

ULM

info





Crédit : UPH

IL ÉTAIT UNE FOIS...

Voici le temps des fêtes de fin d'année et des histoires extraordinaires.

Il était donc une fois un fluet petit aéronef, appelé « ULM pendulaire Hydro », qui commit l'acte tout à fait condamnable et répréhensible de voler sans transpondeur, sans contact radio ni autorisation dans un espace aérien qui les exigeait (CTR- Classe D).

Le destin voulut qu'il fût repéré par un beau bimoteur, piloté par des pilotes des douanes. Que firent ces beaux messieurs ? Ils dénoncèrent bien évidemment tout aussitôt l'intrus sur la fréquence. Une manœuvre du bimoteur s'ensuivit pour tenter l'identification. Puis un hélicoptère Écureuil de la Gendarmerie Nationale s'en mêla pour tenter de forcer au déroutement. Ensuite, le contrôleur d'approche, dont le radar n'arrivait pas à repérer le petit et fragile ULM en question, demanda à un chasseur « HUNTER » de « l'intercepter et d'essayer de lui faire peur pour le faire se poser » ; avant que, suprême honneur, un hélicoptère « Tigre » de l'ALAT réalise enfin la mesure de contrainte d'itinéraire et d'arraisonnement.

Le conte, qui, vous vous en doutez, n'en est malheureusement pas un, s'est finalement bien terminé, fort heureusement, pour l'équipage de l'ULM qui a pu rejoindre en vie et sans dégât la surface de l'eau... en dépit de l'émotion et de la grande peur ressenties de façon bien compréhensible.

Quatre marteaux-pilons pour un moustique, ça fait beaucoup, c'est tout à fait disproportionné, ridicule et surtout très dangereux.

Étudié par la CMSA*, l'AIRPROX* déposé à l'encontre du pilote de l'ULM fait ressortir que l'ULM était bien entendu en infraction. La Commission demande, à juste titre, que les Fédérations Aéronautiques rappellent à leurs pilotes l'obligation de contact radio et d'emport de transpondeur en espace aérien de classe D. Et plus généralement le respect par les pilotes de notre aviation sportive et de loisir des différentes règles qui régissent la navigation aérienne; règles que nous devons scrupuleusement suivre, si nous voulons rester crédibles et assurer notre sécurité, ainsi que celle de ceux que nous côtoyons dans les cieux. Il en va réellement de la pérennité de notre activité aéronautique. Nos instructeurs ont par ailleurs un grand rôle à jouer dans ce domaine, car le négliger serait criminel pour notre avenir. Nous devons être capables d'adapter notre enseignement et nos comportements à une pratique qui évolue au rythme des progrès techniques et du domaine de vols de nos aéronefs ULM.

Mais ces pilotes et contrôleurs professionnels qui nous jugent si sévèrement et parfois nous toisent avec une certaine suffisance, se doivent également eux aussi et tout autant que nous de respecter les règles pour notre sécurité commune. Ils doivent faire preuve de professionnalisme, de mesure et de raison. Il est impératif qu'ils nous montrent l'exemple s'ils veulent être respectés, écoutés et eux aussi rester crédibles.

Or dans cette affaire, la CMSA relève des dysfonctionnements, notamment liés à des interceptions contraires aux règles en vigueur, car effectuées par des pilotes non entraînés pour les mettre en œuvre (mesures engagées et effectuées disproportionnées, risquées et hasardeuses), déclenchées par le contrôle d'approche sans autorisation de la chaîne opérationnelle adéquate (Mission de Sûreté Aérienne), avec l'emploi d'une phraséologie inadéquate et dangereuse. Pour couronner le tout, le bimoteur (civil) affrété par les douanes évoluait sous régime de circulation aérienne militaire (CAM V) sans autorisation de l'autorité habilitée à la délivrer. En cas d'accident les responsabilités n'auraient certainement pas été toutes du côté de l'ULM, dont par ailleurs nous ne cautionnons pas la légèreté de la préparation de la navigation de la part de son commandant de bord.

Mais qui accepterait que des vies soient perdues pour un tel motif ? Au nom de la « Sûreté », nos autorités, censées être chargées de notre sécurité, de nous protéger et de nous rassurer seraient-elles prêtes à perdre professionnalisme, sang-froid et bon sens, vertus garantes de la sécurité de tous ?

En réalité nous sommes tous du même côté... celui de la passion du vol ! Nous évoluons dans le même ciel et partageons les mêmes émotions ! Respectons tous les règles si nous voulons continuer à vivre en Liberté!

Et surtout, respectons-nous mutuellement...

Ce sont mes vœux à votre intention pour l'année 2011.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



* CMSA : Commission Mixte de Gestion de la Sécurité et du trafic Aérien.

* AIRPROX : AIR PROXIMITY
"Un AIRPROX est un incident au cours duquel deux aéronefs se sont trouvés dans une situation de rapprochement dangereux en vol ou au sol. Rapporter un AIRPROX est une obligation légale et constitue un élément important de la sécurité aérienne. Tout AIRPROX fait l'objet d'une analyse qui vise à améliorer les procédures ou la formation des personnels mais pas à sanctionner les éventuels fautifs."

Transparence

Le contenu d'ULM-Info peut paraître austère au lecteur non averti comparé au paysage bigarré des magazines d'aviation. On y parle Réglementation, Politique de l'Aviation Légère, Droit, Assurances, on y parle beaucoup de Sécurité, assez peu de voyages, jamais d'essais de machine. Bien entendu, nous faisons tous nos efforts pour en rendre le contenu attractif et la richesse du mouvement ULM, des structures, des comités, des sports nous y aide.

Ce choix est cependant délibéré.

ULM-Info est fait par une équipe d'élus qui portent une vision de notre pratique et qui essaient, entre idéal et réalité, de la défendre sans faiblesse et avec générosité. Dans cette équation la Sécurité et la Réglementation sont les piliers à partir duquel tout se tient ! D'où notre insistance et cette transparence que nous espérons efficace.

Faut-il ajouter qu'ULM-Info est fait par des bénévoles, ce qui n'exclut nullement le professionnalisme ? Diffusé à plus de 10 000 exemplaires, il ne repose que sur votre fidélité.

Bonne lecture, beaux vols, belle année !



Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM

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.

10,50 €
AVEC VOTRE
LICENCE



2
Evénements et dates à retenir

3
Réglementation 100cv max

Dominique Méreuze

5
ULM en 2050

Sébastien Perrot

9
L'ULM 2010 en chiffres

10
Espace aérien

Michel Hirnke



13
les étapes 2011

14
Le bon carburant

Thierry Couderc

16
Les Cadets de l'air 2011

Jean-Charles Chevrier

17
Mémo sécurité, la 3è édition

Sébastien Perrot

18
Etude de l'accidentologie

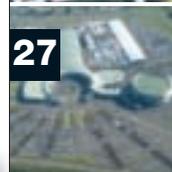
Thierry Couderc



26

Au féminin

Monique Bouvier



27

Comités régionaux

Thierry Charamon



28

Vol adapté

*Bernard Reymann,
François Campos
et Jean-Paul Burgues*



30

Assurance

Caroline Cognet



32

Juridique

Serge Conti



34

Boutique fédérale



36

Lu pour vous

Miguel Horville



37

Subventions fédérales et Adhésion 2011

Sommaire 74



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

Directeur de la Publication :
Dominique Méreuz
Rédacteur en Chef :

Sébastien Perrot
Crédit Photos : DTA, Philippe Marguier, Philippe Tisserand, FFPLUM. Couverture : François Denis - Raid Adventure Organisation.
Design & print : Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 11 000 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2010

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.



Le "Pack ULM"

Les Éditions Cepaduès ont présenté au dernier salon de Blois le "Pack ULM". Un coffret comprenant quatre titres de leur production, destinés à l'élève pilote ULM : Le Manuel du pilote ULM est la base théorique de la formation initiale ; l'ouvrage "400 questions" permet de mesurer sa progression pédagogique ; "Apprendre à piloter les ULM Multiaxe" est la partie pratique, pilotage, de la formation. Quant au fascicule "La Réglementation ULM", il reste un passage nécessaire pour plus de sécurité.



Réf. 94800
Prix public :
85 euros
+ 7 euros
de port.



Classe 6...

"Le rêve devient réalité"...suite de notre dernier ULM-Info : "Le rêve passe au concret" ...l'expérimentation est prête à prendre de la hauteur à La Fare ! Les premiers candidats élèves, parmi tous les sélectionnés, Bernard Reyman et Geneviève Niederhauser, sont prêts pour l'envol avec leur instructeur, Raoul Brunel.



101 ans

Tous les anciens (très nombreux) du Tour ULM connaissent notre pilote féminine, Françoise Convert, dont nous apprécions tous le courage et la gentillesse. Mais nous nous souvenons tous également de son papa, Joseph, qui il y a quelques années encore l'accompagnait au sol et assurait sa logistique lors de des nombreux périples de sa fille.

Ce fut une grande joie et une grande émotion que de participer à la célébration de son 101ème anniversaire au mois d'octobre, avec ses nombreux amis du monde

ulmiste des alentours venus l'honorer. Sa mémoire intacte et alerte nous a permis de retourner avec un grand intérêt dans le passé...et de constater avec lui que la vie y était parfois très rude ! Nous l'oublions trop souvent. Gourmand il n'a pas manqué de manger sur le champ les macarons dont il raffole et qui venaient de lui être offerts.

Levant le verre à sa santé, toutes et tous lui ont donné rendez-vous l'an prochain ...même date même heure !

Dominique Méreuze



2 100 000 Vol Moteur !

Avec son N° 300, vous serez 2 100 000 à avoir acheté Vol Moteur. Merci, ça crée des liens ! En kiosque le 10 février, vous verrez qu'il "tourne" à fond !

www.vol-moteur.fr

Pierre Pouchès et son premier stagiaire

Le Comité régional de Franche-Comté a organisé du 11 au 24 octobre, une formation pour l'entretien des moteurs 2 temps et 4 temps sur l'aérodrome de Besançon-Thise. Devant le succès de cette opération ce stage

s'est déroulé sur 2 semaines. Plus de 30 pilotes ont reçu les excellents conseils de Pierre Pouchès, qui a eu le plaisir de retrouver 20 ans après, son premier élève : Jaky Caille, correspondant compétition au sein du Comité régional.

Florence Doizelet

Les prochains stages mécaniques du CNFTE

Date Prévue	Dépt.	Stage	Lieux	Contact
du 21 au 24 février	47	2 T	Montpezat d'Agenais	05 53 95 08 81
les 26 et 27 février	47	4 T	Montpezat d'Agenais	05 53 95 08 81
1er et 4 mars 2011	59	2 T	Valenciennes	03 27 33 20 20
5 et 6 mars 2011	59	4 T	Valenciennes	03 27 33 20 20

Les stages sont gratuits pour les jeunes de moins de 25 ans.



Ecole de mécanique - CNFTE Pour tous renseignements, contactez Pierre Pouchès -Tél.: 05 62 68 82 64

PARAMOTEUR DECOLLAGE A PIED



Nord-Ouest :

GUISCRIFF SCAËR (Bretagne, Morbihan, Guiscriff 56560) le 23-24-25 Avril 2011 (report le 30 Avril - 1er Mai 2011)
 Contact : Valéry GELY 06 62 26 60 46

Centre :

GRANGE DIEU-LEVROUX (Centre, Indre, Levroux 36210) le 16-17 Avril 2011 (report le 23-24 Avril 2011)
 Contact : Thierry Charamon.

Nord-Est :

ROMILLY SUR SEINE LFQR (Champagne-

Ardenne, Aube, Romilly-Sur-Seine 10100) le 9-10 Avril 2011 (report 16-17 Avril 2011)
 Contact : Michel Chauveau.

Sud-Est :

ASPRES SUR BUECH - LFNJ (PACA, Hautes-Alpes, Aspres-Sur-Buëch 05140) le 16-17 Avril 2011 (report le 30 Avril-1er Mai 2011)
 Contact : Auvergne, Rhône-Alpes, Paca, Corse.

Sud-Ouest :

BANADETS LF8255 (Midi-Pyrénées, Tarn et Garonne Abefeuille - Lagarde 82290)
 Contact : Olivier Marty 06 75 72 25 52
 Marc Coffinet 06 13 73 05 56

Sud-Ouest :
 Infos à confirmer



Le championnat de France

aura lieu du 29 mai au 4 juin 2011 à l'aérodrome de Couhé-Vérac.

100 Cv max, c'est fait !



Dans le programme fédéral 2009-2013, vous pouviez lire à la rubrique Réglementation « Puissance max des moteurs portée à 100 Cv max pour sortir de l'ambiguïté entre la puissance continue et la puissance max ». Après de nombreuses réunions avec les services de la DGAC concernés, le Journal Officiel a fait paraître l'arrêté ci-dessous qui ne retient plus que la notion de puissance maximum.

Le 16 novembre 2010 - JORF n°0265 du 16 novembre 2010
Texte n°25 - Arrêté du 28 octobre 2010 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

Article 1

Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 susvisé sont modifiées ainsi qu'il suit :

1. Dans la définition de classe 1 (dite paramoteur), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace. » sont supprimés.
2. Dans la définition de classe (dite multiaxe), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace. » sont supprimés.
3. Dans la définition de classe 3 (dite multiaxe), les mots : « la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (V) » sont remplacés par les mots : « la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage (VSO) ne dépasse pas 35 noeuds (65 km/h) en vitesse conventionnelle (Vc) ».
4. Dans la définition de classe 4 (dite autogire ultraléger), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace. » sont supprimés.
5. Dans la définition de classe 5 (dite aérostat dirigeable ultraléger), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 80 kW pour un biplace. » sont supprimés.
6. Dans la définition des sous-classes 1 A, 2 A et 3 A aux classes 1, 2 ou 3 (dites à motorisations auxiliaires), les mots : « la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 25 kW et » sont supprimés.

Article 2

La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française et applicable trois mois après sa publication.

Fait à Paris, le 28 octobre 2010.

Pour le Ministre et par délégation.

La Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile,
F. Rousse.

Commentaires de la FFPLUM :

En ce qui concerne "la vitesse minimum", il s'agissait de mettre la définition au diapason de celle de l'Annexe II du Règlement Européen 216/2008 sur le sujet. La nouvelle définition de la vitesse minimum n'implique donc plus de devoir maintenir une vitesse minimum de 65 Km/h en continu. Pour les appareils qui décrochent, il suffira que cette vitesse de décrochage ne soit pas supérieure à 65 Km/h.

Pour ce qui est de la puissance des moteurs des ULM, c'est la notion de "puissance maximum continue" qui est supprimée. En revanche, cette puissance reste limitée, pour chaque classe d'ULM, à la seule et simple notion de "puissance maximum".

La prise d'effet du nouvel arrêté est fixée à dans 3 mois, c'est-à-dire au 16 février 2011.

Exemple concret :

Le texte initial, encore en vigueur jusqu'au 16 février 2011, permet à un ULM biplace pendulaire d'être propulsé par un moteur jusqu'à 81 cv de puissance maximum continue, et jusqu'à 102 cv de puissance maximum (pour le décollage essentiellement et sur un court laps de temps). Dans trois mois il lui sera autorisé un moteur de 102 ch de "puissance



maximum”, tout simplement ! Ainsi, par exemple et dans ce cas précis, le Rotax 912 S n'aura plus besoin d'être vendu avec des culasses bleues en France, associées à une limitation de puissance maximum continue à 81 cv, alors qu'il est monté à l'étranger avec des culasses vertes, associées à une puissance maximum continue supérieure... les culasses pourront toutes avoir la même couleur !... ce qui facilitera par ailleurs l'acquisition d'ULM identifiés initialement à l'étranger. En conséquence, la puissance maximum autorisée (continue ou pas, en fonction du manuel d'utilisation du constructeur du moteur), pour toutes les marques, passera dans 3 mois, de 81 cv à 102 cv pour les biplaces pendulaires et multiaxes... et le principe est exactement le même pour chacune des autres classes, en biplace et en monoplace.

Une précision :

Dans le texte initial, toujours en vigueur pendant les 3 prochains mois, (*Navigabilité des ULM - Arrêté du 23 septembre 1998 - Titre 1 - Généralités - Article 2 - Modifié par Arrêté du 4 mars 2004*), la définition de la puissance maximum des moteurs pour la classe 2 (pendulaire) est inscrite dans la définition de la classe 3 (multiaxe), “*Un ULM de classe 2 ou de classe 3 - pendulaire ou multiaxe - répond aux conditions techniques suivantes : la puissance maximale continue est inférieure ou égale à 45 kW pour un monoplace et à 60 kW pour un biplace... la puissance maximale est inférieure ou égale à 60 kW pour un monoplace et à 75 kW pour un biplace...*”. C'est pourquoi le nouvel arrêté modificatif ne fait référence qu'à la modification de la définition de la classe 3 !!!

En modifiant le paragraphe relatif à la définition de la classe 3, l'arrêté modifie en même temps, et la définition relative à la puissance des moteurs de la classe 3 (multiaxe), et celle de la classe 2 (pendulaire)... !

Dominique Méreuzé

En résumé :

Classe	Monoplace Puissance Max	Biplace Puissance Max
Paramoteur Sous classe A1	60 kW (81 cv) 30 kW (40 cv)	75 kW (102 cv)
Pendulaire Sous Classe A2	60 kW (81 cv) 30 kW (40 cv)	75 kW (102 cv)
Multiaxe Sous Classe A3	60 kW (81 cv) 30 kW (40 cv)	75 kW (102cv)
Autogire	75 kW (102 cv)	90 kW (122 cv)
Aérostaf Dirigeable	75 kW (81 cv)	90 kW (122 cv)

St ex upéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif

Visibilité, stabilité
et confort de 48 à 260 km/h.



SKYLEADER
AIRCRAFT

Parachute de secours



La sécurité accessible à tous.

GRS

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

La référence des pilotes



Casques pour
Pendulaires



Casques pour
Multiaxes

En stock



M6 6201
VHF-AM Transceiver



8006401
MODE 5
Transponder

Centre de formation Agréé

Pendulaire - Multiaxes - Autogire - Paramoteur



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

Montpezat d'Agenais

Tél : 05 53 95 08 81

www.ulmstex.com

L'ULM

en 2050 ?

L'exercice périlleux de la prospective est souvent plus intéressant par ce qu'il révèle d'une époque que par la portée des prédictions qui sont très souvent déjouées. Qui pouvait se douter dans les années quatre-vingt qu'il n'y aurait plus de transport supersonique en 2010 ? Qui pouvait prévoir dans les années 20 que les hydravions seraient des dinosaures ? Et qui sentait en 1980 que l'ULM serait ce qu'il est devenu ?



crédit photo : source Onera

C'est dans le cadre très sérieux d'une étude de l'ONERA intitulée "*Transport Aérien 2050 des recherches pour préparer l'avenir*" que se déploie ce qui ressemble à de la science-fiction, ou plus exactement de la technique-fiction, peuplée d'acronymes étranges souvent anglicisés comme 4D, 3NN, des BWB. L'analyse envisage quatre scénarii principalement centrés sur l'aviation de transport mais qui tient compte en creux des deux autres secteurs d'activité, l'aviation militaire et l'aviation de loisir qui nous concerne donc indirectement.

Quatre scénarii

Le premier scénario est celui du Ciel Illimité UnLimited Skies(ULS) qui se représente un monde qui n'est pas "fondamentalement contraint par la disponibilité de l'énergie" dans lequel le nombre de machines augmente de manière significative. Le second scénario est celui de la Régulation, nettement plus sensible à la fragilité des énergies fossiles et conscient de la nécessaire modération du développement. Le scénario 3 est encore plus radical, "Retour sur terre", monde qui fonctionne sans énergie fossile et qui ne rejette rien, dans ce dernier cas le trafic aérien commercial est totalement remis en cause. Enfin le dernier scénario imagine un "monde morcelé" qui anticipe une situation géopolitique tout à fait différente, traversée par les inégalités, dans laquelle les régions du globe se développent de manière autarcique

selon des modèles qui peuvent emprunter aux trois situations précédentes. La Chine étant plutôt illimitée quand l'Europe serait "Retour sur Terre". Voilà en gros le décor planté, où l'on comprend que les trois premières possibilités sont des variations d'intensité sur la restriction environnementale de la plus ouverte à la plus contrainte et que la dernière est un morcellement de l'univers de l'aviation qui vient à l'encontre de cette universalité que l'imaginaire de l'aviation a toujours porté avec lui depuis ses origines, même si cette universalité idéale ne correspond pas toujours avec les pratiques réelles. Comment s'organise pratiquement ce nouveau monde de la technique ?

Avec plus ou moins de diversité selon la richesse des scénarii, les machines évoluent pour être plus frugales en énergie. L'aile volante (pour sa capacité d'emports) fait son grand retour après avoir dominé les inconvénients du confort pour les passagers (absence de visibilité, grandes amplitudes, ailes à grand allongement sur le modèle du Hurel Dubois). Elle montre malgré la difficulté pour les infrastructures, son intérêt. L'aile rhomboïde semble optimiser au maximum ces avantages en proposant une configuration insolite. C'est cependant du côté des motorisations que l'évolution est la plus décisive avec la généralisation des moteurs ouverts et le grand retour de l'hélice qui permet de gagner en rendement mais dont le bruit doit être limité par des architectures de machines qui masquent son impact pour le sol ou avec des motorisations qui sont fondues dans la machine. Machines qui utilisent toujours plus de matériaux composites gagnant en légèreté et en résistance. Mais ces anticipations paraissent secondaires face à l'évolution radicale du pilotage qui dans tous les scénarii est expulsé du cockpit, soit au profit de l'avion sans pilote (en matière militaire) soit en prenant un statut qui est celui de superviseur !

"Du fait de la complexité et de la quantité des variables en jeu, totalement saturantes pour les capacités humaines, une gestion de ce type ne peut être confiée qu'au système. Si ces appareils sont occupés par des passagers, ils n'embarquent donc plus de pilote. Le rôle (à bord) de celui-ci a disparu avec l'arrivée à maturité du système de contrôle automatisé qui en assume désormais la fonction. L'homme demeure présent dans la boucle à travers deux fonctions distinctes : un superviseur dans l'avion (évolution du rôle de commandant qui, à bord, détient l'autorité et représente la compagnie) et un commandeur au sol (évolution du rôle de contrôleur vers celui de superviseur ayant mission de gérer les situations d'urgence non prévues par le système)"

L'automatisation du pilotage et celle de la régulation sont synthétisées dans la 4D (forcément une de plus dans le futur !), la quatrième étant la dimension du temps qui permet de réguler en temps réel les machines les unes par rapport aux autres. Dans ce contexte, où il faudrait également évoquer l'avenir des infrastructures au sol, qui changent peu dans leur principe, et les outils de productions qui sont entièrement numérisés. Mais la question qui nous préoccupe est celle de la place d'une aviation sportive et de loisir dans ce monde de machines sans pilote ?



crédit photo : source Onera

Cas du scénario 1

"Quant à l'aviation légère (vol à voile ou motorisé), elle doit demeurer une discipline de pilotage, à condition toutefois d'être intégrée au reste du trafic automatisé. Elle est principalement constituée d'appareils à propulsion électrique, qui bénéficient de l'évolution normale de ce type de motorisation allant vers l'accroissement de la puissance spécifique. Ces avions demeurent très légers et de petite taille. En termes d'équipement, ils sont coopératifs : ils communiquent en temps réel leur position au système ainsi qu'aux autres aéronefs. De plus, leurs pilotes disposent d'une visualisation en 3D (de type Head Up Display, par exemple) du volume de ciel les entourant qui, par un codage couleur, indique si telle zone est libre, interdite (car occupée à l'instant) ou si elle est sur le point de le devenir dans un délai déterminé. De quoi s'intégrer dans le système de manière naturelle et non conflictuelle."



crédit photo : source Onera

Cas du scénario 2

"L'aviation éducative et sportive, instrumentée de manière à disposer de capacités coopératives, conserve une place, notamment grâce à la propulsion électrique, très efficace du fait des progrès réalisés à la fois pour les autres types d'appareils et pour les moyens de transport terrestres."

Cas du scénario 3

"L'aviation légère n'a sa place dans ce contexte que si elle est totalement neutre pour l'environnement. Il est toutefois logique de concevoir que des progrès technologiques effectués au bénéfice d'autres applications permettent, par effet d'aubaine, de conserver une activité aéronautique éducative et sportive. Typiquement, la propulsion électrique, dont la miniaturisation et l'augmentation des performances (sans oublier la capacité à recycler sans pollution les batteries...)



crédit photo : source Onera

réalisée pour l'industrie automobile, peut autoriser la conception d'appareils très légers ne rejetant rien dans l'atmosphère et dont l'énergie serait gratuite pour l'environnement. Les planeurs, décollant à l'aide d'un treuil électrique, ou les moto-planeurs électriques seraient, eux, totalement légitimes."



L'automate ou l'ULM ?

Avec toutes les réserves nécessaires, entre le scepticisme et la stupeur, il faut cependant noter que par une étrange ironie de l'histoire, l'aviation de loisir qui a été la première à apparaître dans la première décennie du XXème siècle, avant que ne se développe l'aviation militaire durant la première guerre mondiale et l'aviation civile dans l'immédiat après-guerre, serait la dernière à conserver l'expérience véritable du pilotage. Ce monde de demain vient donc fracturer la continuité qui postulait que mutatis mutandis un planeur, un Fuga Magister et une Caravelle partageaient une technique et des sensations de pilotage globalement ana-

logues. C'est sur ce postulat qu'est fondée la politique de formation depuis l'après-guerre. Le brevet de base, le PPL, les BIA, les Cadets de l'Air s'inscrivent dans cette universalité du pilotage et correspondent dans la plupart des cas à l'expérience historique réelle de la majorité des pilotes civils encore aujourd'hui. L'arrivée de la simulation depuis une dizaine d'années a déjà fait pressentir que l'on pouvait être pilote virtuel engagé dans une gestion de système avant d'être un pilote réel faisant corps avec une machine. Si l'étude fait le constat, de ce qui est déjà pour nous une tendance, elle permet par ailleurs de mieux sentir la nécessité de préserver une autre aviation. L'aviation légère ne serait donc plus la porte d'entrée dans la continuité d'une expérience de pilotage mais une expérience d'un autre type de vol, le seul qui engage vraiment le plaisir physique du vol et c'est à ce titre quelle devrait être promue. "Voler autrement". Air France ou la DGAC 2050 auraient ainsi tout intérêt à acheter des ULM pour permettre encore de sentir la réalité du vol à côté de la virtualité de la gestion. L'argument n'est pas que provoquant. Il faudra bien remplacer les TB10, pourquoi ne pas le faire avec un FK9. Non pas pour le certifier, mais bien au contraire pour sentir une autre aviation ! Pour vivre la dimension physique du pilotage que rien ne remplace. A l'inverse il ne faudrait pas que nous-mêmes soyons fascinés par l'automatisation au point de perdre de vue notre raison de voler. Si notre réglementation est ouverte aux approches les plus innovantes (mettons un Ipad comme EFIS par exemple), il ne faut cependant pas nous couper de la racine sensible du pilotage qui ne fait pas du vol en ULM une session comme une autre d'un jeu virtuel ! Bien entendu il faut se méfier de cette compréhension souvent malsaine que l'on se fait de l'automatisation, en y voyant un Golem ou un Terminator qui se retournerait contre l'esprit de ses créateurs. L'automate comme source d'information n'est pas une menace à condition que celui qui l'exploite lui donne un sens.

Le bel avenir de la légèreté

Mais la reconnaissance de ce plaisir de voler pour lui-même va de pair avec une évolution des machines en harmonie avec le pilote et les éléments. L'étude emploie souvent le



le "G1 SPYL" un stol français haut de gamme



Le "G1 SPYL" un stol français haut de gamme, confortable, décollage en quelques mètres, facile à piloter. SAV exceptionnel.

Tél : 04.88.38.29.01

contact@g1aviation.com

Consultez notre nouveau site sur

www.g1aviation.com



G1 Aviation

522, Chemin des Carmes - 84250 LE THOR

Publicité



terme de vol à voile ou motorisé (cela tombe juste pour une fédération de planeurs légers motorisés) qui correspond en gros au cadre technique de l'ULM actuel. L'avenir de l'aviation sportive et de loisir passe par la légèreté à la fois pour des raisons techniques (allègement des structures et des motorisations) mais aussi pour des raisons réglementaires, où le seuil de l'aviation de transport est vite franchi.

A côté de ces tendances globalement favorables, il faut cependant mentionner l'épineux problème de la coexistence d'une aviation totalement automatique et d'une aviation de loisir. Le grand principe de notre activité est régi par le *Voir et Eviter*, et les tentations sont grandes et périodiques de le remettre en cause par des obligations réglementaires d'emport de transpondeurs qui prennent toutes les lettres de l'alphabet. Mais là encore en fantasmant la technique, on risque de se tromper sur les décisions à prendre. Pourquoi vouloir caler les techniques de l'aviation la plus lourde sur celles de la plus légère ? La décision très colbertienne d'imposer le schéma vertical de l'anticollision est peut-être dépassée. Pourquoi ne pas décider de la penser en fonction des exigences de l'aviation de loisir. Ce n'est pas à l'ULM d'embarquer un transpondeur pour que l'ULM l'évite, n'est-ce pas au drone de prouver qu'il peut s'intégrer en mode VFR ? Pourquoi ne pas mettre la technologie à hauteur de la sensibilité humaine. L'évolution époustouflante de la cartographie, de la géolocalisation, l'univers déroutant des Smartphone ou des tablettes graphiques rendent les pronostics sur les systèmes à mettre en œuvre assez aléatoires et manquent peut-être d'ambition sur ce que pourront vraiment faire des appareils automatiques. Nous disons cela avec toute la prudence qu'exige ce genre de fiction mais avec la conviction que perdre le VFR ou ségréger les espaces serait une manière presque définitive d'expulser l'expérience concrète du pilotage. Au contraire dans un monde de l'aviation civile optimisée par la "4D" avec une aviation militaire essentiellement dronisée, on peut imaginer gagner de l'espace sur les TMA ou sur les couloirs d'entraînement basse altitude ? On pourrait peut-être même s'y atteler dès maintenant à condition de ne pas anticiper systématiquement les schémas les plus contraignants.

L'analyse se termine par des recommandations d'axes de recherche en insistant particulièrement sur cinq d'entre eux « *Il s'agit de l'avion électrique, des configurations d'appareils innovantes, de la propulsion et des aérodromes neutres en CO₂, ainsi que de l'automatisation complète du trafic aérien.* »

Puisque ces recommandations ont pour but d'orienter entre autres l'action publique, on peut faire remarquer que l'histoire des innovations (bien réelle celle-là) accorde une place importante aux microstructures, à leur souplesse et à leur diversité qui sont en quelque sorte l'humus nécessaire de l'innovation.

L'inertie des macrostructures ventripotentes, la complexité de leur organisation interne, la lenteur des processus de décision peuvent scléroser l'innovation. Sans tout vouloir ramener à l'ULM, il faut cependant constater que la souplesse de notre cadre réglementaire a justement permis de proposer une grande variété de machines, tout cela avec des moyens souvent très dérisoires par rapport aux acteurs classiques du GIFAS par exemple.

Il faut ainsi constater que tout ce qui se fait dans l'aviation électrique est principalement dans le régime de l'ULM. Les efforts sur le bruit (hélice) ou sur les motorisations se font

également dans le cadre "libéral" de notre réglementation. En somme, ce rapport pourrait être aussi l'occasion de mieux valoriser nos constructeurs.

En fait cette prospective de 2050 qui doit nous dire ce que nous serons, révèle déjà beaucoup ce que nous sommes. Elle se détermine essentiellement à partir de la contrainte environnementale sans tenir compte d'autres facteurs qui peuvent s'avérer déterminants, le coût de l'assurance dans un monde de plus en plus judiciaire, ou l'impact toujours plus contraignant des mesures de sûreté. Et puis surtout, il y a l'imprévisible nouveauté qui fait que l'histoire échappe à toute prospective.

Il reste que dans ce paysage modélisé et réducteur, l'ULM a toute sa place et c'est assez sain d'avoir une vision, voire même un idéal. C'est le rôle d'une Fédération de le porter pour faire face à l'avenir, responsable et confiant.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM





La FFPLUM en 2010 :

Nouveau record, la barre des **13 500** adhérents est dépassée !

	Nombre de structures actives avec au moins 1 adhérent		Nombre d'adhérents	Nombre d'élèves	dont nombre de jeunes de moins de 25 ans	dont nombre de femmes	Nbre d'adhérent / Structure			
	Associations	OBL					- de 10	de 10 à 49	de 50 à 99	100 et +
2007	563	126	12 496	3 224	796	555	380	283	19	7
	Total 689									
2008	590	132	13 108	3 247	822	547	399	293	22	8
	Total 722									
2009	610	153	13 398	3 118	761	565	453	306	23	5
	Total 763									
au 23 nov. 2010	627	164	13 510	3 128	736	551	445	315	24	7
	Total 791									

Répartition par type de machines déclarées à la FFPLUM							Motorisation auxiliaires														
	2010	2009	2008	2007	2010	2009															
	3842	3979	3961	3829	1991	2077	2124	2153	1983	360	359	331	323	13	13	13	14	56	65	70	66

Publicité

Joyeuses Fêtes de fin d'année et beaux vols pour 2011

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus

VELIPLANE C.O.M.

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

Préparation structure - Test et Recertification instructeur
Toutes ULM - Recertification professionnelle
Wingwalk etc...

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 Margral & Associés



© Armée de l'Air



© Armée de l'Air

La chaîne de commandement

Commencer une infraction peut avoir des conséquences très désagréables pour un pilote. Lorsqu'il est constaté, cet acte est sanctionné au terme d'une procédure qui peut mettre en œuvre de nombreux moyens.

En moyenne, dix mille aéronefs de toutes sortes volent chaque jour dans le ciel de l'Hexagone. Un flux qui nécessite d'être surveillé de près pour que l'espace aérien français soit protégé. L'armée de l'air est chargée d'assurer la « police du ciel ». Une « posture permanente de sûreté » est dévolue à des avions de chasse et à des hélicoptères qui se tiennent prêts à intervenir en quelques minutes 24 heures sur 24.

Lorsqu'une infraction est observée par une personne habilitée¹, directement ou détectée par un radar, l'identification de l'appareil est alors recherchée par un organisme de l'armée de l'air, le Centre National des Opérations Aériennes, situé dans la base de Lyon Mont Verdun.

Les moyens sont nombreux : appels sur différentes fréquences, interrogation téléphonique des contrôleurs (civils et militaires), vérification des plans de vol... permettent souvent de savoir qui a commis l'infraction.

Lorsque cela ne suffit pas, un officier de permanence peut ordonner l'emploi d'un aéronef militaire pour intercepter le contrevenant et relever l'immatriculation de l'appareil. Cet officier, nommément désigné par décret du ministre de la défense, dépend dans ce domaine directement du Premier ministre et peut le contacter instantanément à tout moment si la situation l'exige.

Des moyens actifs sont alors mis en œuvre : un appareil militaire qui se trouve à proximité peut être détourné de sa mission initiale ou un appareil en alerte peut décoller pour aller reconnaître de visu le contrevenant. Ainsi, le pilote qui aura commis l'infraction verra s'approcher de lui un avion ou un hélicoptère qui va relever tous les éléments (altitude, cap, type d'appareil, immatriculation, photo).

L'intercepteur peut être contacté directement sur la fréquence 121.500, sur laquelle il vous faut basculer si vous êtes intercepté.

Si l'infraction le justifie (pénétration dans une zone interdite, par exemple), la Gendarmerie est prévenue. Les gendarmes vous attendront alors à votre arrivée pour recueillir votre déposition, et transmettent le dossier au Procureur de la République.

Le dossier d'infraction comporte de nombreux éléments qui permettent de vérifier les déclarations du contrevenant : fiche décrivant l'infraction, éléments du vol (plan de vol si déposé, relevés météo, trace radar du vol), déclarations du pilote.

Les infractions donnent lieu à une procédure disciplinaire qui aboutit à des sanctions administratives (blâme, retrait ou suspension de licence). Certaines infractions peuvent en plus donner lieu à une procédure judiciaire², avec la possibilité d'une contravention, d'une amende ou d'une peine de prison. Par exemple, peuvent être punis d'une amende et / ou d'une peine de prison la pénétration d'une zone interdite, ainsi que l'usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. Le franchissement de frontière sans plan de vol est passible d'une amende de cinquième classe.

Une bonne connaissance de la réglementation³ peut éviter ces désagréments tout en laissant le maximum de liberté pour les pilotes !

Michel Hirmke



- 1 - Article L150-13 du Code de l'aviation civile
- 2 - Articles L.150-1 à L. 150-11 et R. 151-1 du Code de l'aviation civile
- 3 - Le Code de l'aviation civile peut être consulté sur Legifrance.fr

Rappel des règles d'interception en page 25 du Mémo sécurité 2010 ↘

Interception

Si vous êtes intercepté par un hélicoptère ou un appareil de la Défense :

Principe

- Ne pas établir un contact radio sur la fréquence d'urgence 121.5 MHz
- Suivre toutes les règles d'interception

Règles d'interception

Interception	Signal	Signification
Interception	Ne pas établir de contact radio	Interdiction
Interception	Établissement d'un contact radio	Interdiction
Interception	Établissement d'un contact radio	Interdiction
Interception	Établissement d'un contact radio	Interdiction
Interception	Établissement d'un contact radio	Interdiction
Interception	Établissement d'un contact radio	Interdiction

Mémo sécurité du pilote ULM

10 - Pour ailleurs, l'aéronef intercepté pourra si possible l'organisme des services de la circulation aérienne dont relève l'espace aérien

11 - Si l'aéronef intercepté est doté d'un transpondeur SSR, afficher le groupe code 1700

du Tour de Piste au Tour du Monde



DTA Vous présente
ses Meilleurs Voeux
2011

DTA Autogire - Ailes & Tricycles Pendulaires
La philosophie ULM, l'exigence aéronautique

DTA
Delta Trikes Aviation

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

Spécial Fêtes !
-15%
 sur les abonnements
 d'un et deux ans
 jusqu'au
 28/02/2011

Offre réservée aux lecteurs du bulletin ULM Info : - 15 %* sur l'abonnement **Aviation et Pilote**



* Offre réservée aux lecteurs d'ULM Info, valable dans le cadre d'un abonnement d'un ou deux ans du 1^{er} décembre 2010 au 28 février 2011

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

VOS COORDONNEES :

NOM

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Pays Tel

Email

<input type="checkbox"/> Je m'abonne	<input type="checkbox"/> Je me réabonne : N° Abt		
	FRANCE	CEE	Etranger /DOM/TOM
Découverte (3 mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	<input type="checkbox"/> 23 €
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
1 AN à -15 %	<input type="checkbox"/> 51 € 80 €	<input type="checkbox"/> 58,65 € 69 €	<input type="checkbox"/> 67,15 € 79 €
2 ANS à -15 %	<input type="checkbox"/> 96,90 € 114 €	<input type="checkbox"/> 110,50 € 130 €	<input type="checkbox"/> 123,25 € 145 €
RELIURE France métropolitaine (12 N°)	<input type="checkbox"/> 14 € (Etranger nous consulter)		

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de "SEES"

carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypte

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
 abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

délai d'installation
 3 semaines.

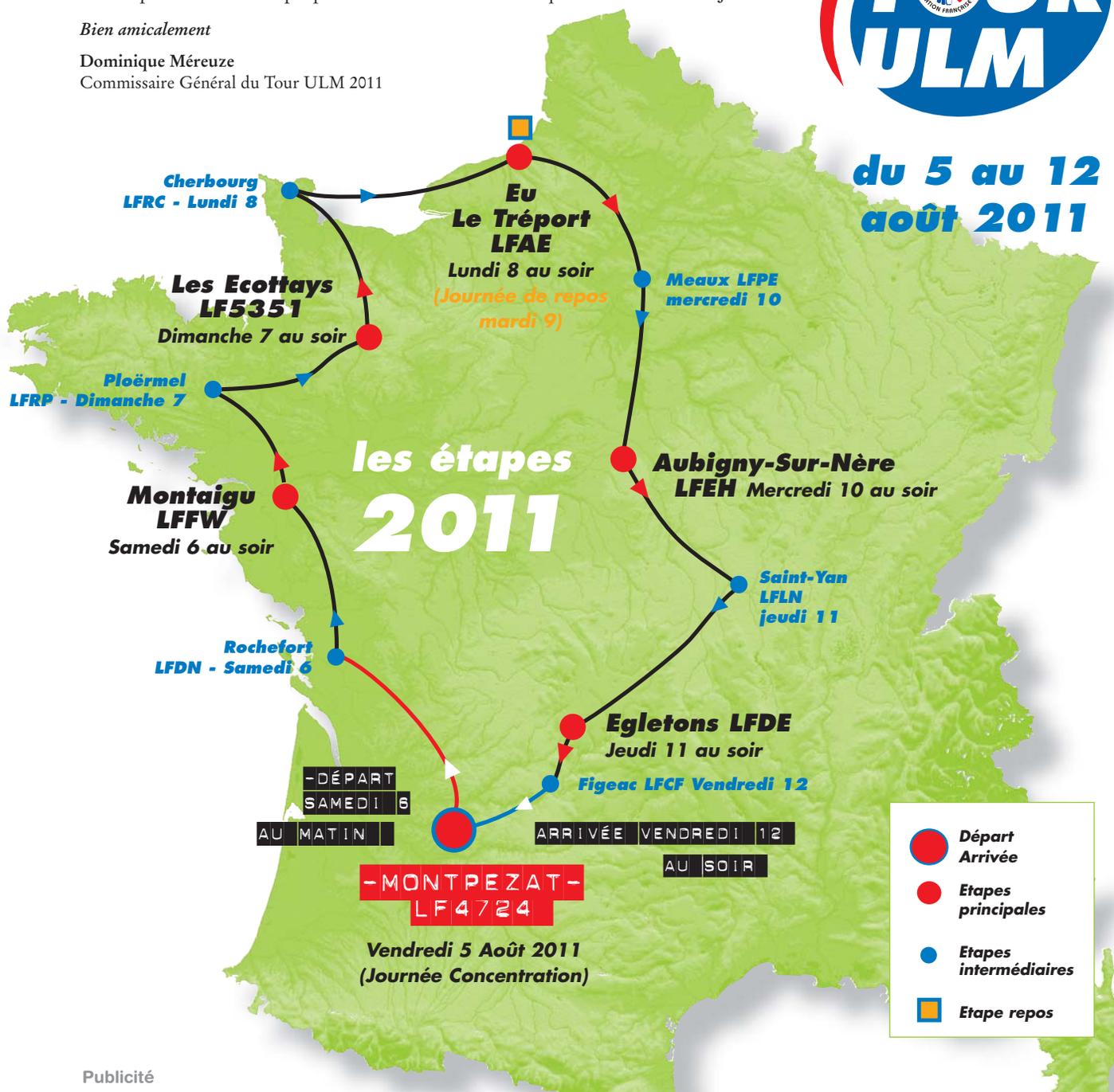
ATTENTION : le parcours du Tour ULM 2011 que nous vous présentons est encore susceptible de modifications. Nous avons en effet l'accord de tous les gestionnaires. Mais pour certains terrains la phase de concertation avec les services de la Navigation Aérienne est encore en cours. Comme habituellement, le parcours définitif et le dossier d'inscription vous seront proposés au cours de la seconde quinzaine du mois de Janvier.

Bien amicalement

Dominique Méreuze
Commissaire Général du Tour ULM 2011



du 5 au 12
août 2011



Publicité



TOTAL
Partenaire
Officiel
du Tour ULM
2011



Le bon carburant dans le bon circuit

Ce problème a déjà été évoqué à plusieurs reprises, mais en cette fin d'année, le bilan des causes d'accidents et de pannes moteur impose de rappeler que tous les carburants ne se valent pas. Certains, qui donnent toute satisfaction au sol, sont moins adaptés à l'usage aéronautique.

Il en va des essences contenant de l'alcool, pour lesquelles on relève une recrudescence de problèmes, heureusement rarement graves sur le plan de l'accidentologie, mais souvent néfastes pour notre matériel, et bien sûr, toujours porteurs de risques potentiels.

Il est bien sûr indispensable d'adapter les matériaux composant nos circuits d'essence, comme cela a été expliqué dans un précédent numéro d'ULM Info. Mais il est primordial de comprendre que les attaques chimiques des additifs de certaines essences sur les circuits de carburant NE SONT PAS LES SEULES VULNERABILITES INDUITES PAR CETTE EVOLUTION DE LEUR COMPOSITION.

Les carburants contenant de l'alcool produisent d'autres phénomènes gênants pour l'usage en vol :

Sensibilité au VAPOR LOCK

Par temps chaud, les composants les plus volatils peuvent se vaporiser dans les durits, formant alors des bulles de gaz qui désamorcent le circuit. Ce phénomène est amplifié si l'on soumet le liquide réchauffé à une réduction de la pression ambiante. Cette situation est donc typique de ce qui peut apparaître au cours de la mise en montée initiale par temps chaud. De fait, c'est arrivé plusieurs fois au cours de l'été dernier.

Le carburant de votre ULM

Nous avons recensé de très nombreuses préférences liés aux carburants. Nous avons obtenu ainsi une série d'avis afin de briser les mythes. Ce sont des remarques simples et peu coûteuses.

- 1. Évitez les carburants contenant plus de 10% d'alcool.
- 2. Évitez les carburants contenant plus de 10% d'additifs.
- 3. Utilisez le 98 ou le 95 si vous ne trouvez pas de 98.
- 4. Évitez les carburants contenant plus de 10% d'additifs.
- 5. Évitez les carburants contenant plus de 10% d'additifs.
- 6. Évitez les carburants contenant plus de 10% d'additifs.

www.flyclub.com



Hygrophylic de l'alcool

Contrairement à l'essence traditionnelle qui peut absorber très peu d'humidité de manière homogène, l'alcool possède la propriété de se mélanger en toutes proportions avec l'eau, comme chacun le constate à chaque fois qu'il prépare l'apéritif. De surcroît, les deux liquides se mélangent spontanément. L'alcool et l'eau ont donc tendance à s'absorber mutuellement. Pour observer le phénomène, il suffit de faire l'expérience de verser un peu d'alcool à brûler sur une éponge ménagère légèrement imbibée d'eau. L'éponge semble se durcir et se rétracter.

L'alcool se mélange aussi avec les hydrocarbures, quoi que pas tout à fait aussi naturellement. Mais la présence d'alcool dans le carburant modifie sa capacité de saturation en eau. Et une fois chargé d'humidité, les caractéristiques de stabilité du mélange, de vaporisation et de combustion du carburant s'en trouvent modifiées. Au premier rang des conséquences, on constatera une augmentation nette de sa sensibilité aux phénomènes de givrage par temps frais.

Outre l'humidité présente dans l'air ambiant, qui condense et givre au niveau de la zone de dépression des carburateurs, l'essence « alcoolisée » peut arriver à l'injecteur en étant saturée d'eau.

Les carburants contenant de l'alcool présentent donc des inconvénients autant par temps chaud que par temps froid. Il existe des adaptations techniques pour réduire la portée de ces inconvénients (voir ci-contre, les informations du CNFTE - parues dans ULM Info N°69). L'installation d'un réchauffage carburateur efficace et d'une pompe électrique en font partie.

Pour le moment, ces adaptations ne sont pas généralisées sur nos ULM. Le carburant spécifique UL 91 annoncé par les pétroliers au printemps dernier se fait attendre. **Pour le moment, le conseil est donc plus que jamais d'actualité de se limiter à l'emploi de carburant type SP 98 et de le consommer dans la semaine qui suit son achat.**

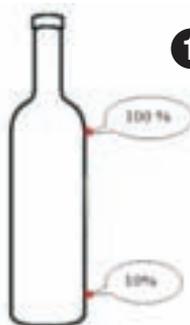


Thierry Couderc



En cas de doute, il est possible de tester la présence d'alcool dans l'essence de la façon suivante :

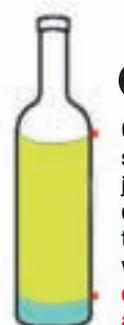
Mesurez la quantité d'alcool contenue dans votre carburant



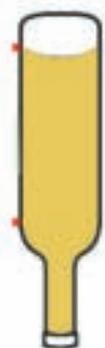
1 Récupérez une bouteille d'au moins 1 litre, de forme grossièrement cylindrique en matière translucide, résistante aux hydrocarbures (en verre par exemple) et facile à boucher. Repérer un niveau de remplissage laissant vide. Au-dessus toute la partie formant le goulot, et un niveau représentant 10 % de ce volume.



2 Remplir soigneusement jusqu'à la marque de niveau représentant 10 % du volume avec de l'eau.



3 Compléter soigneusement jusqu'à la marque de niveau représentant 100 % du volume avec le carburant à tester.



4 Boucher et retourner la bouteille puis secouez-la de manière à mélanger le mieux possible les deux liquides. Reposer la bouteille à l'endroit et la laisser reposer jusqu'à ce que les deux liquides se soient re-séparés



5 Si le niveau où se trouve la séparation a varié de manière perceptible, cela veut dire que de l'alcool (ou tout autre produit hydrophile) présent dans le carburant est allé se mélanger à l'eau.

Niveau plus haut :
Alcool dans l'essence

Ce carburant est douteux pour le ravitaillement d'un ULM.

Tout savoir sur l'AVGAS UL 91

téléchargez l'affiche en page d'accueil du site fédéral www.ffplum.com





Cadets de l'air : échanges internationaux 2011

Comme chaque année, la FFPLUM est sollicitée pour présenter des candidats aux épreuves de sélection des Cadets de l'air. En 2010, le seul candidat présenté par la FFPLUM a été retenu et a participé au programme d'échange (en Suisse). D'autres pilotes ULM ont présenté leur candidature sans en informer la fédération ; ils n'ont pas été sélectionnés.

Le programme d'échange de l'IACE (International Air Cadet Exchange) mobilise 560 jeunes à travers le monde. Parmi ces jeunes de 18 à 21 ans le 20 juillet 2011 se trouvent une vingtaine de Français, garçons et filles, qui sont des passionnés d'aéronautique.

Ils proviennent des différentes Fédérations : FFA (Avions), FFPLUM (ULM), FFVV (Planeurs), FFA (Ballons) et FFP (Parachutes). Ils ont en commun un élément : l'air. Qu'ils soient pilotes militaires, parachutistes, pilotes privés, véli-voles, ulmistes etc., ils ont été sélectionnés pour leur sérieux et leur motivation. Lors de l'échange, ils partent dans des pays comme l'Autriche, la Finlande, la Suède, les Pays-Bas, les États-Unis, le Canada, la Chine, la Turquie, ou encore Israël. Pendant leur séjour à l'étranger, un nombre identique de jeunes de ces mêmes pays viennent en France à la découverte de la France et de sa culture aéronautique.

Vous trouverez toutes les informations sur <http://envolee.org> à la rubrique *Les Cadets*.

Je vous rappelle que les délais sont très courts puisque les dossiers doivent être déposés pour le 15 janvier 2011.

Vous qui êtes jeune pilote, actif au sein d'un de nos clubs, motivé par l'aviation et par les contacts internationaux, inscrivez-vous aux échanges internationaux des Cadets de l'Air. Pour ce faire, envoyez directement un dossier de candidature à la FFPLUM (*disponible début décembre sur le site <http://envolee.org> à la rubrique *Les Cadets* ; si vous avez la moindre difficulté pour vous le procurer, appelez-nous au 01 49 81 74 43, nous vous le ferons parvenir*). Pensez à y joindre toutes les recommandations utiles pour que notre représentant au jury puisse avoir le maximum d'éléments d'information pour soutenir votre candidature (le niveau en anglais est très important).

La Fédération souhaite que nous soyons bien représentés à cette manifestation internationale et contribuera à une aide financière pour les candidats retenus (la « tenue » mentionnée dans le dossier et le déplacement jusqu'à Paris) uniquement s'ils ont déposé leur dossier à la Fédération.

Jean-Charles Chevrier
Commission jeunes FFPLUM

Calendrier 2011

Présélection sur dossier	Du 1er décembre 2010 au 17 janvier 2011	Modalités : <ul style="list-style-type: none"> - Dossiers de candidature à retirer dans les aéroclubs et/ou sur www.envolee.org. - Préinscription obligatoire sur www.envolee.org. - Renvoi des dossiers papiers complétés à la FFPLUM. Résultats : <ul style="list-style-type: none"> - Les candidats présélectionnés sont avisés par courrier et convoqués à la phase finale de sélection.
Phase finale de sélection	Samedi 26 et Dimanche 27 février 2011	Modalités : <ul style="list-style-type: none"> - La sélection se déroule à PARIS, dans les locaux de l'Aéroclub de France. - Les candidats sont convoqués pour une demi-journée et soumis à 3 épreuves : <ul style="list-style-type: none"> ● Epreuve écrite de culture générale, de connaissances aéronautiques, et de langue anglaise. ● Entretien individuel en langue anglaise. ● Entretien individuel de motivation. Résultats : <ul style="list-style-type: none"> - Les résultats sont communiqués par courrier à l'ensemble des candidats dans le courant du mois de mars.
Salon du Bourget "Paris Air Show" Echange 2011	Samedi 25 juin 2011 Du dimanche 17 juillet au jeudi 4 août 2011	La promotion 2011 est réunie au Salon Aéronautique du BOURGET, pour une journée de visites et présentations, organisée en partenariat avec des industries et institutionnels aéronautiques français. Phase Paris : 17 et 18 juillet. <ul style="list-style-type: none"> - Briefing avant départ. - Visites aéronautiques et présentation de la promotion à nos partenaires. Départ vers les pays d'échange : mardi 20 juillet. Retour en France : 3 et 4 août (via Paris).

Les "bonnes têtes" du BIA 2010-2011 du Collège "Saut du Lièvre à Bischwiller" en partenariat avec le Club ULM de Batzendorf.





Troisième édition du Mémo Sécurité du Pilote ULM

Après l'édition de 2006 et celle de 2008, la Fédération a édité à 30 000 exemplaires et diffusé auprès des licenciés la troisième édition du Mémo Sécurité du Pilote ULM.

L'esprit général est désormais bien connu, nous avons cependant essayé de rendre sa forme plus claire et, nous l'espérons, plus efficace.

Le combat commun pour la sécurité suppose tout à la fois la durée et la simplicité du message sans rien sacrifier à la rigueur. Il n'y a pas de solution miracle mais un patient travail de formation et de communication sur des

points essentiels dont on sait qu'ils conduisent principalement à l'accident.

Le Mémo Sécurité n'est donc qu'un aspect de cette politique. Nous avons ainsi mis en place en 2010 le système d'information RASU (*Recueil Accidentologie et Sécurité ULM*) qui doit nous permettre d'avoir une vision plus fine de l'accidentologie pour mieux cibler nos actions et vous avez dans les pages qui suivent un extrait expurgé de cette base sur l'année écoulée.



Nous menons également un travail sur l'évolution de la réglementation des instructeurs.

Enfin ce travail n'est pas seulement celui de l'ULM mais de l'ensemble des pratiques de l'aviation sportive et de loisir comme a pu le montrer le Symposium sur la Sécurité organisé en 2009 par la DGAC.

Il existe également une version pdf disponible sur le site de la Fédération www.ffplum.com

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM

Publicité

Pioneer 200 - Pioneer 300 - Groppo TRIAL

Les plus beaux ULM sont chez Silvair !

ULM Trial Nando Groppo, ULM Pioneer 200 & 230, ULM Pioneer 300 ou avion 4 places Pioneer 400...
De la Jeep à la Ferrari des airs, la gamme Silvair couvre tous les besoins, du kit au prêt à voler.

Vente, location, parc permanent, entretien, école

www.ulmpioneer.fr

SILVAIR FLIGHT CENTER

Ecole de pilotage ULM et Hélico

- A Châtellerault-LFCA, à deux pas du Futuroscope et 1h 10 de Paris en TGV, le Silvair Flight Center forme les pilotes ULM et hélicoptère, depuis l'école de début jusqu'à la licence européenne PPL/H.
- Formation ab-initio, conversion de licence avion, remise à niveau, renouvellement de QT par des instructeurs agréés.
- Possibilité de stage bloqué pour formation accélérée.

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

Silvair distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et Tecnam

Commission sécurité

Etude de l'accidentologie

Recueillies dans un but statistique pour l'amélioration de la sécurité, ces données ne constituent pas une analyse des événements et ne reflètent en aucun cas un avis personnel de l'un ou l'autre des membres de la Commission sécurité de la FFPLUM.

Ce tableau représente la situation des événements de type accidents et incident graves ou légers, telle qu'elle est connue par la Commission à la date de parution. Compte tenu de la source officielle de la plupart de ces données, ce bilan concerne la totalité de l'activité ULM et n'est pas limité à la FFPLUM. Simplement, lorsqu'un membre de la fédération est concerné, il

est généralement possible de disposer d'informations plus complètes sur l'événement. Les observations sur les circonstances de ce dernier reflètent dans tous les cas la situation telle qu'elle nous a été communiquée. Le contenu de cette colonne peut évoluer si des compléments d'information nous sont transmis, mais ne peut excéder les limites rappelées ci-dessous :

Précisions :

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

Thierry Couderc

Situation du 1^{er} janvier au 17 novembre 2010

Nombre total d'événements : 171



● Décès ● Corporel grave ● Corporel léger ● Matériel seulement ● Classe

Circonstances officielles		Données complémentaires
1	En manœuvrant, accroche avec son saumon la voilure d'un multiaxes en stationnement.	0
1	Enquête en cours. Machine complètement détruite non identifiée.	0
2	Oubli d'ouverture du robinet d'essence lors de la check-list avant décollage.	idem
1	Collision avec une ligne EDF lors d'une tentative de posé en campagne suite arrêt moteur.	Conclusions du CNFTE : Circuit d'essence pollué - carburant stocké depuis longtemps dans le réservoir, de qualité dégradée, incompatible avec la sécurité matérielle.
1	Panne moteur en vol, décision d'atterrissage dans un pré. Le train avant se bloque dans le sol meuble d'un champ labouré jouxtant le pré. L'appareil se retourne et s'immobilise sur le dos.	0
2	Posé en campagne sur un secteur boisé suite à l'arrêt du moteur, au cours d'un vol à caractère commercial au profit d'un photographe professionnel.	Panne électrique. Le moteur est d'origine automobile, de type SUBARU avionné. Il ne peut fonctionner sans le circuit électrique.
1	Approche réalisée trop haut et non stabilisée sur un terrain d'escala d'opportunité lors d'un vol de navigation. Perte de contrôle lors des corrections de trajectoire, ayant entraîné une collision avec des arbres en abord. Pas de blessures pour les occupants.	0
1	Collision en vol avec un avion léger piloté par un élève en sol, en vol d'exercice de navigation, parti d'un autre terrain.	0
1	En sortant son ULM du hangar a heurté un autre ULM.	0
1	Appareil bimoteur type push pull (ancienne réglementation) qui venait de décoller avec un passager naturaliste, pour un vol d'observation de la faune, lorsque l'un des moteurs s'est arrêté. Le pilote a alors perdu le contrôle de l'appareil.	0
2	Lors d'un vol d'essai après réglages sur une machine neuve qui venait d'être convoyée en vol par les deux pilotes concernés, l'appareil a brusquement quitté sa trajectoire et s'est retourné pendant la branche vent arrière avant atterrissage.	Les témoignages laissent à envisager une défaillance de commande de vol de cyclique, en attente confirmation par l'enquête technique.
1	0	0
1	0	0
1	0	0
1	Dégueulante, pas rattrapé, s'est écrasé au sol. Lésion à la jambe.	0
1	Pris dans une rafale de vent, l'appareil déséquilibré échappe au contrôle du pilote. Il s'écrase dans un champ bordant une route départementale. Le pilote est blessé à la tête.	0
1	Sur le parking, au démarrage, le souffle de l'hélice a fait basculer un autre pendulaire.	0
1	Pour des raisons inconnues, le pilote ne parvient pas à décoller. Il essaye de retenir sa machine et se blesse aux doigts.	0

	1	 En roulant vers le parking au retour d'un vol.	Le saumon de l'aile droite de l'appareil a heurté le haut de la dérive mobile d'un Zénair en stationnement.
	2	 Panne moteur en approche du terrain de Lannion, suivie d'un atterrissage forcé sur une route.	0
	1	 Accident lors d'une manoeuvre de stationnement.	0
	1	 Non déclaré.	Le pilote trébuche lors de la course de décollage et se fait traîner jusqu'à venir heurter un véhicule stationné en abord, provoquant un peu plus de 1000 € de frais de remise en état.
	1	 Le pilote trébuche durant la phase de décollage à pied, est traîné et projeté contre une voiture en stationnement. Contusions au bras.	0
	1	 A l'issue du décollage, après la phase initiale de montée, le moteur a commencé à avoir des ratés. Ce dernier en quelques secondes a perdu de la puissance subitement et s'est arrêté. Le pilote ne pouvant faire retour à cause de son altitude peu élevée et la configuration de sa machine ayant la particularité de se mettre en parachute (3 mètres/seconde) lors d'un arrêt moteur, il s'est laissé poser dans le champ de cannes.	0
	1	 Perte de contrôle après le décollage.	Perte de contrôle suite à un décollage au second régime. Pilote très expérimenté en ULM pendulaire, qui venait juste de passer son brevet multi axes. Il reconnaît avoir décollé beaucoup trop lentement en se fiant à l'impression de vitesse mais sans se préoccuper de la vitesse indiquée.
	1	 Après un vol, le pilote de l'appareil présente son appareil devant le hangar et l'immobilise. Avant que le pilote ne puisse arrêter le moteur, l'ULM se met à rouler malgré l'action du pilote sur la commande de frein jusqu'en bout de course. L'aéronef vient alors percuter un autre avion qui se trouvait dans le hangar.	0
	1	 Fermeture de la voile trop basse, chute au sol. 3ème lombaire fissurée.	0
	1	1 Selon les premiers renseignements obtenus, un problème moteur au décollage en serait la cause principale.	0
	1	 Lors du déplacement de l'appareil, le pilote heurte la porte du hangar avec le plan fixe.	0
	2	 Lors du décollage, l'ULM a des problèmes de moteur qui s'arrête. L'appareil s'écrase sur la piste.	0
	1	 0	Rupture du câble commande des gaz pendant un point fixe au sol. Le moteur passe à plein régime sans action du pilote et entre en collision avec un avion stationné à proximité.
2		 Vol par visibilité réduite en zone de moyenne montagne. L'appareil s'écrase sur le relief en phase de descente.	0
	1	 Perte de contrôle lors du gonflage de la voile avec l'hélice en rotation. La voile bascule en avant, entraînant la chute du pilote.	Le pilote perd le contrôle de la voile au sol. L'une de ses mains passe dans l'hélice en rotation, dont la cage s'est rompue lors de la chute. IUL dans d'autres classes, la victime a adressé une attestation d'épreuves pour la qualification paramoteur datée de deux jours avant l'accident, non encore enregistrée par l'administration au moment de l'accident.
	1	 Au bout de 45 minutes de vol alors qu'il survole un lac, le pilote du paramoteur connaît des ratés moteur au moment de mettre plein gaz. Il cherche alors à se poser en urgence sur la plage du centre nautique se trouvant à proximité mais termine sa course dans l'eau à quelques mètres de la rive. Il est alors secouru par des amis se trouvant sur la plage.	Au cours du vol le pilote souhaite prendre de l'altitude, actionne la manette des gaz et constate des ratés moteur. Devant ce fait, il veut remettre « mi-gaz » mais les ratés moteur persistent. Le pilote prend alors la décision d'effectuer un atterrissage d'urgence mais s'abîme dans le lac.
	1	 Une panne moteur survient peu avant l'atterrissage, à environ 2/3 mètres du sol. L'ULM s'écrase, heurte le sol avec la roulette. Cette dernière s'enfonce dans le sol fraîchement labouré, provoquant un arrêt brusque de la machine.	0
	1	 Accident au sol dans le hangar où sont stationnés 3 ULM. En déplaçant son appareil, le pilote percute un autre appareil en stationnement et endommage l'aile droite.	0

1		Panne moteur obligeant le pilote à se poser. Collision avec un arbre planté dans la trajectoire d'approche. L'impact avec l'arbre a stoppé net la course de l'ULM et l'a projeté au sol.	0
1		Lors de l'atterrissage et en raison d'une bourrasque de vent, le pilote perd le contrôle de son appareil. Il sort sur la partie gauche de la piste, par rapport à son sens d'atterrissage. L'appareil heurte de la végétation et est immobilisé par des gros galets après avoir effectué un quart de tour vers la gauche.	0
2		Des premiers éléments recueillis, il ressort que le pilote aurait passé un appel radio à la tour de contrôle de l'aéroport de Saint-Pierre pour indiquer qu'il allait faire un exercice de panne. A 09h04, l'ULM est signalé crashé sur l'étang Sale-Les-Bains. L'enquête ne permet pas d'établir pour l'instant de lien de cause à effet. Investigations en cours.	Crash de l'appareil suite à une trajectoire pratiquement verticale au cours d'un vol avec passager payant. Le pilote a signalé au contrôle le début d'un exercice de panne moteur juste avant l'accident. Il était considéré comme handicapé par une maladie invalidante évolutive.
1		Lors de l'atterrissage sur l'aérodrome, un coup de vent replie la voile, entraînant une chute de 40 mètres atténuée sur les 10 derniers mètres par le gonflement de la voile.	0
1		0	0
2		Problème moteur au décollage, l'ULM s'écrase à 200 mètres de la piste.	
1		Ressentant une perte de puissance au niveau du moteur, le pilote décide de se poser dans un champs fraîchement labouré. L'examen du moteur démontre qu'une bougie d'un des pistons s'est desserrée au cours du vol puis a été poussée par la compression entraînant une perte de puissance de moitié. Cette bougie a été retrouvée dans la partie inférieure du capot moteur. Le moteur a été examiné par un mécanicien avion de l'aérodrome de Cours- Sur-LOIRE, où l'appareil a été remis.	0
1		Suite panne d'essence, le pilote se pose dans un champ et se blesse à l'atterrissage.	Sachant qu'il était à la limite de la panne sèche, le pilote a prolongé son vol jusqu'à l'extinction du moteur. Il choisit alors un champ pour se poser mais le vent le rabat dans un champ moins propice à l'atterrissage. A proximité du sol, des rabattants provoqués par des arbres alentours provoquent la fermeture d'une partie de la voile et la chute du paramoteur dans un champ en herbe.
1		Panne moteur, au moment où le pilote entame le virage final avant l'atterrissage. Se "pose" après avoir touché les arbres, une aile s'est décrochée.	0
1		L'ULM décolle. A 15m du sol, l'appareil a embarqué à droite. L'aile gauche percute un peuplier. L'appareil s'écrase au sol.	0
1		0	Difficulté à démarrer un moteur chaud. Ce dernier finit par se mettre en marche à plein régime, ce qui surprend le pilote, dont le bras est heurté par l'hélice.
1		Lors de l'atterrissage, le pilote effectue vraisemblablement un posé dur entraînant la rupture du train avant de l'aéronef et de l'hélice.	0
1		0	0
1		Lors du vol le pilote rencontre un problème d'alimentation en carburant (désamorçage de la pompe à essence). Il perd de l'altitude, décroche et s'écrase dans un champ en friche.	0
1		0	Perte de contrôle du fait de l'aérogologie - Le pilote tente de reprendre le contrôle à basse hauteur mais ne parvient pas à reprendre de l'altitude. Il percute une maison d'habitation au travers de la fenêtre de la cuisine. Il semble que l'appareil n'ait pas d'identification.
1		Un aéromodéliste vole en limite de zone modélisme lorsqu'il est surpris par une grosse rafale de vent qui lui fait perdre le contrôle de son avion. Celui-ci percute alors l'ULM de M. BAILLIF qui était stationné sur le tarmac.	0
1		0	0
1		A l'approche de l'aérodrome le moteur s'est emballé. L'instructeur coupe le moteur et essaie de se poser. Arrivé à 15 mètres du sol, rupture de la gouverne de profondeur. A ce moment l'ULM a commencé à piquer et ils se sont posés très durement dans un champ à 100 mètres de l'aérodrome.	0

	1		Au décollage, la voile s'est mis en roulis. Le pilote chute d'environ 5 mètres. Triple fracture de la jambe.	0
1	1		0	0
1			Alors que le pilote se trouve à proximité des pistes, l'appareil décroche pour des raisons non encore déterminées, un témoin aurait vu un objet se détacher de l'appareil juste avant l'accident. L'objet serait tombé dans un champ de céréales.	L'examen d'expertise de l'épave montre que l'ULM était intègre au moment de l'impact, que le moteur délivrait de la puissance, et que la commande des volets étaient bien verrouillés au cran intermédiaire. Il s'agit très probablement d'une perte de contrôle par vent avec rafales modéré au cours d'évolution à basse hauteur, et sans cause technique initiale.
	1		0	Atterrissage dur. Décrochage dans les derniers mètres. L'aile droite a percuté le hangar. Poignet gauche cassé.
	1		Après un début de pré-lancement du rotor, aligné face sud, le vent tourne Est - Nord Est. Le pilote arrête le pré-lancement pour remonter la piste et s'aligner face au Nord. Pré-lancement effectué jusqu'à 170 tr/mn du rotor, il commence le roulage manche plein arrière / plein gaz, quelques 10 à 20 m après, il contre la tendance à cabrer en ramenant le manche secteur avant et poursuit le roulage plein gaz. L'accélération se poursuit normalement jusqu'à la vitesse de décollage.	0
	1		Après un exercice de navigation, le pilote décide de se poser dans un champ pour raison météo.	0
	1		Suite à un atterrissage un peu fort, le pied gauche a tapé le sol et la cheville gauche s'est tordue. Fracture du tibia.	0
	1		Panne moteur survenue lors du vol, atterrissage d'urgence dans un champ à proximité. Les victimes, un père et sa fille, sont légèrement blessées.	0
	1		Lors de son départ, le pilote "souffle" 2 pendulaires qui se sont couchés sur la piste.	0
	1		L'appareil est soufflé par la mise en marche d'un autre appareil.	0
	1		Panne moteur en vol et atterrissage en campagne dans un champ.	0
	1		Au cours d'un exercice d'approche l'ULM s'est crashé sur arrêt moteur.	0
	1		Lors d'un essai moteur, la manette de gaz n'a pas fonctionné. L'ULM a pris de l'élan et s'est encastré dans les ULM garés.	Appareil qui n'avait pas volé depuis deux ans, et venait de subir une révision sommaire.
	1		Accident de parapente - Sortie du domaine de vol, vrille puis s'écrase au sol. CET ACCIDENT NE RESSORT PAS DE L'ACTIVITE ULM. Enregistré pour mémoire car le pilote était assuré et licencié à la FFPLUM.	Vrille asymétrique sur deux tours. Les témoins compétents évoquent une action d'ampleur exagérée pour réaliser un demi-tour.
	1		Problème au décollage. L'appareil chute de 3 à 5 mètres dans un champ.	0
	1		Plusieurs personnes sont autour de l'appareil du club qui a des problèmes moteur. Le moteur démarre et l'appareil touche dans sa course une personne présente. L'hélice lui sectionne les doigts du pied droit.	0
1			Le pilote avait décollé le matin. Son appareil a « décroché » alors qu'il allait le poser sur un autre terrain, pour des raisons encore indéterminées, l'appareil a « décroché » avant de « tomber à pic ». L'ULM, après une chute libre de plusieurs mètres, s'est crashé dans un champ de seigle, en bout de piste de l'aérodrome. Le pilote a été tué sur le coup.	0
	1		Alors qu'il se trouve à une altitude de 600 pieds, le pilote constate une perte de puissance du moteur. L'aéronef perd de l'altitude et se pose dans un champ. Le pilote indique être entré dans une masse d'air chaud.	0
	1		Léger vent de travers lors de l'atterrissage. Lors du freinage à fond avant de toucher le sol, la voile passe un peu devant. Le pilote est déstabilisé, tombe sur le ventre, son bras coincé entre le moteur et les suspentes. Fracture du bras droit opéré.	0
	1		Panne moteur net après une explosion. Le pilote se pose dans un champ de blé : le train d'atterrissage s'efface, "cheval de bois". Le pilote n'a que des contusions.	0
2			Les corps sans vie des deux victimes ont été retrouvés vers midi dans un champ, par un voisin. Les passagers, dont l'un était détenteur du brevet de pilote, avaient décollé d'une base distante d'une soixantaine de kilomètres.	0
	1		Le pilote fait une chute de 3 à 5 mètres du fait que le moteur se soit coupé subitement. Il souffre d'une fracture du fémur et d'une luxation de la hanche.	Le pilote déclare avoir perdu connaissance en vol.
1			Pour une raison ignorée pour l'heure, le pilote et propriétaire perd le contrôle de son engin lors d'une manœuvre d'atterrissage. L'appareil tombe à la verticale et s'écrase dans un champ à proximité de l'aérodrome. D'après les premières constatations et les éléments recueillis, il semble que l'accident soit du au battement du rotor qui aurait percuté la dérive arrière verticale. Ce phénomène arrive lorsque la voilure tournante passe en "négatif" suite à une manœuvre brusque.	0
	1		Après 45 minutes de vol la poignée du lanceur trop tendue lâche. Le pilote décide de se poser en urgence. Infractions susceptibles d'être relevées : pilotage d'un ULM par un élève pilote seul à bord sans autorisation. Conduite d'un ULM dépourvu de la carte d'identification.	0
	1		Perte de contrôle à l'atterrissage. L'aile gauche touche le sol et l'appareil s'écrase dans un champ bordant la piste.	0
	1		Au cours de l'atterrissage, le pilote n'arrive pas à freiner à temps et vient terminer sa course dans un poteau de la clôture. A noter : assuré uniquement en RC monoplace. L'heure tardive du retour au terrain peut avoir conduit le pilote à précipiter ses décisions.	Après une tentative d'atterrissage, remise des gaz et décision de réessayer à l'autre QFU, justifiée par l'aérologie rencontrée au seuil de piste (forte ascendance ne permettant pas de contrôler le point de pose). Lors de la seconde présentation, le pilote se présente vite mais heurte une clôture en abord de la piste.

					Le pilote, un retraité, n'a pas été blessé et a lui-même appelé les secours. Il a malgré tout été transporté à l'hôpital pour subir des examens de contrôle. Son appareil a été très endommagé. Panne moteur. L'accident serait dû à une erreur d'appréciation. Croyant se poser sur un terrain herbeux, il a en fait atterri dans un champ de colza, ce qui a détruit le cockpit et arraché l'aile principale de l'appareil.	0
2					L'appareil a fait un piqué et s'est écrasé dans un champ à 300 mètres en contrebas de la piste de l'aérodrome d'Errouville.	0
1					L'ULM pendulaire parti de l'aérodrome s'est crashé à quelques mètres d'une route, à proximité du flux des voitures circulant sur la périphérique. Apparemment, le pilote volait en local et revenait vers l'aérodrome lorsque l'accident a eu lieu. Selon des témoins qui se trouvaient sur place, l'ULM, lors de son approche, a effectué un virage au-dessus des collines proches. Puis l'engin a touché la cime d'un arbre.	0
				1	Au 3ème vol de la matinée, le pilote effectue les contrôles avant mise en route du moteur (lanceur manuel), tout est OK. Il tire sur le lanceur et d'un coup le moteur se trouve en pleine puissance. Il tente de le retenir avec son corps et le frein au pied, tord la clé en voulant couper le contact. L'appareil percute le grillage de protection et l'enfonce sur quelques mètres.	0
				1	Vol en parapente. A l'atterrissage, vent faible, prise terrain en U et après le dernier virage à 15 mètres de hauteur, le pilote a subi une descendante qui l'a projeté au sol sur le côté droit. ATTENTION C'EST EVENEMENT NE CONCERNE PAS L'ACTIVITE ULM. Enregistrée pour mémoire car le pilote est licencié et assuré à la FFPLUM.	0
				1	Accident au sol. Lors d'une manœuvre pour sortir son appareil du hangar, celui-ci recule et tape la porte du hangar.	0
				1	Clôture basse délimitation de l'A/D endommagé sur 8 mètres. En vol local, le pilote décolle en piste 24 en service. En phase de montée initiale, au 3/4 de la piste, le pilote détecte un problème moteur. Il décide de se poser à contre QFU en piste 06. La Long.	0
				1	La porte s'ouvre en vol et se déchire. Le pilote "gère" la porte pendant que son passager également pilote se pose en vol lent à Auch. Atterrissage sans problème.	Mauvaise fermeture de la porte.
				1	En fin de roulage devant le hangar, les freins n'ont pas répondu et le pilote percute l'arrière de l'avion stationné.	0
				1	Lors de l'approche au sol, le pilote appuie sur l'accélérateur. L'ULM tombe dans une rigole, l'aile est cassée.	0
				1	Atterrissage trop rapide. L'appareil tape dans le fossé et se retourne.	Posé des roues avant le seuil d'une piste courte, dans le souci de disposer du maximum de longueur. Appréciation gênée par la présence d'herbes non fauchées aux abords du terrain.
				1	Un ultraléger motorisé (ULM) s'est posé en catastrophe dans un champ. Les deux passagers, un homme et une femme, s'en sont sortis indemnes. C'est une défaillance du moteur qui serait à l'origine de l'accident et aurait contraint le pilote à poser son appareil, dont le train d'atterrissage s'est brisé en touchant le sol.	0
				1	Accident au sol. Le moteur s'est emballé. L'hélice a blessé le pilote : coude droit broyé.	0
				1	Accident au sol. Lors du démarrage, la porte du hangar est soufflée. Cette dernière percute un autre ULM en stationnement et heurte une tierce personne.	0
1					Accident survenu au cours du décollage.	Il semble que l'appareil ait effectué un virage d'environ 200° par la gauche après le décollage, à moins de 300m du seuil de piste, avant d'aller percuter violemment le sol suivant une trajectoire quasi verticale. Les dégâts sur l'hélice montrent que le moteur délivrait probablement sa puissance normale au moment de l'impact.
				1	0	Fermeture frontale de la voile lors d'un exercice de prise de terrain en 8. Chute sur le ventre d'une hauteur d'environ 10 mètres.
				2	Suite à des ratés de moteur, le pilote aurait tenté de se poser en catastrophe sur une parcelle de terrain dégagée. Lors de cette manœuvre, le champ est trop court et l'ULM percute violemment un muret en pierres de séparation de parcelles. A 17h45 une personne est désincarcérée dans un état grave. Les secours s'affairent pour dégager la seconde personne blessée grièvement. Les pronostics vitaux ne sont pas engagés.	0
1					En retour vers son terrain, le pilote s'est crashé dans un jardin, entre la maison et un platane distants de quelques mètres seulement. Selon les premiers éléments, la piste de la panne mécanique pourrait être privilégiée, étayée notamment par différents témoignages qui évoquent des "ratés" dans le moteur. Le malaise du pilote n'est pas exclu.	0
				1	Suite à une panne moteur, le pilote atterrit dans un champ.	0
				1	Le pilote fait une approche, piste 10 par vent arrière, il fait un arrondi trop haut la machine décroche, l'appareil tombe le train s'affaisse en heurtant fortement le sol.	0
				1	Vol montagne. Approche trop rapide en finale sur une altisurface difficile (20% de pente), atterrissage raté fini dans un arbre.	0
				1	Au cours d'un exercice de maintien de trajectoire en gonflage de voile, la voile prend du roulis. Le pilote ne parvient pas à maintenir la trajectoire du paramoteur.	0
				1	Au moment du touché des roues du train principal, l'ULM rebondit sur la piste. Au 2ème touché, la roulette de nez s'efface et les pales de l'hélice heurtent la piste.	0

	1		Perte de puissance, atterrissage d'urgence, crash.	Atterrissage dur ayant entraîné la destruction partielle de l'appareil. Le dernier virage a entraîné une diminution importante de vitesse. Suivant les déclarations du pilote, l'appareil a touché le sol avant que la remise des gaz qu'il avait enclenchée n'ait eu d'effet.
1			L'ULM s'est présenté à l'atterrissage mais la piste était occupée. C'est lors de la remise de gaz qu'il y a eu perte de contrôle et que l'appareil est tombé dans les rochers. Un enfant de 9 ans qui jouait sur les rochers près de l'accident a été légèrement brûlé au dos et aux bras par des éclaboussures d'essence.	0
	1		Lors de l'atterrissage, le pilote subit une rafale de vent qui le contraint à une remise de puissance moteur et une inclinaison du nez de l'ULM contre le vent. L'aile droite se soulève continuellement sans pouvoir contrer son mouvement ascendant. La sortie de piste endommage fortement l'appareil.	0
	1		Le pilote est obligé d'amerrir en urgence suite à une panne moteur survenue à 3000 pieds. Le pilote est secouru en mer par un gendarme en permission et pratiquant du jet-ski à proximité.	0
1			Les évolutions extrêmes pratiquées seul à bord, avec l'aile pratiquement à la verticale, ont déclenché un tumbling, c'est à dire un passage du chariot au-dessus de l'aile. Perte de contrôle à environ 300m du sol. Il est décédé sur le coup. Il n'a pas pu ouvrir le parachute de secours. La poignée de déclenchement en place avant de celui-ci était neutralisée (place "élève" lors du vol précédent en instruction)	0
	1		Virage serré en phase d'atterrissage. Le pilote chute de 10 mètres. Fracture du fémur.	0
	1		L'accident se produit lors du 10ème baptême. Rupture de la roue avant au décollage. L'appareil finit sa course dans une barrière métallique. Une pale de l'hélice est cassée.	0
	1		Lors du décollage, l'appareil s'enfonce légèrement, le train d'atterrissage heurte un muret, ce qui l'arrache et détruit l'hélice et l'empennage. L'appareil se repose, mais l'absence de train le couche sur le flanc droit. Cela détruit le rotor complet et le mât.	Décollage d'un champ après une révision. Le pilote ne parvient pas à augmenter suffisamment le nombre de tours rotor pour assurer un décollage franc avant l'extrémité du terrain, et retombe sur un muret qui le borde.
1			0	Appareil retrouvé crashé dans la campagne, sans témoignage des circonstances.
	1		L'ULM s'écrase en mer à une cinquantaine de mètres du rivage. L'appareil coule. Des plaisanciers portent secours au pilote coincé dans sa nacelle. Il serait touché à la colonne vertébrale.	0
	1		Le pilote rate son décollage d'une altisurface et finit sa course contre des barbelés en bordure de piste. Il s'est blessé à une jambe et souffre d'une fracture ouverte du fémur.	0
1			Pour une raison indéterminée, l'appareil s'est écrasé après avoir percuté un arbre, peu après son décollage, dans un champ, où il s'est enflammé.	0
1	1		Problème lors de l'atterrissage, le pilote manque la piste.	L'appareil était en déroutement sur un terrain mal connu, suite à la détection des prémices d'une panne d'essence. Deux pilotes étaient à bord, l'un connaissait bien la machine, mais l'autre mieux le terrain de déroutement, et c'est lui qui a pris la manœuvre.
	1		Lors de la phase de décollage, non-respect des procédures techniques à l'embrayage.	0
	1		Lors de l'atterrissage, le pilote effectue plusieurs rebonds, puis le train avant heurte la piste et se brise.	0
1			L'appareil s'écrase dans un champ contre un poteau téléphonique 15 mètres après le décollage. D'après les gendarmes, des rafales de vent pourraient être à l'origine de la perte de maîtrise de l'engin.	0
	1		Pour sécuriser l'appareil en raison d'un orage, le pilote baisse l'aile de sa machine. La roquette du parachute se déclenche, percute le siège d'une machine à proximité et heurte très violemment un tiers. Le parachute n'a pas été tiré.	0
	1		Pendant la phase de roulage sur le taxiway avant décollage à très faible allure, la jambe du train principal s'est effacée lentement à la suite de la rupture d'une soudure.	0
	1		0	0
	1		Panne moteur après 40 minutes de vol qui oblige un atterrissage en campagne. En bout de course, l'appareil tombe dans un trou et se couche.	0
	1		Collision avec un obstacle au sol lors d'un atterrissage en campagne suite à un problème de carburateur.	Problème alimentation essence. Tentative d'atterrissage dans un champ. Choc avec clôture et des abreuvoirs plein d'eau.
1			2 kilomètres seulement après avoir quitté le tarmac de l'aéroport, l'ULM a vu ses ailes se refermer brutalement faisant tourner l'engin. L'ULM est alors parti en vrille pour s'écraser lourdement au sol. La chute, de plus de 200 mètres, a été fatale à son pilote.	0
	1		0	Après avoir démarré l'ULM avec le lanceur manuel, et sans être installé à son bord, l'appareil a échappé au contrôle du pilote lorsque ce dernier a fermé le starter, avant d'aller heurter une personne en abord, puis de s'écraser contre un mur.
	1		Arrêt du moteur en phase de décollage. Lors de l'atterrissage, en fin de virage et en raison d'une faible vitesse, l'aile gauche décroche. Rupture de la roulette de nez, puis du train gauche.	Le pilote a constaté lors de vérification une importante quantité d'eau dans le réservoir et dans les cuves de carburateur à 2 reprises.
	1		Déséquilibre pendant la course au gonflage et jambe bloquée dans un trou sur un sol caillouteux. Fracture du tibia.	0

1		Lors de la phase de décollage, la voile est déséquilibrée. En dépit de la prise de vitesse, le pilote ne parvient pas à prendre de l'altitude. Il coupe le moteur, se pose brutalement. Sa jambe heurte une pierre au niveau de la cheville.	0
1		Panne moteur inconnue en phase de décollage.	Probable problème de carburant
1		Chute de 15 mètres après perte de contrôle de l'appareil. Fracture du fémur et plaies au visage.	0
1		Juste après avoir quitté le sol, le pilote s'est rendu compte d'un incident technique et a tenté de se poser. Sa voile s'est alors mise en vrille. Dans sa chute, il a heurté des 2 jambes le hangar qui abrite plusieurs ULM. Gravement blessé aux membres inférieurs.	0
1		Le pilote fait le plein de carburant (sans doute frelaté) car après le décollage et environ 10 mn de vol, le moteur a perdu quasiment toute sa puissance et s'est mis à vibrer fortement entraînant une obligation de se poser au plus vite. En descente et en finale, l'appareil a coupé un câble. Le pilote a réussi à poser sa machine sans casse majeure.	0
1		A l'atterrissage, le pneu gauche a explosé et l'appareil heurte un autre ULM au sol.	0
1		En manœuvrant son aéronef dans le hangar, le pilote heurte avec son bord de fuite de l'aile gauche, une pale de l'hélice propulsive d'un autogire.	0
2		L'accident serait survenu vers 18h30 en zone montagneuse à 1 600 m d'altitude. Les 2 corps sont carbonisés.	0
1		En approche finale de l'aérodrome, le pilote effectue un atterrissage court avant le seuil de piste, remet les gaz, percute le parachute de secours accidentellement. Il se pose dans un champ jouxtant la piste d'atterrissage.	0
1		Lors de la phase finale d'atterrissage, au moment de l'arrondi, après avoir fait une sortie de piste. L'avion se retourne.	0
1		Alors qu'ils effectuent le tour de l'île, le pilote constate une baisse de régime moteur et tente un atterrissage sur la plage d'un îlot. Pose sans problème. Le pilote constate alors qu'une des bougies du moteur s'est dévissée et n'est plus insérée dans son logement.	0
1		En phase d'atterrissage, le pilote est surpris par les turbulences d'un hélicoptère qui a utilisé la même trajectoire quelques dizaines de secondes avant. Il perd le contrôle de son appareil et heurte le sol. Fracture jambe droite.	0
1		Peu après son décollage, le pilote tente de procéder à un réglage de la sellette sur laquelle il est assis. Les suspentes de la voile se mettent alors en "twist" (vrille) qui devient incontrôlable et provoque la chute du pilote qui rebondit sur la toiture du hangar de l'aérodrome avant de chuter lourdement au sol.	0
1		Après l'atterrissage, au roulage en amorçant le virage pour regagner le hangar, la roulette de nez se met à vibrer. Quelques secondes après, elle s'efface et se désolidarise du train. L'avant de l'appareil (capot inférieur) frotte la piste sur une quinzaine de mètres et s'immobilise.	0
1		Lors du décollage sur un terrain privé, avec autorisation du propriétaire, le pilote se déporte et touche les arbres.	0
1		A l'atterrissage, l'appareil rebondit sur la piste. Le pilote a tenté de maintenir la trajectoire, la roulette de nez touche brutalement le sol et s'efface.	0
1		Lors d'un baptême, en phase finale pour atterrir, à quelques cms du sol le paramoteur est brutalement pris dans une bourrasque de vent qui le fait dévier de son axe d'atterrissage et qui le projette contre un paramoteur chariot au sol, arrêté au moment de la collision. La passagère est légèrement blessée. Le pilote du paramoteur a été blessé à l'épaule.	0
2		Perte de contrôle de l'ULM lorsqu'il touche la surface de l'eau qu'il survolait à très basse hauteur.	0
1		0	Selon certains témoignages recueillis, il semblerait que le pilote du paramoteur ait décollé sans autorisation de la plate-forme ULM. De plus l'intéressé aurait effectué plusieurs évolutions dangereuses sur le sommet de la montagne alors que de nombreux visiteurs s'y trouvaient. Il sera prochainement entendu afin de s'expliquer sur les faits précités et des infractions au Code de l'Aviation Civile pourraient lui être relevées.
1		Au décollage, en montée initiale le moteur s'arrête. Après 3 tentatives de redémarrage, le pilote décide de se poser sans moteur dans un champ meuble. La roulette de nez s'efface, l'appareil se met en "pylône".	0
1		Au départ du vol, au roulage sur la voie d'accès à la piste, la roulette de queue se bloque. L'aéronef est déséquilibré et passe sur le nez endommageant l'hélice.	0
1		Au sol près de son appareil alors qu'il détachait sa voile, un autre appareil vient percuter le pilote. Il est projeté au sol violemment.	0
1		Au décollage pendant le roulage le train avant cède, l'appareil se retourne sur la piste.	0
1		Accident survenu à l'étranger - aucune information sur les circonstances précises de l'accident.	0
1		Accident survenu au sol. Le pilote n'a pas vu l'antenne radio qui est fixée sur la jambe de train arrière gauche de l'appareil. L'antenne a pénétré au coin de l'œil pour aller se ficher au niveau du cerveau. L'embout plastique de l'antenne est resté dans le cerveau lors du retrait. En attente de la décision du corps médical quant à une extraction possible.	0
1		Collision en vol entre un avion léger et un ULM appareils et pilotes étrangers Vol en formation lors d'un transit, en vue de faire des photos entre les deux appareils qui se sont heurtés au niveau de l'aile. Déclenchement du parachute de l'ULM, à trop basse hauteur pour qu'il soit efficace.	0

1		Rafale de vent, fermeture de la voile à 4mètres du sol, atterrissage d'urgence.	0	
1		Lors de décollage, l'ULM accroche la haie qui délimite la plate-forme et se retourne.	0	
1		Après le décollage, le pilote effectue un virage sur sa droite, et lors de cette manœuvre la voile du paramoteur se rabat vers l'avant occasionnant le décrochage et l'impact du paramoteur dans un champ. Fractures multiples aux jambes.	0	
1		Accident au sol. Une femme est heurtée par un multiaxes sur le parking. Le pilote est le propriétaire de l'appareil. Diagnostic connu à ce jour : fracture de la clavicule.	0	
1		En raison du brouillard régnant dans la zone de survol, le pilote n'est pas en mesure d'atteindre l'aérodrome le plus proche. Il décide de se poser en urgence dans un herbage. Lors de l'atterrissage, son ULM à faible vitesse décroche sur l'aile gauche et heurte le sol. L'aile gauche heurte le sol en 1er, puis le train principal endommagé, enfonce le côté droit de la cabine de pilotage.	0	
1		Il s'agirait d'une panne moteur due à un serrage de moteur.	0	
1		Après atterrissage sur la piste en herbe de l'aérodrome, le pilote constate qu'il lui est impossible d'avancer. Après vérifications avec la tour, il apparaît que la roulette de queue de l'ULM s'est effacée.	0	
1		Atterrissage avec un vent de travers, le train gauche s'efface. L'appareil quitte la piste et s'arrête dans l'herbe.	0	
1		0	En garant son ULM, sur une fausse manœuvre, le pilote endommage la demi-profondeur gauche d'un avion léger. La pièce n'est pas réparable.	
1		0	Lors de manœuvre à l'intérieur du hangar ULM, le pilote heurte un autre appareil avec son ULM. Ce dernier tombe de son support occasionnant des dégâts importants.	
1		0	0	
1		0	0	
1		Au moment de la rotation du premier décollage, le commandant de bord est déstabilisé par le vent. La roue du train principal droit touche le sol. Le commandant de bord désirant regagner le sol au plus vite rend la main trop brutalement et impacte la surface.	0	
1		0	4 minutes après le décollage, surchauffe moteur due à une rupture de la durit d'eau. Arrêt moteur et atterrissage dans un champ d'orge ensemencé.	
1		Le pilote rencontre des turbulences durant son second décollage (non loin des lieux de l'accident), qui l'obligent à extraire sa voile de secours. Il perd le contrôle de son aéronef et s'écrase au sol.	0	
29	23	42	Total victimes	
24	16	38	Total accidents	

Deux événements non classés accidents aériens

1		Les éléments matériels laissés par le pilote montrent qu'il s'agit d'un acte volontaire.
1		Le pilote s'écrase volontairement contre la façade d'une maison, après avoir laissé un document explicitant son intention.

Evolution sur 10 ans	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Accidents matériels
TOTAL 2009	31	20	28	36
TOTAL 2008	21	24	33	43
TOTAL 2007	21	15	23	49
TOTAL 2006	15	18	26	41
TOTAL 2005	17	23	29	61
TOTAL 2004	25	28	27	34
TOTAL 2003	31	16	35	27

Utilisation du parachute 	
en 2010	2
en 2009	3
en 2008	3
en 2007	3
en 2006	2

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

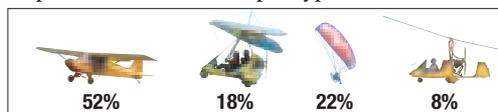
Evénements non classés accidents

(Classement au regard des critères fédéraux de l'analyse de sécurité des vols, indépendamment des traitements judiciaires ou disciplinaires de l'événement)

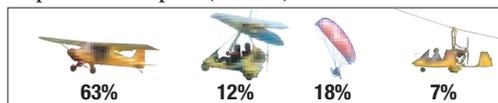
Atterrissages en campagne sans dommage : 8

Manipulations au sol et au hangar : 25

Répartition des accidents par type de machine



Répartition du parc (10.2008)





Journées découverte "voler au féminin"

De quoi s'agit-il ?

Partant du constat que notre mouvement, ne compte pas assez de femmes, cette action portée par la Commission « voler au féminin », a pour but de favoriser l'entrée en contact, de femmes non pratiquantes, avec l'Ulm. L'opportunité de faire un vol d'initiation à moindre coût, dans toutes les classes Ulm, leur est ainsi donnée, dans un cadre rassurant et convivial.

Bien entendu, l'objectif est d'enregistrer des inscriptions en formation et des adhésions dans les clubs. Pour cette journée, les femmes pilotes ou élèves de la région sont invitées à venir en vol pour échanger avec les participantes.

Dans le cadre du budget annuel de la Commission « au féminin », une aide financière est versée, aux Comités régionaux pour aider les clubs affiliés à la FFPLUM, à organiser cette journée de découverte de l'Ulm consacrée aux femmes.

En 2010, des journées découvertes ont été organisées avec succès, en :

Région Limousin : Bellac et Ussel
 Région Midi-Pyrénées : Saint Lieux Les Lavaur
 Région Bretagne : Pontivy
 Région Pays de Loire : La Possardière
 Région Nord-Pas-de-Calais : Arras
 Région Basse-Normandie : L'Aigle et Flers De l'Orne
 Région Poitou-Charentes : sur 2 week-end, dans la majorité des clubs : PULSS, PULP, Les Ailes de la Voie romaine, Oléron, Niort, Chenev'Ailes, AC du plateau Melois, Les potes en ciel.

Monique Bouvier



le groupe des participantes entourant le Président Mereuze.

7^e Rassemblement national des femmes pilotes Ulm à Egletons

C'est en Limousin que les femmes pilotes Ulm ont rejoint la 7^{ème} édition du rassemblement national.

Les 9, 10 et 11 juillet, le comité régional, la ville d'Egletons, le Conseil général de Corrèze, la communauté de communes de Ventadour, la Direction jeunesse et sports et cohésion sociale de Corrèze et, le centre de Beauté Annette, la Banque Populaire du Massif Central, ont donné les moyens au club d'Egletons, d'accueillir, cinquante-six appareils et environ cent vingt personnes dont trente-quatre femmes pilotes et élèves pilotes.

Une femme exceptionnelle a participé à sa façon à notre rassemblement féminin et ce, grâce à l'intervention d'Anne Millien. Virginie Guyot, le leader de la patrouille de France, se trouvait tout près, avec son escadrille, pour l'inauguration du nouvel aéroport de Brives. Elle nous a offert un passage avec fumigènes, le dimanche matin, en clôture du rassemblement. Merci à Dominique Borie et son équipe pour le professionnalisme et la convivialité de cette organisation.

Mesdames, l'an prochain nous nous retrouverons sur l'aérodrome d'Abbeville les 9 et 10 juillet.

Monique Bouvier



le terrain d'Egletons



30 ULM traversent la CTR de l'aéroport de Clermont-Ferrand

Au deuxième tour d'Auvergne, le 11 septembre 2010, nous avons eu l'opportunité de traverser la CTR de l'aéroport de Clermont du point Sierra au point Novembre, au départ d'Issoire. Cette traversée de trente ULM avait été négociée par le Comité régional ULM d'Auvergne, présidé par Yves Viallon, avec l'aide de J.P. Carriol de la DAC. Nous avons volé en patrouille, suivant un ULM équipé d'un transpondeur et en respectant les consignes : écoute radio seulement et altitude maintenue à 3000 ft QNH1020.

Un sans-faute, tout à l'honneur des pilotes ULM et des instances de l'Aviation Civile ! Ce fut l'occasion de faire des prises de vue peu banales : l'aéroport, le Zénith et les installations Michelin etc. La suite de la journée a été à la hauteur du Tour 2009. Un vrai régal pour les yeux et une belle convivialité. Je crois savoir que l'an prochain ce sera une organisation interrégionale. A ne pas manquer !

La base aérienne Militaire 123 d'Orléans Bricy



Bientôt 10 ans que nous travaillons avec la base aérienne Militaire 123 d'Orléans Bricy. Nous tenons à remercier, le Colonel Luc de Rancourt ainsi que le Commandant Patrice de Sousa, sans oublier toutes les personnes de la base 123 qui s'investissent pour la même passion que nous, l'aviation. Le 26 octobre 2010 s'est déroulée une journée d'information sur la base aérienne Militaire d'Orléans-Bricy. Avec insistance, il est rappelé qu'il ne faut pas hésiter à contacter l'escadron des services de la circulation aérienne en cas de problème, ou même au passage proche de la base 123, que ce soit pour signaler notre présence, ou même avoir un bulletin météo, il est préférable de signaler son erreur que de faire le mort.

Dans l'éventualité d'une pénétration accidentelle dans la zone, n'ayez pas de réticence à les avertir de votre présence. Pour l'exemple, il y a quelque temps, suite à la pénétration de la zone Militaire par deux appareils, ces pénétrations auraient pu prendre le chemin d'une poursuite administrative. Mais le premier contact de la base 123 fut de consulter le Comité régional, afin de trouver les fautifs et de leurs expliquer les conséquences de leurs erreurs. Nous espérons qu'à la prochaine journée d'information. Vous serez nombreux à nous rejoindre car cette rencontre est très enrichissante.

Thierry Charamon
Président du Comité régional centre

Publicité

Motoplaneur ULM NOUVEAU
Supplément d'entretien

ALATUS-M www.alatus.fr

Le vol à voile avec un brevet ULM!

42 700 € TTC Avec motorisation électrique

32 400 € TTC Avec motorisation 2 temps

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

Avec

La gamme

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

42 500 € TTC
Prêt à voler

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

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

12 500 € TTC

Canal de la Martinière 44320 Frossay-France
Tel: +33 (0)440 84 21 68 - Fax: +33 (0)440 84 15 22
contact@randkar.fr www.randkar.fr

RAND-KAR



Chers amis,

Le Tour ULM est pour nous une belle aventure, et tous ceux qui y ont participé ne demandent qu'à y revenir l'année d'après. D'autres aventures existent, tout aussi palpitantes sinon plus car des enfants en difficulté en sont bénéficiaires. Ci-après un petit résumé du formidable rallye européen réalisé par l'association "Les Citoyens du Ciel".

Bernard Reymann Commission Vols Adaptés

Je suis un oiseau

Tu es un oiseau, alors tu as des ailes ?

Oui, j'ai des ailes !

Tu as aussi des pattes ?

Oui, mais elles ne me servent pas vraiment quand je suis en vol

Le ciel accueille sans distinction de différences, grands et petits, avec ou sans pattes. C'est aussi le cas de l'association « Les citoyens du ciel ». Pour sa 6ème édition, le Tour Aérien « Les ailes du partage 2010 », s'est envolé mi-septembre en direction des enfants en difficulté d'Allemagne, de République Tchèque, d'Autriche, et de France.

Une assistance sol et 4 ULM (dont 1 Nynja mis à disposition par Bestoff) sont partis à leur rencontre. S'enchaînent

alors les grandes premières.

Avec le support d'Airbus, de Mme le Maire et du club ULM de St Estèphe, nos appareils empruntent au moteur la route pour rejoindre le quai de Pauillac, embarquent dans le bateau dédié aux tronçons d'A380, arrivent à Hambourg dans l'usine d'Airbus et posent pour une séance photo sous l'A380. Nos hôtes nous ont assuré un accueil digne des rois.

Le lendemain nous offrons les premiers vols aux enfants des associations locales. Suivent Saarmund (Berlin), Bubovice (Prague), Linz (Autriche), Paterzell (Munich), Speyer (Frankfurt), St Dizier (BA 113 où nos ULM côtoient les « Rafales »), Romorantin, Hauteveye, Ste Foy la Grande et Montauban. Plus d'une centaine de vols seront offerts durant ce Tour.

En France, nos vols n'ont pas été assurés par nos ULM pour raison administrative. Malgré un décret inadapté à nos actions, la solidarité des pilotes locaux a montré que quelles que soient les raisons qui nous poussent à caresser les nuages, la grande famille aéronautique a de beaux jours devant elle.

Que seraient ces moments sans l'émotion qu'ont su nous transmettre tous ces enfants en difficulté, dont les yeux émerveillés au retour des vols découvertes en disaient plus long que les plus beaux discours. Le partage de nos « ailes » amène une dimension noble à notre passion.

Merci à la FFPLUM et à tous nos autres partenaires.

François Campos et Jean-Paul Burgues

Les citoyens du ciel

www.lescitoyensduciel.com

Publicité

NYNJA La nouvelle référence

Toute l'expérience de plus de 1200 skyranger
Nouveau concept tout démontable et réparable
Le confort, le design en prime, de 60 à 200 km/h
Kit cellule à partir de 17400 € ht



Performance exceptionnelle :
le SKYRANGER 5 fois Champion du Monde
Encore Vice Champion d'Europe 2010
Simplicité, performance et robustesse
Prix kit cellule à partir de 12500 € ht,
Tél : (33) 05 63 67 97 15

www.bestoffaircraft.com

info@bestoffaircraft.com

A quoi sert

L'assurance ne ramène pas les morts à la vie ni ne répare un handicap consécutif à un accident. Il ne faut pas se voiler la face : l'assurance est avant tout un poste de coût tant qu'il n'arrive rien.

Et le jour où malheureusement l'accident survient, l'assurance devient une vraie « course à l'administratif » : que dois-je faire ? Auprès de qui ? Dans quel ordre et pourquoi ? Quelles assurances activer ? Que va-t-il se passer ? Que va-t-on me demander ?

Même après plus de 10 ans de recul, je suis toujours autant affectée par chaque appel à assistance (pour ne pas dire les appels au secours dans les cas les plus graves), et ce quelle qu'ait été la nature de notre relation avec les personnes touchées par l'accident...

Notre métier de courtier en assurances nous confère une responsabilité morale toujours aussi lourde. De l'effroi de l'instructeur qui voit son élève accidenté, aux souffrances d'une veuve ou d'une mère dans la disparition de l'être cher, chaque prise en charge d'un sinistre est une situation humaine nouvelle.

Nous exerçons donc ce métier avec d'autant plus de sensibilité et de conviction que par ailleurs la judiciarisation du monde actuel exige que nous fournissions à tous nos clients de plus en plus de proximité, de technicité, d'assistance et de soutien. L'assurance pour nous s'exerce donc **SERVICE COMPRIS**.

Il n'est donc pas vain de rappeler comme tous les ans les garanties d'assurances à souscrire, car trop d'accidents révèlent encore des défauts d'assurances :

L'assurance appelée

« Responsabilité Civile Utilisateur »

Attachée au pilote, celle-ci protège le pilote (ou sa famille si ce dernier n'est malheureusement plus de ce monde après l'accident) des réclamations dont il peut faire l'objet :

- de la part de son passager ou de sa famille en cas d'accident où le passager aurait perdu la vie (les avocats ne tardent pas à se manifester)...
- de la part des tiers ayant subi des dommages au sol, par exemple en cas d'accident où la machine aurait heurté des lignes EDF avant de s'écraser au sol (une coupure entraîne alors des pertes d'exploitation pour lesquelles celui qui les subit veut se faire indemniser).
- de la part de tiers en vol en cas d'abordage : les familles, les assureurs et les avocats de la machine abordée, tout le monde recherche un responsable pour obtenir réparation de son préjudice.

Cette assurance permet donc de réparer **le préjudice qu'on a fait subir AUX AUTRES**, que les négociations s'effectuent par voie amiable ou par voie judiciaire. Au plan civil en tous cas. En effet, les mises en cause pénales du pilote ainsi que les amendes ne sont pas assurables (car nul n'est censé ignorer la loi)...

L'assurance « RC Utilisateur » est donc indispensable (qui plus est obligatoire d'un point de vue réglementaire). Plusieurs centaines de dossiers sinistres sont ouverts par an concernant cette garantie et les règlements varient de quelques centaines d'euros (ex. : dommages matériels à des cultures) à plusieurs centaines de milliers (ex. : perte d'un parent pour une famille de 3 enfants en bas âge...).

Rappelons enfin qu'elle doit être souscrite en temps et en heure :

l'ass

- RC Utilisateur Monoplace : dès que vous êtes breveté
- RC Utilisateur Biplace : dès que vous avez obtenu votre emport de passager
- Elève pilote propriétaire d'une machine : une assurance RC Utilisateur Monoplace est nécessaire dès que vous devenez propriétaire.

L'assurance appelée

« Individuelle Accident Pilote »

Attachée au pilote, celle-ci lui permet de couvrir un petit capital DECES/ INVALIDITE ainsi que des INDEMNITES JOURNALIERES de premier secours (30 € par jour) en cas de perte de revenus. Elle permet également d'obtenir le remboursement des frais médicaux qui resteraient à votre charge après intervention du régime de base et de la mutuelle.

Chaque pilote peut donc opter dès son statut d'élève pour un capital de 16 000 , 32 000 ou 48 000 , palliant ainsi au déficit de couverture de l'ULM par les assurances traditionnelles terrestres.

De la main sectionnée lors d'un essai moteur au décès du pilote, la garantie dite « IA » vous permet également d'accéder aux services d'assistance, de rapatriement et de soutien en cas d'accident, qui plus est 24 heures sur 24 dans le monde entier. Les frais de recherche et de sauvetage du pilote sont également coordonnés et pris en charge dans les limites du contrat.

N'oubliez donc pas de la souscrire dans tous les cas.

Enfin, pour ceux qui auraient peur que celle-ci fasse double emploi avec une autre, n'ayez crainte : sa nature « forfaitaire » fait qu'elle s'ajoute aux garanties DECES/ INVALIDITE que vous pourriez avoir souscrit par ailleurs (sous réserve bien sûr que les autres assurances jouent pour votre pratique ULM...).

L'assurance appelée

« Individuelle Accident Passager »

Attachée au pilote biplaceur, celle-ci donne la même garantie que l'IA PILOTE au passager à bord au moment de l'accident. Bien que non obligatoire, cette garantie est généralement souscrite par tous les pilotes biplaceurs soucieux de s'assurer « ENCORE MIEUX et AU-DELA DE L'OBLIGATOIRE » afin d'éviter tout litige avec leur passager et sa famille en cas d'accident.

Au-delà de ces 3 garanties d'assurances proposées par la FFPLUM via le bulletin de LICENCE ET ASSURANCE 2011, gardez aussi en mémoire que d'autres options sont accessibles sur demande et peuvent vous intéresser à plusieurs titres :

L'assurance CASSE qui couvre également les frais d'enlèvement de l'épave si un accident venait à figer votre machine en haut d'un arbre ou en zone montagneuse difficile d'accès. Inexistante il y a encore 10 ans, l'assurance CASSE ULM est désormais une offre courante sur le marché grâce aux efforts d'information soutenus menés sur la pratique de l'ULM auprès des compagnies d'assurances. Il est également possible de n'assurer sa machine que pour une valeur partielle (en restant votre propre assureur pour la différence). Ainsi, de l'autogyre au paramoteur en passant par le multiaxe et le pendulaire, tous les propriétaires ont désormais des solutions à leur portée...

Si vous êtes **propriétaire d'une plateforme ULM** ou autre aérodrome à usage restreint, pensez également à souscrire les assurances adaptées car les mises en cause se développent malheureusement trop vite au cours de ces derniers mois. Du train cassé au cheval de bois sur une piste mal signalisée ou mal entretenue, tous les moyens sont bons pour mettre en cause les gestionnaires... Soyez donc vigilants !

Enfin, si vous projetez de réaliser un nouvel emprunt (à titre personnel ou professionnel), pensez également à veiller à ce que votre assurance de prêt (assurance également dite EMPRUNTEUR) couvre votre pratique de l'ULM. Si ce n'est pas le cas (et même si ça l'était), n'hésitez pas à le mettre en concurrence comme cela doit pouvoir se faire (dispositif Lagarde). Face à vos très nombreuses demandes, nous avons enfin pu mettre en œuvre une solution sur-mesure pour les pilotes... A ne pas négliger car cela vous permettra de continuer à pratiquer votre passion sans prendre de risque !

Ces brefs rappels auront peut être un goût de « déjà vu » pour certains d'entre vous. Mais pas pour tous... J'ose espérer que la nouvelle année de vols qui s'annonce en 2011 vous permettra à tous de voler BIEN ASSURÉS, BIEN RASSURÉS et BIEN CONSEILLÉS !

Caroline Cognet

Assurance ?

De la décision de prêter son ULM en acceptant les conséquences juridiques et... financières pour le prêteur et l'emprunteur !

Est évidemment gratifiante la décision de prêter son ULM... tant pour le prêteur que pour l'emprunteur...

Ont-ils cependant appréhendé l'un et l'autre toutes les conséquences juridiques qui pourront en résulter spécialement en cas de destruction de la machine ? !

Que tous les futurs prêts de machine interviennent désormais en parfaite connaissance de cause : c'est la vocation de ce billet.

Le droit de la matière n'est pas totalement simple parce que comme à l'habitude, sont présentes des règles générales, des exceptions à ces règles et... surtout des évolutions jurisprudentielles, peut-être les plus importantes et de nature à annihiler les premières... ! Le tout étant de nature à vraiment s'interroger sur le point de savoir s'il est pertinent de prêter sa machine !

1. La règle générale et ses aménagements jurisprudentiels

1) Chacun la connaît peu ou prou au travers cet aphorisme : « *qui casse paye !* »

Elle procède de l'application de l'article 1880 du Code civil.

2) Pour autant, cette règle n'est pas absolue et la jurisprudence a tôt fait de la tempérer en estimant qu'en cas de destruction de la chose prêtée l'emprunteur peut s'exonérer :

- en rapportant la preuve de l'absence de faute de sa part,
- en rapportant la preuve d'un cas fortuit, c'est-à-dire la preuve d'une circonstance imprévisible génératrice de l'accident, le cas fortuit étant assimilé à la force majeure qui est l'événement imprévisible, irrésistible et insurmontable, cause de l'accident et qui va empêcher l'emprunteur de restituer la machine empruntée dans l'état dans lequel le prêteur la lui a confiée.

Ainsi, le bris de la machine par l'emprunteur ne garantit en rien son propriétaire d'une indemnisation totale et automatique de la machine d'autant plus que ledit emprunteur aura l'inéluctable réflexe à chaud ou - surtout - à froid d'estimer finalement qu'il n'est pour rien dans l'accident, trouvant toutes les explications possibles et imaginables à l'accident, en dehors, bien sûr, de son fait personnel.

Certes pour ce qui concerne la preuve de « *l'absence de faute de sa part* », il ne suffira pas à l'emprunteur pour s'exonérer de soutenir qu'il n'a pas commis de faute. Il faudra le prouver, ce qui ne sera pas totalement évident. Pour ce faire, la preuve d'un fait juridique s'établit par tous moyens et notamment par témoignages ou par expertise judiciaire établissant par exemple que la machine était affectée d'un insupportable dysfonctionnement, d'une crique majeure dans le train principal ou d'un défaut d'entretien des prescriptions du constructeur, tout motif exclusif de l'accident.

Il en va de même de la « *preuve du cas fortuit ou de la force majeure* » dont l'emprunteur devra en établir la réalité comme cause exclusive du sinistre, devant par exemple démontrer qu'une girafe ou un troupeau d'ois sauvages a traversé la piste au moment du décollage ou qu'un cyclone s'est brutalement déclenché non annoncé par les services de la météorologie nationale... !

Les cas de force majeure ne procèdent donc pas de l'évidence et demeurent, par définition, exceptionnels.

Il résulte de ces principes que tout propriétaire doit avoir la conscience qu'au bris de sa machine prêtée n'est certainement pas associée la garantie inéluctable de son indemnisation par l'emprunteur, étant bien sûr mise de côté la question de la mise en jeu d'une garantie d'assurance corps qui procède d'un autre débat juridique.

2 - La garantie d'indemnisation offerte par l'application de l'article 1883 du Code civil

Tout prêt raisonnable ne saurait être consenti par un prêteur diligent sans penser et mettre en œuvre l'article 1883 du Code civil.



Ce texte dispose que « *si la chose a été estimée en la prêtant, la perte qui arrive, même par cas fortuit, est pour l'emprunteur...* »

Traduction :

Il s'agit pour le prêteur de s'affranchir des effets de l'interprétation par la jurisprudence de l'article 1880 du Code civil, comme examiné ci-dessus et d'empêcher que l'emprunteur ne se dégage de son obligation de réparer à ses frais la machine brisée en invoquant l'absence de faute de sa part ou la force majeure exonératrice de sa responsabilité.

Il suffira alors de mentionner avant le prêt de la machine, sur une simple feuille de papier, signée par le prêteur et l'emprunteur :

- d'une part que X prête à Y la machine Z, de telle type, en application de l'article 1883 du Code civil,
- et d'autre part, que cette machine a une valeur de tel MONTANT.

Dans cette hypothèse, le texte de l'article 1883 du Code civil dispose clairement et sans ambiguïté que même en cas de force majeure (et de cas fortuit) et implicitement même en cas d'absence de faute, l'emprunteur doit assumer les conséquences financières de la perte de la chose prêtée et cela pour la valeur estimée contractuellement.

3 - Les limites jurisprudentielles à l'obligation de garantie due par l'emprunteur par application des règles du partage de responsabilité pour prise de risque du prêteur

Quand bien même serait acquis le droit à indemnisation par l'emprunteur qui a cassé la machine prêtée, soit qu'il n'ait pas pu établir l'absence de faute de sa part ou le rôle de la force majeure dans l'accident, soit que les parties aient estimé la machine et signé un acte de prêt au sens de l'article 1883 du Code civil comme évoqué au §2, **le prêteur n'est pas pour autant à l'abri d'un partage de responsabilité et partant d'une indemnisation minorée de son préjudice.**

Evoquons ainsi une décision de jurisprudence toute récente et innovatrice résultant d'un arrêt de la Cour d'appel de Versailles en date du 16/09/2010 - RG n° 09/03211.

Le propriétaire d'un ULM décide de le vendre pour un prix de 5.000 euros.

Un candidat acquéreur, pilote de ligne sur une grande compagnie, se présente, examine sous toutes les coutures ledit ULM, sollicite de faire un essai de la machine accepté par le propriétaire devenu prêteur de son ULM, remet un chèque de 5.000 €, décolle, subit (*vraisemblablement*) un malaise dans le vent arrière et va percuter le sol, se tue tout en détruisant totalement - on l'imagine - la machine prêtée.

Les héritiers de l'emprunteur sont poursuivis par le prêteur en paiement de la somme de 5.000 € du chef du prêt de la machine détruite dont la valeur avait été estimée en application de l'article 1883 du Code civil précisément du chef de la remise du chèque non présenté en banque.

Décision de la Cour d'appel de Versailles qui va partager par moitié la responsabilité du sinistre entre le prêteur et l'emprunteur :

« Considérant que si une présomption de responsabilité pèse sur la victime en sa qualité de pilote de l'engin aéronautique qui a subi le crash alors qu'aucun aéronef n'est en cause [le propriétaire] a accepté le risque que [l'emprunteur] effectue un vol d'essai dans un engin monoplace lui appartenant, sans qu'il soit démontré que la victime, eût-elle été un pilote professionnel sur avion de ligne, était apte à piloter un U.L.M. (par la production d'une licence) ou disposait d'une expérience en cette qualité (par la production d'un carnet de vol).

Nouvelle jurisprudence et décision pleine de bon sens et de mise en garde !

Prêter dans n'importe quelle condition :

- soit, notamment, que l'emprunteur ne connaisse en rien la machine,
- soit qu'il ne dispose pas d'une expérience suffisante ou récente,
- soit qu'il ne maîtrise pas les conditions de vol du moment,

expose le prêteur à se voir opposer la « *théorie générale de l'acceptation des risques* » pouvant emporter partage de responsabilité si toutes les vérifications préalables au vol de la compétence de l'emprunteur et qui doivent être prouvées par le propriétaire, n'ont pas été mises en œuvre.

Sera laissé au lecteur le soin de tirer la morale de ce billet et du point de savoir si prêter une machine demeure un acte anodin et... opportun !

Serge Conti

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





Parka 3 en 1

70 €

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



Nouveau Sweet Shirt homme

Couleur gris bruyère,
80% coton - 20%
polyester, intérieur
gratté. col, poignets
et bas en côte 1x1
avec élasthanne,
coupe moderne et
tubulaire.

25 €

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



9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine, rouge
ou gris. Taille unique.



18 €

Polo Spring

manches
courtes

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



Nouveau

25 €

Coupe Vent

Karibbean

100% polyester respirant,
fermeture zippée, passepoil
réfléchissant sur zip milieu devant
et empiècement dos, découpes
devant et dos contrastées.

2 poches zippées sur le
devant, bas de manche
élastiqué.

Gilet Mélodie

Couleur naturel, micropolaire
100 % polyester, fermeture zippée.
Coupe cintrée. 2 poches zippées.
Biais de finition col, poignets
et zip. Tailles : S, M, L, XL.

Nouveau

30 €



9 €

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



3 €



**Pin's
Inox**
Diam.: 22mm.

6 €



**Porte clé
fédéral**
Acier nickelé



**Pendule
quartz**
diamètre
20 cm.

10 €

Nouveau

70 €

Blouson pilote

Workguard

Couleur rouge/marine,
Nylon enduit PVC,
Intérieur : 100% polyester
160 G, doublure Nylon taffetas,
waterproof, anti-froid,
manches amovibles, col polaire.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



Couleur
Bleu/Gris

3 pièces
en XXL
soldées

20 €



Polaire Ben Kariban

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

30 €

Attention à la tâche d'huile...

La Loi DPR 133/2010 votée au mois d'août par le parlement italien est entrée en application le 17 novembre 2010. Cette Loi cloue au sol certains pilotes ULM transalpins. Pourquoi ? Que dit cette Loi ? Que change-t-elle ?

Pas mal de questions dont les réponses n'ont pas de sens si on ne décrit pas, au moins schématiquement, la réglementation italienne actuelle sur l'aviation ultralégère.

Jusqu'alors, les ULM étaient libres de voler partout sur le territoire italien, dans la limite de 500 ft d'altitude la semaine et 1000 ft le dimanche, calcul opéré par rapport au niveau AGL dans un rayon de 5 km. Ainsi, un ULM peut s'élever davantage lorsqu'il approche d'un relief. Bien sûr, ceci s'accompagne d'autres règles logiques, comme l'interdiction de survol de zones sensibles, d'agglomérations... Autre particularité italienne, les ULM n'utilisent pas la radio, ne sont pas contrôlés, ni radio-signalés.

Que les pilotes italiens m'excusent si j'omets les finesses de la réglementation, on ne s'attache ici qu'au principe de base.

En substance, la Loi 133/2010 (rappelée par NOTAM A7034/10) permet à une catégorie dite ULM "avancé" d'utiliser la totalité de l'espace aérien VFR à l'instar des autres catégories d'avions de loisir. Le concept d'ULM "avancé" concerne : l'aéronef, qui doit recevoir un équipement de radio-navigation minimal ; ET le pilote qui doit posséder des qualifications nécessaires à l'utilisation de cet équipement. Ceci revient à dire création d'une nouvelle catégorie de pilotes et aussi d'aéronefs, sans rapport avec la classe ELA (ou VLA) dont la définition est apportée communautairement par l'EASA. En quelque sorte, des pilotes et des ULM "à la française", ce qui établit une sorte d'équivalence entre les réglementations italienne et française, aux spécificités nationales près. C'est peut-être une bonne chose pour les aéro-touristes de la communauté (brevetés radio-nav) qui pourront peut-être voler "normalement" en Italie (et pas au ras des pâquerettes) ! La question mérite d'être posée (équivalence réelle ou apparente).

Pour obtenir la qualification complète, les pilotes devront passer un examen qualifiant à la pratique de la radio-navigation en deux parties : pratique et théorique. Les instructeurs devront être "pilotes avancés" depuis + d'un an, ou aptes à l'instruction depuis + de 5 ans. Ces pilotes ULM "avancés" devront passer une visite médicale approfondie.

Qu'en penser ? Et bien que tout ceci est assez logique et qu'il n'y a pas lieu de s'en émouvoir, puisque les pilotes conservent la possibilité de voler comme avant en dessous de 500 ou 1000 ft.

Sauf que...

... bon nombre de plate-formes ULM italiennes se situent dans des CTR. Or un autre aspect de la Loi 133/2010 est que les ULM de base n'auront plus le droit d'évoluer dans les CTR à la fin de leur "bail annuel d'autorisation", ni à plus, ni à moins de 500 ft. Pour ceux-là, il y a un problème pratique : eux et leur pilotes seront cloués au sol.

Revenons à nos amis italiens, pilotes ULM de base sans qualification radio et sans équipement adéquat. Pour eux la suite des événements ne manque pas de piquant : obligation de se trouver des plate-formes hors CTR ; de déplacer leur aéronef jusqu'à ces dernières, mais évidemment pas en vol...

Interrogé à ce sujet, Flavio Giacosa, président de la Fédération italienne d'ULM (FIVU) et délégué national à l'EMF (European Microlight Federation) m'a répondu sans ambiguïté et avec un pragmatisme déconcertant.

" Les ULM basiques sont une minorité en Italie Cette Loi interprète la volonté d'une majorité de pilotes italiens qui désirent pratiquer une aviation "générale" sans subir les contraintes de l'aviation générale Les constructeurs sont eux-mêmes instigateurs de cette Loi Les ULM sont une bouée de sauvetage pour l'aviation générale ; ce qui implique que cette Loi soit en synergie avec un mouvement global... "

Le marché italien de l'ULM étant effectivement "haut de gamme", je ne doute pas un instant que Flavio Giacosa soit sincère quand il généralise la volonté du mouvement ULM et la position de la FIVU. Sauf que beaucoup ne fait pas tout. Et que ceux qui n'ont pas les moyens ou pas l'envie de passer à l'ULM "avancé" vont devoir démissionner. Et pour eux, même s'ils ne sont pas nombreux, même s'ils ne sont qu'un poignée : c'est INTOLERABLE !

N'oublions pas qu'au moment d'acheter son ULM de base, l'état n'a pas refusé la part de TVA qui en grévait le prix. Quand le pilote achète de l'essence pour voler, l'état ne lui fait pas cadeau des TIPP. En fait, ce pilote devenu gênant, voire encombrant, participe pleinement à l'es-sor économique de son pays ; de manière autrement plus rentable que les assistés de toutes natures qui bénéficient des largesses publiques. Alors pourquoi lui retirer des droits à lui, dont le seul crime est de croire aux institutions de son pays ?

Par ailleurs, il semble que le parachute sera obligatoire pour tous les ULM neufs de série identifiés en Italie à partir du 30 juin 2011. Encore un sujet de questionnement pour les pays alentours dont on sait que l'inspiration est aussi réciproque que mutuelle !

Ma première crainte : la tâche d'huile

A tous niveaux, elle est le pire vecteur de contamination des nations. Elle contribue à la mondialisation dans ce qu'elle a de plus inégale : l'application de règles communes à des peuples et des contextes différents. Or s'il y a bien une certitude, c'est qu'on ne va pas vers plus de liberté, ni en Italie, ni en France... ni ailleurs du reste. Alors copier des règles, cela revient à copier des restrictions.

Ma deuxième crainte : nivellement par le haut

Le mouvement ULM a permis de démocratiser le vol, comme l'avait imaginé Henri Mignet avec ses aéronefs populaires. En "sophisticant" nos ULM pour qu'ils répondent à une norme administrative, on redécouvre l'aviation générale (elle-même malade de sa sophistication, si tant est qu'on puisse qualifier un DR400-Lycoming de sophistiqué !) ; et on court à une perte certaine. L'administration ne doit pas décider la forme ou le prix de nos jouets, mais seulement leur cadre d'utilisation.

Ma troisième crainte : le syndrome du test-échelle

A tour de rôle, les pays tentent des trucs, parfois un peu gonflés, et souvent impopulaires. Etude des réactions ; impacts sur les populations visées ; analyse des retombées... Généralement les veaux que nous sommes ne bronchent pas. Alors les décideurs valident, et leur voisins s'inspirent. Ce coup-ci, c'est l'Italie qui se colle le rôle du test-échelle. Qui va s'inspirer des mesures prises ?



Après tout, un veau français, ça doit bien réagir comme un veau italien...

J'irai bien faire un tour en Inde : là-bas les veaux sont respectés, puisque sacrés... ce sont les hommes qu'on sacrifie !

Bons vols,
Miguel Horville.

<http://www.ulmag.fr/>



Subventions

avec Stéphanie, Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral

Publicité

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 inscrits à l'option BIA
d'effectuer un vol d'initiation.

ADHÉSION 2011

Les adhérents 2010 et les structures affiliées à la FFPLUM ont reçu les formulaires d'adhésion 2011 à la fin du mois de novembre. Nous attirons votre attention sur la possibilité de souscrire la licence-assurance de manière souple et directe par Internet : www.ffplum.com

Pour ceux qui retournent le formulaire à la FFPLUM, n'hésitez pas à l'adresser au secrétariat dès le début du mois de décembre afin de recevoir l'attestation d'assurance rapidement (les chèques ne seront remis en banque qu'en janvier 2011).

NOUVELLES STRUCTURES



AERO CLUB DE FLORIMONT - LES ECARTS DE LA CHAPELLE
LA GROSSE FERME 90100 FLORIMONT 06.60.98.94.41
www.acflorimont.com



GAZ'AILES-PARAMOTEUR - DUGNY 41150 ONZAIN
06.07.69.51.00 www.gazailles-paramoteur.com



(APEV) ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DES ECHELLES
VOLANTES - AERODROME DE VOVER - 28150 VIABON
06.10.78.38.95 www.pouchel.com



AMIVOL - LE MASGAUDEIX 87380 MEUZAC 06.10.72.29.01

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

◆ Ecole labellisée FFPLUM



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

Importateur France

PIONEER 200

ULM idéal en école
Facile et très agréable à piloter
Excellente maniabilité
Croisière 190 km/h
En Kit ou prêt à voler



PIONEER 300

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



FIREFOX 2000

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



Excellents rapport qualité/prix

**Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU)
de Valence/Chabeuil (26120)**

TÉL : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25

Pioneer@alp-valence.com

www.alp-valence.com



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes | AUTOGIRE

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

 **0 800 777 107** APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [www.orias.fr]

Vous volez....Vous cassez.....
Vous êtes indemnisé chez AIR COURTAGE en toute sérénité !

Assurance CASSE ULM, n'attendez plus pour vous assurer....

Tarifs compétitifs - Devis en ligne sur www.air-assurances.com - Ecoute - Conseils - Réactivité