce jour en ULM.

De ces enseignements nous n'oublions pas le niveau atteint par les filles Coralie MATEOS, Sandrine MUZELLEC et Carole GOBBE, qui progressent au fil des ans, ce qui les rapproche très sérieusement des meilleurs pilotes actuels.



ALAIN BARTHÈRE  
Directeur de course - Paramoteur

# Résultats

## Calife à la place du calife

La France suit la tendance générale du développement des chariots et biplaces en compétition, preuve de la bonne santé de notre Fédération. Le nombre d'équipages présents et le niveau général progressent, mais nous devons encore élever notre niveau pour prétendre à des podiums en compétition internationale.

L'épreuve reine des décollages à pied monoplacement cumulait cette année tous les équipages, féminins, masculins et étrangers. 2010 aura non seulement été un grand cru, mais aura surtout livré quelques renseignements majeurs pour une bonne réussite en compétition : travail et rigueur !

Bien entendu l'aisance naturelle d'Alexandre MATEOS, reconnue unanimement, ne suffit pas à expliquer sa réussite quand on sait le nombre d'heures qu'il passe à s'entraîner. S'il a pris la place de Mathieu ROUANET, son mentor, il ne le doit qu'à sa persévérance et au travail. Il en est de même pour ses poursuivants : David

CLASSEMENT	Équipage	Aéronef
<b>Pendulaire Monoplacement</b>		
1	Pascal GUYON	AIR CREATION RACER - HIRTH / LA MOUETTE IPSOS 12,9
2	Patricia ROUMIER	ALIZES - CORSAIR MP25 / ELLIPSE TITAN CX
3	Jean-Michel SERRE	CONSTRUCTION AMATEUR - MINI 2 EVO / ELLIPSE TITAN CX
<b>Pendulaire Biplace</b>		
1	Guillaume RICHARD / Georges MONIER	AIR CREATION TANARG 912ES / BIONIX 15
2	Bruno BOURON / Mickaël DELAUNAY	O2B - HKS / LA MOUETTE ORYX 14,9
3	Dominique CHAUMEREUIL / Sylvie FORESTIER	PEGASUS - QUICK R 912S
<b>Autogire Biplace</b>		
1	Pascal PODOGORSKA / Michel HAËN	MAGNI - M16
2	Stéphane KUBLER / Cécile HEMELSDAEL	AUTOGYRO - CALIDUS
3	Dominique MERCIER / Frédéric POIRIER	MAGNI - M22
<b>Muti-axes Biplace</b>		
1	José VANDE VEKEN / Julien STERVINO	AERO SERVICES - SUPER GUEPARD 912
2	Roland VAN BROEKHOVEN / Roland GALIBERT	ICARUS C42
3	Assaad ASSAKER / Toufic RAHI	ICARUS C42
<b>Paramoteur Décollage à pied Homme monoplacement</b>		
1	Alexandre MATEOS	MINIPLANE TOP 80 / OZONE VIPER 2
2	David MUZELLEC	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Pascal VALLEE	ADVENTURE XRACE / DUDEK PLASMA
<b>Paramoteur Décollage à pied Femme monoplacement</b>		
1	Coralie MATEOS	MINIPLANE TOP 80 / OZONE VIPER 2
2	Sandrine MUZELLEC	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Carole GOBBE	ROS 100 / ITV LAPOON
<b>Paramoteur Décollage à pied Biplace</b>		
1	Christophe CHARON / Joseph RIVAL	AIR CONCEPTION MONTANARI / ITV AWAK TANDEM
2	Olivier BERISTAIN / Célia DOMINGUES	HXE R220 DUO / ITV DAKOTA BI
3	Didier BUARD / Sandrine FOUCHY	AIR CONCEPTION MONTANARI / ITV AWAK TANDEM
<b>Paramoteur Chariot Monoplacement</b>		
1	Pascal BUREL	PAP ROS 125 / ITV DAKOTA
2	Pierre BOURGUE	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Sébastien BARBOT	KANGOOK CORSAIR M25 / PARAMANIA FUSION
<b>Paramoteur Chariot Biplace</b>		
1	Alain MAINGUET / Claudine MAINGUET	ADVENTURE FUNFLYER / ADVENTURE XPRESSO
2	Bruno LIONDORE / Béatrice MORIO-LIONDORE	ADVENTURE FUNFLYER / ADVENTURE XPRESSO 2
3	Dominique LETHUILLIER / Françoise LETHUILLIER	CONSTRUCTION AMATEUR / ITV PARAPENTE

Actuellement dans les kiosques !

www.trouverlapresse.com

et dans les boîtes aux lettres des abonnés !

ULM<sup>iste</sup>

ULM<sup>iste</sup>

le magazine du pilote d'ULM

infos essais voyages reportages pédagogie technique portrait écoles chroniques bonus

**Essais :**

- Air Création Tanarg BioniX
- Best Off Nynja
- Skyleader

**Voyage :**

- La Corse par l'Italie

**Pratique :**

- alu poli
- essence
- la sécurité dans les bulles
- occasions
- l'avion pour de vrai
- paramoteur légal ?

**ULMistes :**

- Maya, grand-mère et pilote !
- Forum

**Ca pique :**

- Aviation électrique : solution ou problème ?

N° 1 : (avril), mai, juin 2010



Dossier spécial : Travailler dans l'ULM, c'est encore possible !

Le mag d'ULM qui cause l'ULM !

Trimestriel de 96 pages

Soit  $96 \times 4 = 384$  pages 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 sur notre site Internet (ou voir page 99)

Tarifs valables en France métropolitaine

Le numéro 2 en kiosques fin juillet !

www.ulmiste.com

Avec l'aimable participation de Gédéon de Biyanvrac

16-19  
septembre  
2010

# coupe icare

37<sup>e</sup>



saint hilaire du touvet - lumbin  
[www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)

# La forme et l'esprit

La vocation d'ULM-Info n'est pas de faire des essais de machines, de donner des prix, de faire des comparatifs. ULM-Info parle de la politique de la Fédération et de sa défense du mouvement ULM. C'est à ce titre que nous ouvrons ces pages pour parler du rôle essentiel de certaines personnalités dans le développement de notre aventure. Nous faisons une place toute particulière aux constructeurs, moins pour parler des machines que de l'esprit qui les anime.

## La forme et l'esprit

Notre président a coutume de nous parler de l'esprit ULM comme une dominante de notre activité et un trésor qu'il convient de cultiver et de garder jalousement.

Cet esprit fait de convivialité, d'amitié, de ferveur et de la fierté d'appartenance au mouvement ULM, basé sur le plaisir et la simplicité a été le moteur de notre évolution. Il a permis à notre activité de se développer et de fédérer la grande majorité des pratiquants. Dans ce paysage il y a un homme qui fait l'unanimité et qui est l'exemple parfait de cet esprit.

Je l'ai rencontré, beaucoup d'entre vous le connaissent et l'apprécient, c'est Jean-Daniel Roman. Passionné, depuis l'âge de 15 ans il se lance très jeune dans la construction d'un CP80 qui lui prendra 6 ans. Il découvre l'ULM en 1980 avec un vector 600, et deviendra instructeur sur baroudeur tout en pratiquant une activité "plasturgie & composite". En 1992 il reprend l'atelier de mécanique de son père dans le petit bourg de Toulonjac entouré de verdure tout près d'une petite rivière.



Soudures au Tig du Guépard, du travail de bijoutier.

À ce jour plus de 170 machines volent et Jean-Daniel est toujours dans le même atelier tout près de l'aérodrome de Villefranche de Rouergue en compagnie de son chien près de sa rivière et heureux d'y être.

Pas de grand projet de développement, pas de souhait d'usine ultra moderne, pas d'évolution fracassante de ses modèles, la simple volonté de fabriquer des machines abordables, solides, aux qualités de vol éprouvées et dont les propriétaires seront pleinement satisfaits...



Jean-Daniel Roman dans son atelier.

Il est rare, lors de discussions sur les terrains ou dans les clubs, d'entendre la moindre critique sur la qualité intrinsèque des appareils ou le sérieux de son créateur, au contraire l'opinion est unanime pour vanter la gentillesse, la qualité d'écoute et le dévouement de celui qui représente bien l'Ulm dans sa vraie philosophie...

Une volonté constante de faire en sorte que les pilotes profitent de chaque moment de plaisir et de liberté.

A la moindre difficulté Jean-Daniel va faire le maximum pour les aider, c'est sa très grande force. C'est le pragmatisme, le respect des valeurs, l'ouverture aux autres que cet "artiste" lucide applique au quotidien. Il est le meilleur exemple de la philosophie qui nous est chère et qu'il convient de cultiver et d'encourager.

Pierre-Henri LOPEZ  
Secrétaire Général



1<sup>er</sup> événement : un bol d'air

## à Gap pour les Assureurs

Le 22 septembre 2009, comme toujours à Tallard : une météo splendide... à croire que Dominique Méreuze avait même convié la météo à l'organisation de cette Journée de Découverte. Découverte... oui, mais aussi une rencontre, celle du monde des assurances avec celle de l'ULM.



"LA REUNION AERIENNE", compagnie d'assurances retenue par l'UFEGA et la FFPLUM pour le programme d'assurances 2010-2012, est invitée à découvrir les pilotes et leurs machines. Michel Beauchesne (Président) et Denis Muniglia représentant de LA REUNION AERIENNE, Caroline Cognet-Renard et Philippe Mariani représentant d'AIR COURTAGE.



Le soleil s'est déjà installé dans le ciel et nous sommes accueillis par nos hôtes :

- Pascal Foucher De Brandois nous présente son autogire, le M16 de MAGNI. Il nous explique comment cet appareil hors du commun peut voler et dans quelles conditions.
- Dominique Méreuze et Alain Mack nous font découvrir leurs pendulaires : le Tanarg de AIR CREATION.



- Nicolas Collombon et Jérôme Gallet nous présentent leurs multiaxes : le FK9 et le FK14.
- Samuel Dupland nous propose la découverte du LAMBADA de AEROIMPEX, un motoplaneur étonnant.
- Thierry Simonet présentait ses paramoteurs (BACK BONE) qu'il construit sur le site de Tallard.

Après l'explication technique et les contrôles préliminaires, chacun enfle la tenue appropriée et s'installe à bord des machines. Mise en route, test moteur et nous voilà, à tour de rôle, engagés sur le taxiway en direction de la piste 21. Un point radio avec la Tour et puis... c'est le décollage en quelques dizaines de mètres. Sur l'aérodrome de Tallard, l'activité aérienne est intense entre les rotations des avions largeurs de para, les parachutistes, les ULM et l'aviation et pourtant tout paraît fluide.

Nous découvrons les machines, leurs conditions de vol, le pilotage, mais nous profitons surtout de la magie d'être portés au-dessus d'un paysage splendide : Montagne de Céüse - Lac de Serre-Ponçon - La vallée de la Durancela - Vallée de l'Ubaye. De retour sur l'aérodrome, nous échangeons nos sensations avant d'échanger nos places passager. La journée se termine avec l'arrivée de Mathieu De Quillacq et son surprenant CH7 KOMPRESS (hélicoptère en kit).

Mathieu nous explique le fonctionnement de cette machine, sa situation actuelle et quelques heureux élus partent pour un vol de découverte.

Dominique Méreuze nous propose de mettre fin à notre journée en partageant nos impressions et celles des pilotes, les passionnés. Pascal nous invite à la tour de contrôle afin de nous expliquer comment fonctionne la régulation de la circulation.

**Nous remercions tous nos hôtes de nous avoir fait partager leur passion au cours de cette journée.**



Aux côtés de Dominique Méreuze, Monsieur le Maire de Quiberon et Saada - En bas : J.M. Le Doux, L. Plassart et J. Millasseau

Après la « journée découverte ULM » à Gap, Michel Beauchesne (Pdt de LA REUNION AERIENNE) a fait le rapprochement avec sa passion de la Voile. De là est née l'idée d'associer l'ULM au monde de la Voile. Ainsi, LA REUNION AERIENNE, sponsor de la régates Le Tour de Belle-Ile 2010, a proposé à la FFPLUM de participer à cet événement les 8 et 9 mai 2010.

Le Comité régional de Bretagne a été mis à contribution et s'est investi dans l'organisation du 1<sup>er</sup> rassemblement ULM à Quiberon : Le Week-end APPEL D'AIR !

Ce week-end est l'occasion de faire partager à des sportifs leur passion réciproque. Parallèlement à cette rencontre et en étroite collaboration avec les plus grandes structures

## "Appel d'Air" à Belle-Ile

Photos :  
Anne Marie  
Le Dorze

hospitalières de Bretagne et Pays de Loire (CHU de Nantes, CHU de Vannes...), EOL (organisateur du Tour de Belle-Ile) met en place l'opération APPEL D'AIR dont l'objectif est de permettre à des enfants hospitalisés de participer au Tour de Belle-Ile. APPEL D'AIR représente pour ces enfants une occasion unique à la fois de découvrir la navigation en participant à une grande course, et aussi de profiter d'une des plus belles îles bretonnes par la mer.

Les enfants et leurs accompagnateurs, familial et médical, rejoignent ainsi un événement où la compétition n'est pas le but premier, mais prône davantage des valeurs humaines, de rassemblement, de plaisir, et de solidarité. Une vingtaine d'enfants vont embarquer sur les voiliers le samedi et feront leur baptême ULM le dimanche. Le Comité de Bretagne représenté par Joël Millasseau, Anne-Marie Le Dorze, Laurent Plassart et la FFPLUM ont ainsi préparé les journées des 8 et 9 mai. Les enfants garderont un souvenir éternel de leur week-end « extra-ordinaire » !

**Grand succès pour ce premier rassemblement sportif et social. Bravo à tous les organisateurs et participants.**



Jeremy avec J.M. Le Doux



De gauche à droite : J. Millasseau, M. Beauchesne, D. Méreuze et P. Mariani.

**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

## 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**



*Vente, location, parc permanent, entretien, école*



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

Depuis plus d'une quinzaine d'années le « Tour ULM » se veut le vecteur d'une passion, le porteur d'une certaine image de l'Ultra Léger Motorisé et le pédagogue qui délivre un savoir en terme de navigation aérienne et de sécurité des vols.

Le succès est venu au rendez-vous de ce « Barnum » aéronautique, le plus important au monde en ce qui concerne l'ULM, avec plus de 130 aéronefs, plus de 270 pilotes, copilotes, navigateurs, et membres de l'équipe d'organisation.

Devenu au fil du temps l'ambassadeur en France et à l'étranger de la pratique passionnée mais raisonnée de l'ULM, il véhicule les valeurs de Liberté, de dynamisme et de responsabilité tout à la fois individuelle et collective.

C'est pourquoi nos partenaires institutionnels et commerciaux n'ont pas hésité à rejoindre la « caravane » logistique et la « flotte aérienne » du Tour ULM. Ils en partagent les valeurs et ont souhaité par leur présence à nos côtés nous aider à les développer encore, dans une société qui a bien besoin de retrouver le goût de l'effort gratuit, du bonheur à conquérir, du travail bien fait, du risque calculé et accepté.

C'est avec une grande joie que nous vous accueillerons sur l'une des étapes du Tour ULM 2010 et que essayerons de vous faire partager notre émerveillement, à chaque vol renouvelé, de la pratique de l'ULM.

Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

BORDEAUX-MÉRIGNAC



Notre avenir est écrit dans le ciel

Au départ de Romans Sur Isère, traversant la France d'Est en Ouest, après avoir déployé nos ailes au pied de nos montagnes des Alpes, nous rejoindrons la côte Atlantique pour participer à l'une des nombreuses manifestations qui, durant des mois cette année, exprimeront des sentiments de fidélité, de reconnaissance et d'admiration pour nos pionniers aquitains qui prenaient leur envol il y a un siècle déjà.

L'occasion aussi, de retrouver nos racines profondes et notre identité en rencontrant les « Vieux Débris ».



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

**TOUR ULM**  
du 30 juillet au 6 août **2010**  
**Départ Romans Sur Isère**

## “Classe 1 et sous-classe 1A”

L'heure du premier bilan approche, et durant le dernier comité directeur en mai nous avons marqué un point d'étape sur les éléments travaillés avec l'administration depuis maintenant bien plus d'un an.

L'objectif initial de nos conversations tendait vers une communication à l'assemblée générale de la fédération, au mois de mars 2010, des premiers points concrets acquis dans le domaine réglementaire : adaptation des textes à la réalité quotidienne vécue par les instructeurs, les pilotes et les écoles de paramoteur. Force est de constater le retard. Et pourtant, les éléments se mettent en place.

Eclaircissons ces points :

- La réglementation de la classe « paramoteur » nécessite une simplification, car tout simplement, une voile, structure souple et accrochable à tout, ne se comporte pas comme une aile rigide. L'Ulm obtenu avec un montage aile-GMP ou chariot, répondra en majeure partie aux qualités de vol reconnues à la voile.

Alors que tous les textes en vigueur émanent du « rigide », inadapté à notre mécanique du vol, vitesse, maniabilité, poussée moteur et qualité de plané...

- La plupart des pilotes ignorent ou contournent, en toute bonne foi, les textes en vigueur, et sont considérés par l'administration comme des constructeurs amateurs, alors que ce n'est que très rarement le cas.
- Les discussions actuelles cherchent à clarifier cette situation, et l'administration s'est déclarée favorable à mettre en œuvre la simplification du contexte réglementaire de la classe paramoteur selon les principes d'une classe unique 1 (pas de sous-classe), de l'identification unique et à vie d'une voile (considérée comme l'ULM).

Les sous-ensembles moteur/chariot/passager ne sont pas détaillés sur la carte d'identification, dans la mesure où le constructeur de la voile a spécifié les limites de masse et de vitesse inhérentes au vol sûr du profil en question.

A ce titre une réunion des fabricants et importateurs de voile s'est tenue au siège de la fédération, avec la participation de la DGAC.

Nous sommes en train de tirer les conclusions opérationnelles des différentes prises de positions, exprimées lors de cet échange. Globalement, le dossier avance dans la bonne direction.

- Il n'en reste pas moins que rien n'est encore acquis, et que tous les autres sujets n'ont pas encore été traités ou bien sont refusés pour certains par la DGAC.

Ces autres points traitent d'une réforme du cursus de l'instructeur, de la révision de la teneur des questions de l'examen théorique ULM (paramoteur), de l'adaptation des textes concernant la création des plateformes homologuées pour le paramoteur, de l'adaptation des textes à l'activité itinérante professionnelle du paramoteur (baptêmes, stages itinérants de formation) et enfin diverses questions concernant le partage des tours de piste sur plateformes homologuées, ou les hauteurs minimum de survol...

Bref, autant d'améliorations soulevées par notre spécificité, liée au vol souple et lent, voire planant.

Il est certain que nous réaffirmons notre volonté de suivre la réglementation ULM en général et les caractéristiques qui définissent cet univers, dans lequel nous nous reconnaissons pleinement.

Souhaitez-nous bon courage dans la poursuite des rendez-vous, et à bientôt, au plaisir de vous annoncer de bonnes nouvelles !

Luc de Tilly

• **PILOT SHOP** •  
**EQUIPEMENTS POUR  
 L'AVIATION DE LOISIR**



**Systemes de sauvetage pour aéronefs**

**BRS**  
 Defining Aviation Safety

Différents modèles pour s'adapter  
 au mieux à votre aéronef

**www.kbi-ul.com**

## ETAT CIVIL

Prénom : Gédéon

Nom : Biyanvrae (Galouzeau de...)

Signe particulier : ulmiste à  
tendance paranoïaque

“**Bon alors,  
l’aviation,  
ça fait  
du bruit.**”



La celle à moteur, du moins, c’est-à-dire toute, que l’aviation sans moteur à un moment ou l’autre du processus volatoire, on n’a pas encore vue. Bon. Et aussi, l’aviation, ça se promène, donc ça déplace son bruit à travers les vertes prairies et chantantes vallées, dirait le poète de concours municipal. Mais y’en a des, qui se promènent pas. Tournent en rond, qu’ils. Et alors, dans le journal local, on t’explique doctement que c’est juste pour t’emmerder avec du bruit, alors qu’en vrai, on le sait bien, c’est pour apprendre à faire, pour pouvoir, très vite plus tard, aller bruiteur par-delà la colline et tout.

Que donc, du coup, les riverains de nos aérodromes et autres bases ULM, couinent-ils que « ouais, tout ça, bruit, vacarme, pas dormir, mémé fait mou et tout et tout »...

Alors quoi ? Il est répondu à ces gens-là, les ceux qui se plaignent des bruitages inconvenants, qu’ils n’avaient qu’à pas venir s’installer là, ce qui n’est peut-être pas idiot, vu que, à moins d’être très vieux, ils ne peuvent avoir pris possession de leur habitat avant l’aérodrome, vu que ces plates-formes sont pour la plupart d’un âge respectable, à part quelques terrains ULM. Ici, le Gédéon s’incline. Mais il sait, paysan qu’il est, que la terre a toujours raison et qu’elle finira toujours par l’emporter. Or, que dit-elle, cette terre, que du coup, plus il s’incline plus il entend ce qu’elle lui dit, dans son bon sens d’essence ? Il lui dit, ce bon sens, que ce n’est pas aussi simple et que ce n’est pas comme ça que ça fonctionne forcément. Cette logique, en effet, participe du principe « premier arrivé – premier servi », ou, si tu préfères à l’envers, « dernier arrivé tu fermes ta gueule ». Il veut bien ça, le Gédéon sauf que quand d’autres appellent ça la préférence nationale, donc priorité aux premiers arrivés, on crie aux fascistes... ou pas ? Ou alors, s’agissant d’aviation, ce serait très différent et pas du tout pareil ?

Ben le Gédéon, du coup, ça le dérange et le démange, cette affaire-là. Il trouve, même, pour poser un avis définitif, que le dernier arrivé a autant de droits que le premier, si c’est un citoyen honnête. L’inverse, dernier arrivé premier servi, faut pas déconner non plus, que y’en a un qui a proposé ça comme concept, il fut et reste incompris et ça s’est mal terminé pour lui...

Voilà.

Et quels sont-ils, ces droits que le dernier il en a autant que le premier ? Bon, y’en a plein, on va pas les passer en revue tous, hein, mais juste un : le droit à la paix. Le droit de jouir pacifiquement de son petit bout de jardin qu’on s’est endetté à vie pour se l’offrir et que du coup, on n’est pas tellement d’accord pour qu’un aviateur vienne perturber son dominical rituel de merguez belle-maman. Ben vi. L’aviateur, lui, a tout autant le droit d’en jouir, de ce droit au silence, or capacité de jouir n’engendre point obligation, aussi est-il tout à fait légitime de ne pas en user, de ce droit. L’aviateur, donc, jouit pleinement de son droit au silence en produisant son vacarme dominical. Ce qui n’empêche nullement, soit dit en

passant, l'usufruit du droit au familial rituel susmentionné, tout en ayant loisir d'y opposer une bonne excuse, tiens. Mais le problème, c'est que ce droit ne peut point se prévaloir de l'exclusion de tout autre. Que y'a des philosophes, tu sais ces perturbés du bulbe qui réfléchissent pendant des heures à des concepts abscons et finissent par te me nous pondre des règles indiscutables, qui ont donc pondu, conséquemment, l'idée de l'intérêt individuel et de l'intérêt collectif. « Ma liberté s'arrête là où commence celle des truies », ou un truc dans le genre. C'est assez idiot, cette affaire-là, que si t'y regardes un peu de près, autrui, c'est toi aussi, pour les autres et que du coup, la liberté, y'en a plus, de liberté. Mais quand même, le Gédéon va essayer d'être de bonne foi, une fois.

La liberté de l'aviateur, c'est de faire du bruit. Celle du piéton, c'est de jouir du silence (qu'il peut, à sa guise, agrémenter de quelque éclat de voix, rapport à belle-maman). Bon. L'aviateur, on dit ici que c'est l'individu. Le merguez'man, c'est le collectif. Si, il est plus nombreux, merguez, c'est peut-être regrettable mais c'est ainsi.

Or donc, pour que son intérêt individuel ne vienne pas empiéter sur l'intérêt collectif, l'aviateur doit veiller à ne pas faire de bruit, ou alors pas trop, juste ce qui est raisonnable et que si après ça le collectif gueule encore on peut envisager la lutte armée...

Et puis alors bon, pour que tout le monde soit d'accord et puisse se taper dessus au tribunal plutôt qu'en vrai, qu'on appelle ça la « civilisation », on a dit des lois. Qui posent des normes de bruit. Et que tous les aéronefs les respectent, ce qui fait que l'irascible voisin n'a jamais raison, à défaut d'avoir tout à fait tort.

Or donc, vu que merguez est plus nombreux que l'aviateur, il va voir son maire qu'il élit plus que l'autre et le somme de prendre arrêté que sinon il votera plus pour lui, lui et toute sa famille sur 25 générations. Et alors, l'autre, pas le choix, l'autre, vu que la démocratie, c'est pas se faire élire pour le bien du peuple comme on t'a dit à la communale, non, c'est se faire élire et le rester. Et que puisque le bruit n'est pas opposable, rapport aux normes, il cherche bien et trouve de quoi dire. Sa municipalité, sympathique mais modeste bourgade de 7000 habitants, n'a pas de zone industrielle, tiens ! Il lui en faut une à la hauteur des ambitions de ce premier magistrat ambitieux qui ignore que le tissu industriel mondial est désormais bridé, nom d'un chien ! Et alors là, crac, tu connais la suite ! L'Etat lui a fait cadeau de réserves foncières inestimables, à la condition expresse qu'il maintienne ces aérodromes, puisque c'est de ça qu'il te cause, le Gédéon, pendant une période de latence. Le latent consommé, youpi à nous les réélections, sus aux couillons qui volent et font du bruit ! Et tu connais la suite...

## 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>





## Parka 3 en 1

70 €

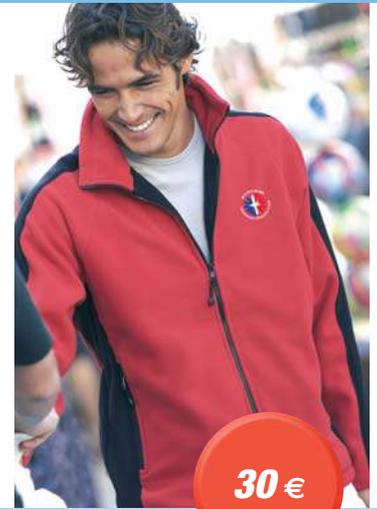
100 % polyester,  
coloris rouge/noir.  
Tailles : M, L, XL, XXL.



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/m<sup>2</sup>,  
col côtes, 3 boutons,  
tailles M, L,  
XL, XXL.

## Sweetshirt capuche

30 €

80 % coton  
20 % polyester.  
Coloris : blue navy.  
Capuche doublée avec  
cordon ton sur ton,  
poche kangourou.  
Toutes les finitions  
à double pique.  
Face externe en  
100 % coton  
peigné.



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



9 €

## Casquette 6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,  
taille unique.



## Pendule quartz

diamètre  
20 cm.

10 €



6 €

## Porte clé fédéral

Acier nickelé



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 €



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.

25 €

## Lady Racing

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



13 nouvelles structures au second trimestre 2010	Pratique(s) ↓
AZUR ULM - ULMODROME 02820 CORBENY 06.18.57.94.56 <a href="http://www.azur-ulm.fr">http://www.azur-ulm.fr</a> ←	
AEROCLUB DU HAVRE JEAN MARIDOR - AERODROME DU HAVRE OCTEVILLE 76620LE HAVRE 02.35.48.35.91 <a href="http://acbjm.free.fr">http://acbjm.free.fr</a> ←	
AEROCLUB LOUIS ROULAND - SECTION ULM - AERODROME BERRE LA FARE 13580 LA FARE 04.90.42.64.52	
MOHAMMED ET ACHRAF ULM - (MA - ULM) 39 RUE MAILLOT 77120 COULOMMIERS 06.09.24.99.21 <a href="http://www.ma-ulm.weonea.com">http://www.ma-ulm.weonea.com</a> ←	
ULM LACS OCEAN - AERODROME DE BISCAROSSE PARENTIS 2100 ROUTE DE PARENTIS 40600 BISCAROSSE 06.07.25.56.04 <a href="http://www.ulmlacsocean.com">http://www.ulmlacsocean.com</a> ←	
AEROCLUB DE SAINT GIRONS - AERODROME DE SAINT GIRONS-ANTICHAN 09190 SAINT LIZIER 05.61.66.53.77	
AERO-CLUB JEAN MERMOZ - AERODROME DE RIBERAC-SAINT AULAYE - TOURETTE 24600 VANXAINS 05.93.90.10.41	
CALAO RACE - AERODROME DE LA FERTE GAUCHER - ROUTE DE CHOISY EN BRIE 77320 LA FERTE GAUCHER <a href="http://www.calaorace.com">www.calaorace.com</a> ←	
LES PETITES AILES DE MORLAIX - AERODROME DE MORLAIX PLOUJEAN 29600 MORLAIX	
AIRPLUM AC - 17 RUE DE LA QUERQUEILLE 31650 SAINT ORENS 05.61.39.87.41	
LOT PARAMOTEUR - LES CAZELLES - ROUTE DE L'HOSPITALET 46090 LABASTIDE MARNHAC 06.70.68.03.31 <a href="http://www.lot-paramoteur.com">www.lot-paramoteur.com</a> ←	
ARC EN CEIL PARAMOTEUR 57440 ANGEVILLERS 06.15.43.75.37	
AIR BLEU ULM - AERODROME LE MANS-ARNAGE - ROUTE D'ANGERS 72100 LE MANS 02.43.85.57.77 <a href="http://airbleu-ulm.fr">http://airbleu-ulm.fr</a> ←	

## UNE NOUVELLE AILE



Après plusieurs mois d'étude et d'essais, le nouveau « **G1 SPYL** » donne pleine satisfaction.

**Ses atouts :** plus léger - de 6 kg, plus rapide, avec un gain de 10 à 15% en vitesse de croisière, même comportement stol que son aîné avec plus de stabilité. Enfin, le rétrofitage possible sur les appareils de l'ancienne gamme G1.

Visitez notre site  
**[www.g1aviation.com](http://www.g1aviation.com)**  
ou contactez-nous directement  
**522, Chemin des Carmes**  
**84250 LE THOR**  
**Tél : 04.88.38.29.01**  
**[contact@g1aviation.com](mailto:contact@g1aviation.com)**



**Du 14 au 18  
juillet 2010**

Rassemblement  
des pilotes européens  
Salon des métiers  
de l'aéronautique  
Spectacles aéronautiques  
Ateliers de constructions  
Animations pour les enfants  
Salon des exposants  
Chapiteau international

La Bourgogne vous accueille pour faire la fête autour de l'aviation :  
concerts, ambiance, cinéma, sorties touristiques, camping...





# 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.



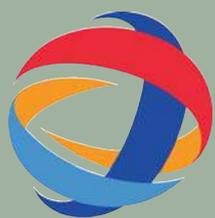
**Subvention Parachute, mission accomplie !**

Depuis 2007 avec l'aide de la DGAC, la Fédération accorde des subventions parachutes aux machines club à hauteur de 1200 euros pour les multiaxes, les pendulaires et les autogires et de 300 euros pour les paramoteurs.

**150 machines club ont ainsi été équipées.**

Ce programme était prévu pour trois ans. Les dernières demandes seront étudiées avant le 10 Juillet (cachet de la poste faisant foi).

Nous proposerons en 2011 un autre dispositif.



**TOTAL**

**Partenaire Officiel du Tour ULM 2010**



**10 €**

**AVEC VOTRE LICENCE**



**ABONNEZ-VOUS À ULM INFO !**

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](http://www.ffplum.com)





**AIRSPORTS ASSURANCES**

Une marque d'AIR COURTAGE

[www.air-assurances.com](http://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](mailto:ffplum@air-assurances.com) - [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)  
ORIAS n° 07 000 679 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)

