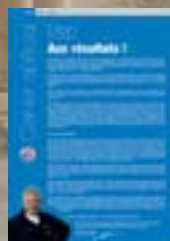


# ULM info



## Dossier spécial



Commissions  
fédérales

# Le Bénévolat ? a-t-il encore une place :

**C**eux d'entre vous qui lisent régulièrement la «Page fédérale» dans les différents magazines mensuels traitant de notre aviation légère et ultra légère reconnaîtront une partie du texte qui suit, écrite au début du mois de janvier. Ce n'est pas par paresse que j'ai choisi de reprendre et d'actualiser ce texte dans le cadre de l'éditorial de ce dernier numéro d'ULM INFO d'une mandature qui arrive à son terme ; mais parce que le sujet est particulièrement d'actualité et que chaque jour apporte un complément d'éclairage ; il en va du futur de notre modèle associatif. En effet, à chaque annonce et déclarations diverses, se dessinent un peu plus les contours des intentions réelles de nos hommes politiques.

Or, il est fondamental pour notre avenir que chacun de nous se détermine sur l'évolution des structures qu'il souhaite, notamment pour notre Fédération ; une évolution qui, comme beaucoup de choses en ce moment au niveau national et européen, pourrait peut-être nous être imposée sans que nous ayons vraiment notre mot à dire.

Et cela est d'autant plus d'actualité que des femmes et des hommes, issus du monde associatif au sein duquel ils œuvrent bénévolement depuis de nombreuses années, s'apprentent à se présenter à vos suffrages pour une mandature de quatre années.

“ Représenter l'aviation légère et sportive aujourd'hui c'est se partager entre les capitales européennes et Cologne. C'est travailler en anglais avec des professionnels défendant leurs propres intérêts et des fonctionnaires bâtissant des cathédrales réglementaires sur des terres inconnues. C'est gérer la décroissance de nos activités pour organiser le rebond. C'est organiser la stratégie de défense de nos aérodromes. C'est assurer la présence face aux médias dans les moments de crise et face aux politiques dans les moments de démagogie publique locale. C'est être disponible à la demande pour rencontrer les responsables des activités qui partagent notre ciel et nos terrains tout en étudiant des dossiers à forts contenus juridique et technique. C'est manager des événements nationaux (congrès, AG, meetings,...) en répondant à l'exigence de qualité des participants d'aujourd'hui tout en défendant la structure unique de notre réseau de clubs dans tous les domaines. Quel bénévole peut gérer ceci sur son temps libre avec le niveau de résultat requis ? ”



Cette citation empruntée à la rubrique « Libre opinion » du mensuel de la FFA « INFO PILOTE » tombait véritablement à pic puisque je la découvrais, au début du mois de janvier, alors que je me trouvais dans le hall de l'aéroport de Bruxelles, après avoir passé la majeure partie de mon week-end enfermé dans une salle, pour un séminaire d'échanges, de conversations et d'explications en anglais, à l'occasion d'une réunion du bureau d'Europe Air Sport. Pas franchement du tourisme et toujours le poids des inquiétudes relatives à un système réglementaire européen pas vraiment au niveau souhaité pour l'aviation légère, sportive et de loisir traditionnelle.

C'est dire si je me suis senti particulièrement concerné, à titre personnel et en pensant aux bénévoles du Comité Directeur et à ceux de nos associations.

Le texte de Pierre Duval est tout à fait pertinent, car il met le doigt sur les transformations et l'évolution de la nature de la charge de travail qui pèse sur les bénévoles des Fédérations, pour ne citer que ces derniers. Il vise juste : cette charge, en une dizaine d'années, est devenue infiniment plus lourde, plus compliquée et fait appel à des compétences beaucoup plus pointues et extrêmement plus variées qu'auparavant.

Pierre conclut son analyse en affirmant que, quel que soit le niveau et l'engagement des nombreux bénévoles, l'ère du volontariat à la tête opérationnelle des grandes organisations représentatives lui paraît devoir se terminer rapidement, en laissant le lecteur répondre à la question du « comment », mais en citant tout de même l'exemple des États-Unis dans le système duquel les grandes associations, aéronautiques notamment (AOPA, EAA, NBAA...), au nom de la compétence et du temps consacré aux affaires, sont dirigées par des professionnels à plein temps, assistés de Directeurs d'activités salariés et de bénévoles de haut niveau.

Pourquoi en effet ne pas confier à des professionnels la défense de nos intérêts?

L'idée est séduisante. Mais au-delà du simple aspect pragmatique d'une plus grande efficacité revendiquée, il reste la vision « politique » des buts que l'on souhaite atteindre et des moyens employés pour y arriver. Or, l'exemple que sont mes collègues européens, élus peut-être mais tout en étant également les salariés de leurs organisations nationales représentatives (et donc de leurs électeurs), me convainc que la solution montrée en exergue par Pierre Duval porte en son sein quelques « tares » aussi. Les dangers viennent en effet de la prise de pouvoir par des technocrates, des ambitieux, d'autant plus dangereux qu'ils sont compétents, intelligents et efficaces dans leur domaine, et qu'ils auront su élaborer des réseaux qui rendent impossible leur éviction, même par les élections, au bout d'un certain temps. Danger en effet du clientélisme et de la conduite d'une politique visant à contenter tout le monde, et surtout à ne mécontenter personne, dans le but de faire prospérer les affaires et de préserver le « job » à chaque élection. J'ai été (et je suis toujours...) confronté à ce genre de dirigeants dans les réunions européennes auxquelles je participe ; suffisamment pour dénoncer inlassablement depuis plusieurs années ces comportements qui font que dans quelques pays de la Communauté Européenne certains de ces dirigeants défendent une multitude d'autres intérêts que ceux des pilotes qu'ils sont censés représenter.

Dans le passé nous avons aussi vu des Directeurs, salariés de Fédérations, en devenir les véritables dirigeants.

Et là est toute la différence ! Un dirigeant bénévole qui se fait élire sur un programme peut le mener politiquement sans entrave et sans la crainte permanente de perdre une place dont son niveau de vie ne dépend absolument pas ; et cela y compris lorsque son action est amenée à déplaire à des institutions et des organismes étatiques, institutionnels, commerciaux ou à contrarier des intérêts du monde politique, industriel ou des affaires.

Or, lors de sa présentation des vœux au monde sportif à l'INSEP, quelques jours après mon retour de Bruxelles, Monsieur le Président de la République nous demandait de porter notre réflexion sur l'idée que les mandats successifs des Présidents des Fédérations sportives ne puissent excéder deux mandatures et qu'ils soient des dirigeants salariés. En outre les institutions européennes élaborent de plus en plus de règlements qui conduisent à privilégier par tous les moyens la concurrence privée au détriment du système associatif bénévole.

Je pense que les caractéristiques de nos fédérations sportives sont si variées, que les adhérents de chacune d'entre elles devraient pouvoir continuer à choisir démocratiquement le système de gouvernance qui leur paraît le mieux adapté à leur pratique, à leur philosophie et à la taille de leur « entreprise ». Je reste persuadé que dans de nombreux cas la solution réside dans le maintien à la tête de nos organisations de bénévoles qui, par nature, sont capables de conduire et d'imposer, sans état d'âme, la politique choisie par la majorité de leurs électeurs. Certes, j'admets le fait nouveau qu'ils devront de plus en plus s'entourer et se faire assister de spécialistes professionnels, chacun dans un domaine spécifique (avocats, informaticiens, techniciens aéronautiques, traducteurs...) ou des organismes à but lucratif (enseignement, lobbying, assurances, sécurité...). Mais l'inverse ne me paraît pas devoir s'imposer.

Il s'agit de trouver le bon équilibre et de ne pas tomber dans la caricature ou l'amalgame ! Il faut trouver l'équilibre intelligent et efficace ! Pas facile, mais tout à fait possible.

Dans tous les cas les bénévoles doivent « garder la main ». C'est aussi une question de philosophie !



**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM.





**La Commission sportive recrute des volontaires pour encadrer les championnats de France,**  
inscrivez-vous auprès de votre Comité régional pour une formation de Commissaire.

Nous recherchons des clubs volontaires pour recevoir les Championnats de France 2010. Posez votre candidature, elle sera étudiée avec attention.

avant le 31 mars 2009

Dernier rappel, pensez à remplir vos dossiers d'inscriptions

**Dernier délai**

Didier SALINAS  
Président de la Commission sportive



INFOS en page 19

# Championnats de France



## Notre

# 13 000<sup>ième</sup>

## adhérent, un symbole...

Le treizième adhérent est en fait une jeune adhérente de 20 ans Deborah AXEL.

Déborah est photographe, titulaire du BIA et elle a découvert l'ULM lors d'un vol avec Assad Assaker.

Elle souhaite s'orienter vers la photo aérienne et a commencé son instruction dans le club des Chiffons volants à Montdidier en Picardie.

Nous lui souhaitons de très beaux vols et de pouvoir réaliser son rêve.



### → Nouveau prix pour LE REGLO !

Afin que la crise n'empêche pas les pilotes ULM de connaître leurs droits et devoirs, Edoceo Editions a le plaisir de vous annoncer que le RéglO ULM baisse son prix.

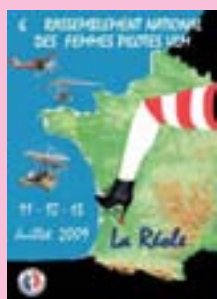
Il sera désormais vendu 15 € TTC au lieu de 22 € TTC.

Merci de bien vouloir faire circuler cette information afin que le plus grand nombre soit mis au courant et puisse profiter de cette offre ... non limitée dans le temps. Merci, beaux vols !

[www.lereglo.com](http://www.lereglo.com) Pierre-Jean le Camus / Edoceo Editions



### → Du 2 au 5 avril 2009, le Salon Aéro de Friedrichshafen

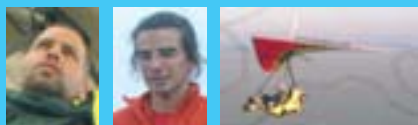


### → 6° rassemblement national des femmes pilotes ULM

Mesdames, **VOTRE RENDEZ-VOUS PRIORITAIRE en 2009**, c'est du **11 au 13 juillet**, à **La Réole** (LFDR), pour le 6° rassemblement national des femmes (licenciées FFPLUM) élèves et pilotes ULM toutes classes. Une belle balade en perspective, en Aquitaine, sur les rives de la Garonne et au milieu de vignobles renommés !

- Samedi 11 juillet : accueil, animations et dîner sur la plate-forme
- Dimanche 12 juillet : rallye touristique aérien, visite St Emilion, conférence, soirée spectacle
- Lundi 13 juillet : déjeuner sur la plate-forme

Infos détaillées et bulletin d'inscription sur le site [www.ulm-femmes.info](http://www.ulm-femmes.info)



### → Pierre-Jean le Camus & Samir Elari : MARS 2009, Pisay / Rabat en ULM léger !

**L'idée :** Rallier Pisay (France, près de Belleville sur Saône - 69) à Rabat (Maroc) en ULM léger "Dragonfly", sans assistance. Pour le plaisir et, accessoirement, montrer qu'il est possible de mener

à bien un tel projet avec un ULM dont on peut penser qu'il n'est pas conçu pour.

**L'organisation :** Environ 10 étapes de 200 kilomètres, une à deux étapes par jour. Les étapes ne sont pas définies à l'avance (sauf au Maroc) qu'il est possible de mener à bien un tel projet avec un ULM dont on peut penser qu'il n'est pas conçu pour.

[www.flylight.co.uk](http://www.flylight.co.uk)

Le blog : <http://dragonfly-pizay-rabat.over-blog.com/>

Ce même blog sera mis à jour durant le périple et permettra notamment aux internautes de nous suivre en temps réel via un GPS émetteur.



# Etre, ou ne pas être ?

*L*

Le 28 mars vous choisirez l'équipe qui dirigera notre Fédération pour les quatre ans à venir.

La nouvelle équipe aura probablement à cœur de continuer dans la voie tracée depuis quelques années.

Mais c'est vous qui choisirez et plus que jamais votre présence est importante.

Les bénévoles qui ont travaillé dans les différentes commissions et ont apporté leur pierre à l'édifice seront heureux de l'intérêt que vous leur témoignerez pour le travail accompli.

Compte tenu du peu de volontaires il est même souhaitable que leur altruisme les engage à se représenter pour un autre mandat et que nous puissions encore compter sur eux pour les quatre années à venir.

Votre présence est la manifestation de l'attention que vous portez à notre activité, à ses représentants, à la défense de notre droit de voler et à notre liberté.

Nous comptons sur vous.

**Pierre-Henri LOPEZ**  
Secrétaire Général

## → Assemblée Générale électorale

Etape importante de la vie de notre Fédération, elle se déroulera **le 28 mars 2009 à Paris** et procédera à l'élection de l'équipe qui vous représentera durant les quatre prochaines années.

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

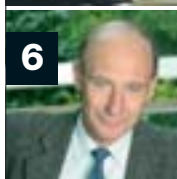
Amphithéâtre de la DGAC  
50, rue Henry Farman - 75015 Paris  
→ Accueil des participants à partir de 9h00



4

### Sécurité, les événements 2008

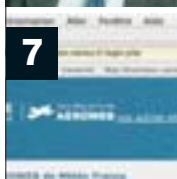
Thierry Couderc



6

### DGAC, la mission "MALGH"

Maxime Coffin



7

### Aéroweb, nouveau site

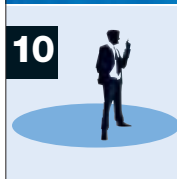
Michel Hirmke



8

### A la mémoire de Jean-Paul

Dominique Méreuze



10

### Juridique, notre cercle virtuel

Serge Conti



13

### Syria in sky eyes

Christophe Charon



15

### F.A.I. et règlement sportif

Joël Amiable



19

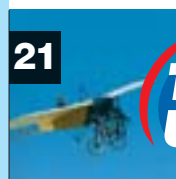
### L'union fait la force !

Dominique Méreuze



20

### Assurance, rappels pour les plateformes et la casse ULM



21



22

### Carburant, voici le E 10

Pierre Pouchès



23

### L'ULM en Guyane française

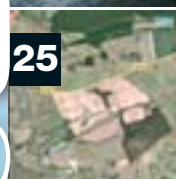
Pierre-Emmanuel Leclere



24

### Rassemblement en Midi-Pyrénées

Paul Dellac



25

### Stage compétition au féminin

Monique Bouvier

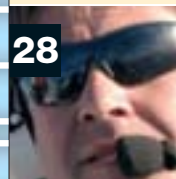


26

Info Clubs



Info Comités Régionaux



28

### Lu pour vous

Willi Tacke, Bernard Chabbert et Christophe Gruault



31

### Gédéon de Biyanvrac



32

### Les prochains stages de l'ARCA

Inclus dans ce numéro

1 cahier Spécial Bilan détachable de 20 pages



16 La boutique



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

Directeur de la Publication :

**Dominique Méreuze**

Rédacteur en Chef :

**Pierre-Henri Lopez**

Crédit Photos :

Christophe Charon (couverture), DTA, Vol Moteur, Sophie Lysiak, Philippe Tisserant, Didier Salinas, Joël Amiable, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez.

Design & print :

**Magéral & Associés** • 01 47 25 35 25

Imprimé en France. 12 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 02.2009

Anciens numéros

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

par Thierry COUDERC  
Président de la Commission Sécurité

# Accidentologie

# 2008

le 24  
janvier  
dernier

→ Le CNFAS a réuni les correspondants sécurité régionaux des fédérations qui le composent au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, autour de Jean Claude Roussel et Dominique Méreuze. Un bilan statistique de l'accidentologie de l'aviation de loisir par le BEA, l'organisation et la problématique propre à chaque fédération, les travaux de la revue de sécurité et deux conférences techniques, sur les facteurs humains et sur le second régime ont été présentées. Maxime Coffin a exposé la nouvelle organisation de la DGAC, en particulier la Mission pour l'aviation légère, générale et hélicoptère (MALGH) qu'il dirige depuis le premier janvier. Ce programme assez dense, aura aussi, surtout peut-être, été l'occasion de permettre aux correspondants des différentes fédérations de se rencontrer et à leurs dirigeants de manifester la solidarité interfédérale qui caractérise le fonctionnement du CNFAS.

## Avertissement

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-contre :

→ **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.

## → Evénements

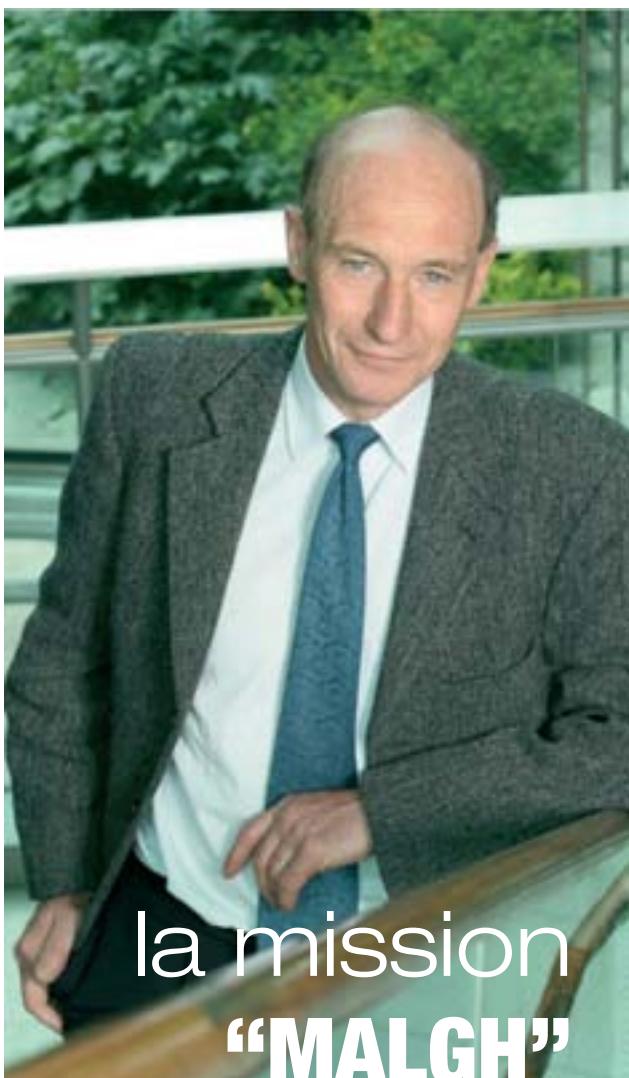
				Situation 31.12.2008			
Décès	Corpséral grave	Corpséral léger	Matériel seulement	Cat. (*)			
↓	↓	↓	↓	↓			
			1	Multiaxes	T/H	Atterrissage d'urgence suite à un début d'incendie électrique groupe motopropulseur. Moteur Jabiru	(*) Catégorie du facteur déclenchant probable : H = facteur humain T = problème technique E = environnement (météo, trafic)
			1	Multiaxes	H	Panne d'essence avant le posé à destination - machine partiellement détruite.	
		1		Paramoteur	E/H	Fermeture dissymétrique de l'aile au cours de l'atterrissage. Le pilote chute en avant.	● Déclenchement du parachute
			1	Autogire	H	Atterrissage dur suivi du basculement de l'appareil sur le côté.	
	2			Paramoteur	H	Collision en vol entre deux appareils se suivants. Les deux voiles s'emmêlent et les deux appareils tombent ensemble.	
	1			Paramoteur	H	Collision en vol entre deux appareils volant en formation. L'un des deux perd le contrôle, l'autre se pose sans dégât grave.	
			1	Multiaxes	T	Posé en campagne dans l'axe, suite à panne moteur au décollage (Rotax 582).	
	1	1		Motoplaneur	//	Perte de contrôle à l'atterrissage - enquête en cours.	
			1	Pendulaire	E/H	Rebond à l'atterrissage - perte de trajectoire sur la piste.	
			2	Multiaxes	T	Panne moteur au décollage - atterrissage dans un champs.	
			1	Multiaxes	T	Panne moteur en montée initiale - atterrissage dans le lit d'une rivière - l'appareil sortait d'une interruption de vol de deux ans.	
			1	Multiaxes	H	Perte de contrôle au décollage d'un champ - pilote sans qualification et machine non identifiée.	
			1	Multiaxes	E/H	Perte de contrôle à l'atterrissage - collision avec les servitudes de piste en abord (vent fort avec rafales).	
			1	Multiaxes	T	Panne moteur en instruction - ● Déclenchement du parachute.	
	2			Multiaxes	//	Crash aux abords du terrain, embrasement à l'impact, Enquête en cours.	
			1	Multiaxes	T	Posé en campagne suite à la rupture d'une attache de plan fixe horizontal. Légers dégâts au train.	
	1			Paramoteur	E/H	Fermeture dissymétrique après décollage - chute d'une quarantaine de mètres.	
			1	Multiaxes	H	Décollage involontaire lors d'un essai de roulage - Perte de contrôle.	
			1	Multiaxes	//	<u>Perte de contrôle - collision avec le sol (accident survenu en Grande Bretagne, Pilote ressortissant britannique, mais appareil identifié en France)</u>	
	1			Pendulaire	E/T	Perte de contrôle pour éviter une ligne électrique en approche pour un posé en campagne de précaution (ratés moteur - ROTAX 2 temps)	
			2	Multiaxes	T/H	Crash dans la cours d'une entreprise suite à des ratés moteur (ROTAX 912) - Vol photo à basse hauteur au dessus d'une agglomération.	
	1			Pendulaire	H/E(?)	Perte de contrôle à l'atterrissage - Conditions aérologiques difficiles - possible défaillance moteur selon des témoins (ROTAX 582)	
			1	Multiaxes	T	Arrêt moteur en vol (Jabiru) - rupture du train avant au posé en campagne.	
			1	Autogire	E/H	Basculement de l'appareil pendant la course de décollage - Incendie de la machine (état du sol évoqué par le pilote)	
			1	Multiaxes	T/E/H	Atterrissage en campagne suite arrêt moteur (ROTAX 912) - Le train est endommagé après avoir heurté une ligne électrique lors de l'approche - Déstabilisé au roulage, l'appareil fait un cheval de bois.	
	2			Pendulaire	H?	Collision en vol entre deux ULM au cours d'un entraînement au vol en formation..	
			2	Multiaxes	??	<u>Accident survenu au Portugal, par un ressortissant portugais opérant sous licence et assurance française.</u>	
	1	1		Pendulaire	H/E	Perte de contrôle suite à collision avec un ligne électrique - Chute dans un cours d'eau - Le pilote réussit à évacuer mais le passager n'est pas retrouvé.	
			1	Multiaxes	H/E	Après un posé en campagne suite à un incident moteur (ROTAX 912) - perte de contrôle lors d'une tentative de redécollage - environnement a priori peu approprié (aile basse et végétation haute).	
			1	Multiaxes	H/E	Heurt d'une balise de piste au décollage endommageant le train. Au posé suivant, la roue concernée se désolidarise partiellement de son support. L'appareil s'immobilise sans autre conséquence.	
			2	Multiaxes	//	Perte de contrôle de l'appareil pendant la montée après décollage - perte de puissance évoquée - enquête en cours.	
	2			Multiaxes	//	En tour de piste en instruction, l'appareil pique subitement et s'embrase à l'impact au sol - enquête en cours.	
			1	Multiaxes	H	Rebond à l'atterrissage, train avant endommagé.	
	1			Autogire	//	Perte de l'empennage en vol - embrasement de l'appareil à l'impact - enquête en cours	
			1	Multiaxes	H	Après l'arrondi, en manipulant les interrupteurs du tableau de bord, la manche très lâche du pull du pilote accroche la manette et provoque une remise involontaire des gaz - perte de contrôle de l'appareil qui percute les abords (élève lâché en solo).	

## → Evénements suite

Décès	Conrappel grave	Conrappel léger	Malgré seulement	Cat. (*)	Situation 31.12.2008
↓	↓	↓	↓	↓	● (événement surligné en rouge = situation administrative atypique)
			1	Multi axes	H <u>En provenance d'Italie, le pilote tente un atterrissage sur une rampe de lancement planeur avec 40 Nds de vent. Atterrissage très dur provoquant l'effacement de la roulette de nez. Appareil étranger, vol frontalier exécuté sans plan de vol.</u>
			1	Multi axes	H Décrochage juste avant le seuil de piste. Train avant et hélice endommagés.
		1	Multi axes	T	Effacement du train avant lors d'un posé en campagne sur panne moteur (Rotax 912)
			1	Paramoteur	H/E Pilote débutant - défaut de maîtrise avec du vent - la voile s'enroule sur une ligne EDF.
			1	Autogire	H Pilote élève - défaut de maîtrise au roulage après atterrissage - l'appareil bascule sur le côté.
1			Multi axes	E/H	Vol en VMC dégradé par plafond bas - enquête en cours.
			1	Multi axes	E Heurt d'une clôture lors d'un posé en campagne suite au givrage du carburateur (Jabiru).
		1	Pendulaire	T	Retournement du chariot lors d'un posé en campagne sur problème moteur (Rotax 582).
		2	Multi axes	E/H	Vol d'instruction - Perte de contrôle à très basse hauteur en entraînement de présentation panne moteur simulée - aérologie signalée turbulente.
			1	Multi axes	T/E Serrage moteur en vol (Rotax 582) - dégâts importants sur l'appareil lors du posé dans un champs cultivé.
1			Multi axes	H ??	Perte de contrôle en premier virage après un touch and go. Enquête en cours.
			1	Paramoteur	H Atterrissage brutal sur sol dur - tassement vertébral.
			1	Multi axes	T Panne moteur en survol maritime (tentative de traversée vers la Corse en motoplaneur ULM) - Rotax 503 - ● <b>Déclenchement du parachute.</b>
			1	Multi axes	T Panne en vol sur rupture de la commande des gaz (moteur BMW 1200) - l'ULM heurte une toiture lors de sa présentation pour poser en campagne - rupture réducteur.
1			Pendulaire	H	Décrochage à 3 mètres du sol en finale.
1			Multi axes	H	Le saumon d'aile heurte le sol "au cours d'un virage à basse hauteur".
1			Paramoteur	H	En voulant survoler la surface d'un lac à très basse hauteur, le pilote entre dans l'eau.
		1	Formule Poux	T/H	Tentative de demi-tour après des ratés moteurs - perte de contrôle. (Rotax 2 temps)
		1	Multi axes	H	Touché 100 m avant la piste dans un champ cultivé, au cours d'un exercice d'encadrement.
		1	Multi axes	T	Posé d'urgence après le décollage sur rupture d'un câble de commande de vol en gauchissement.
		1	Multi axes	H/E	Sortie de piste après le posé - effacement du train avant et passage en pylône.
		1	Multi axes	H	Défaut de maîtrise à l'atterrissage - posé trop rapide et sortie de piste.
		1	Autogire	E/H	Choc entre le rotor et l'hélice au roulage.
1			Multi axes	?	Amerrissage à 50 m du rivage - le pilote n'a pas évacué l'appareil.
		1	Multi axes	T	<u>Panne moteur après décollage (Rotax 582) - posé dans un champ - Carte d'identification de l'appareil périmée.</u>
2			Multi axes	?	Appareil retrouvé crashé dans un bois - Enquête en cours.
1	3		Multi axes / Pend.	H	Collision entre deux appareils se présentant en même temps sur la même finale.
		1	Paramoteur	H/E	Perte de contrôle à l'atterrissage en conditions aérologiques instables.
		1	Multi axes	T	Posé en campagne sur panne moteur (Rotax 503) - au roulage, la partie avant de l'habitacle se replie, blessant les chevilles du pilote.
		1	Pendulaire	H	Défaut de maîtrise à l'arrondi - le chariot se pose lourdement sur le train avant et bascule sur le flan.
		1	Multi axes	H/T	Rupture de la roulette de nez à l'atterrissage.
		1	Paramoteur	?	Fermeture de la voile et chute d'une dizaine de mètres.
		1	Multi axes	H/E	Rupture du train à l'atterrissage - vent de travers avec rafales.
1			Multi axes	T?	Au cours d'un essai en vol après rentoilage des ailes (type chaussettes cousues), l'appareil fait une chute d'une hauteur d'environ 500 m.
		1	Multi axes	T/H	Posé en campagne manqué suite à un arrêt moteur (type non précisés)
		1	Motoplaneur	H	Décollage avec les aérofreins sortit - l'appareil ne parvient pas à s'élever et percute des arbres aux abords de piste.
		1	Pendulaire	H	Perte de contrôle en évolution à basse hauteur au dessus d'un rassemblement d'amis.
		1	Multi axes	T/E	Posé en campagne suite à l'apparition de vibrations provoquées par une déformation du bord d'attaque de l'aile (collision aviaire possible) - appareil détruit lors du posé.
2			Multi axes	H	Perte de contrôle en montée initiale - second régime probable.
		1	Pendulaire	T/H	Perte de contrôle au décollage par conditions aérologiques difficiles.
1	1		Hydro 3 axes	H	Décrochage lors du décollage, l'appareil est endommagé en heurtant la surface de l'eau. La très grande taille du passager et son manque d'aisance, peuvent avoir contrecarré la pleine autorité du pilote sur les commandes.
			Multi axes	?	Perte de contrôle à l'atterrissage - embrasement à l'impact - Vol d'essai après interventions sur les gouvernes et sur le moteur - possible problème de centrage évoqué par l'enquête.
	2		Multi axes	T/H	Collision avec un obstacle lors d'un posé en campagne - problème moteur possible
		1	Multi axes	T	Posé en campagne sur arrêt du moteur (ROTAX 912).
		1	Multi axes	T	Perte de puissance au décollage - posé dans l'axe dans un pré (WW)
		1	Multi axes	H	Posé dur - hélice et train endommagés.
		1	Multi axes	T/E	Accrochage de la cime d'arbres lors de la présentation pour atterrissage en campagne suite à l'arrêt moteur (ROTAX 503 1V)
1	1		Multi axes	H/E	Perte de contrôle au décollage - L'appareil part en virage à 10 m de hauteur environ.
		1	Multi axes	H	Perte de contrôle en virage lors du survol d'une maison de famille.
		1	Multi axes	T	Panne moteur en tour de piste - posé dans un champ en abord du terrain - appareil endommagé au roulage (Rotax 912).
		1	Multi axes	H	Rotation au décollage avec vitesse insuffisante - posé dans un champ cultivé en bout de piste - second régime probable.
		1	Formule Poux	T	Posé de précaution en campagne suite à une fuite de carburant - appareil endommagé lors du posé.
		1	Multi axes	H	Atterrissage insuffisamment cabré avec un appareil à train tricycle - rupture de la roulette de nez.
		1	Pendulaire	E/H	Turbulences - Le pilote ne parvient pas à tester sur l'axe de piste à l'atterrissage et un arbuste en abord - Traumatisme abdominal dû au choc du trapèze
		1	Paramoteur	H/T	Le pilote perd le contrôle de sa voile à basse hauteur et chute d'une hauteur de 5 m
1		1	Multi axes	T ?	En attente informations complémentaires - Posé en campagne - empennage retrouvé endommagé.
		1	Multi axes	?	Perte de contrôle en montée initiale - enquête en cours.
		1	Multi axes	E/H	Pylône à l'atterrissage sur une altisurface.
		1	Multi axes	T	Défaut de commande des volets électriques lors du décollage - perte de contrôle. ● <b>Déclenchement du parachute</b>
		1	Pendulaire	H/E	Trop bas, l'ULM accroche la cime des arbres en tours de piste.
		1	Multi axes	H/E	Posé en campagne après s'être égaré - reupture de la roulette de nez.
1		1	Multi axes	H/E	Collision avec une ligne EDF en phase d'atterrissage.
			Pendulaire	?	Collision avec un autogire - enquête en cours
		1	Pendulaire	H	Approche trop basse - Collision avec une ligne EDF, puis avec un poteau en phase d'atterrissage.
		1	Pendulaire	T/E	Problème moteur en tour de piste - L'ULM se pose sur une route en abord de la piste et heurte une clôture. (ROTAX 582)
1			Paramoteur	H	Choc violent à l'atterrissage - fracture aux fémurs.
1			Multi axes	H/E	Approche trop basse sur altisurface - Heurté le sol avant le seuil de piste.
		1	Paramoteur	H	Tentative de décollage sans avoir libéré les freins de la voile. Retombé lourdement d'une hauteur d'environ 1 m.
		1	Multi axes	H/E	Heurté une ligne électrique en vol à très basse hauteur. L'appareil chute sur un arbre puis sur un bâtiment.
		2	Multi axes	H/E	Atterrissage avant le seuil de piste, par conditions météo défavorables.
		1	Multi axes	H/E	Sortie de piste au décollage (train classique) - rupture d'une jambe de train.
		1	Pendulaire	H/E	Approche trop basse- le train heurte des arbres avant l'entrée de piste.
		1	Multi axes	H/E	Cheval de bois à l'atterrissage par fort vent de travers (train classique - pilote breveté depuis 2 mois)
21	24	40		← Total victimes	
16	14	33	43	← Total accidents	

**EVENEMENTS non classés accidents** (classement au regard ses critères fédéraux de l'analyse de sécurité des vols, indépendant des traitements judiciaire ou disciplinaire de l'événement) Atterrissages en campagne sans dommage : 2 Manipulations au sol et au hangar : 8 dont un incendie au sol au cours d'un essai point fixe (pendulaire - moteur BMW) et une personne touchée par son hélice en rotation lors d'essais.





# la mission "MALGH"

**La DGAC, sous l'impulsion de son directeur général, a la volonté de développer une politique plus proche de ses usagers, afin de leur rendre un meilleur service.**

Elle est consciente que pour certains d'entre eux, notamment les pratiquants de l'aviation légère et ultra légère, mais aussi pour les pratiquants de l'aviation générale et d'affaires, ou encore pour les utilisateurs de l'hélicoptère, son organisation apparaît bien complexe, et n'apporte pas toujours les bonnes réponses.

Le Directeur Général de l'Aviation Civile a donc voulu favoriser pour ces usagers l'accès à l'information, garantir la prise en compte des spécificités de leurs activités, et renforcer la cohérence des décisions qui les concernent.

Il a donc décidé de placer immédiatement à ses côtés, pour être son relais, une mission « de l'aviation légère, de l'aviation générale, et des hélicoptères, dont il m'a confié la responsabilité. Cette mission reprend naturellement en son sein l'ancienne « MAL » Mission de l'Aviation Légère, qui depuis plusieurs années a travaillé à resserrer les liens entre les fédérations aéronautiques et la DGAC, et à sensibiliser les services aux questions d'aviation légère.

La MALGH doit développer et renforcer cette approche, son efficacité étant renforcée par son positionnement auprès du directeur général. Elle devra le conseiller sur les politiques à adopter, et suivre en son nom leur mise en œuvre. Elle sera pour les usagers un point d'entrée unique et un canal de communication privilégié. Elle veillera, enfin à la coordination et au suivi des actions à réaliser par les services.

Les missions principales que lui confie dans ce cadre le directeur général sont les suivantes :

- Mettre en place un système permanent de concertation et d'information avec les organismes représentatifs des usagers. Après une première réunion avec le CNFAS - qui doit jouer un rôle essentiel dans les liens entre usagers et administration - nous avons convenu de rendez-vous périodiques tous les 6 mois, afin de

garantir la meilleure information mutuelle sur les projets en cours et les éventuels problèmes. En parallèle les contacts bilatéraux seront maintenus avec chacune des fédérations et une feuille de route sera établie pour mémoriser les actions décidées en commun, et s'assurer qu'elles sont suivies d'effet. Des dossiers particuliers (promotion de la sécurité, développement d'une culture de sûreté, simplification concernant l'espace aérien, évolutions européennes...) ont d'ores et déjà été identifiées.

- Suivre l'ensemble des évolutions réglementaires nationales et européennes pour s'assurer que les spécificités de l'aviation légère (et de l'aviation générale et des hélicoptères) sont bien prises en compte que ce soit pour les aspects techniques, les aspects environnementaux, qui bien entendu prendront une dimension croissante, ou les aspects économiques.

Dans ce domaine la MALGH devra être particulièrement attentive aux développements en cours au sein de l'Agence Européenne de l'Aviation Civile avec le souci particulier d'y faire connaître - et reconnaître - tous les aspects que nous jugeons collectivement positifs de notre organisation actuelle, caractérisée notamment en ce qui concerne les ULM par une réglementation technique adaptée, et responsabilisante.

- Identifier au sein de la DGAC un réseau de compétences, et le faire connaître des usagers.
- Participer à la définition d'actions de promotion de la sécurité et au suivi de leur mise en œuvre et de leurs résultats.
- Soutenir les actions de conservation du patrimoine aéronautique.

Je suis personnellement convaincu que des progrès sont possibles sur toutes ces questions, mais aussi que cela ne se fera qu'en étant à l'écoute des pratiquants, et en dialoguant étroitement avec leurs représentants. Seul ce travail en commun - dans lequel chacun doit amener avec honnêteté et avec le souci d'aller de l'avant son point de vue... et être prêt à entendre celui des interlocuteurs - justifie et motive l'existence d'une telle mission afin que chacun puisse profiter pleinement du bonheur du vol dans le respect de notre environnement.

**Maxime Coffin**  
*Chef de la mission aviation légère, générale et hélicoptères à la Direction générale de l'Aviation Civile.*



## Les personnels de la MALGH

Patrice MOREAU	Adjoint au chef de Mission
Evelyne GOGNEAU	Chargée d'Affaires
Fabienne BROGI-LUTHAR	Chargée d'Affaires
Corinne PASSERAT	Chargée d'Affaires
Jean-Michel SECONDY	Chargé d'Affaires
Joëlle LE GOFF	Secrétaire
Alice LELONG	Secrétaire

### Maxime Coffin

*Chef de la mission aviation légère, générale et hélicoptères à la Direction générale de l'Aviation Civile*

Né le 29 novembre 1954, marié père de six enfants de 18 à 30 ans. Formation d'ingénieur de l'Aviation Civile. Parcours professionnel passant du centre d'essais en vol de Brétigny sur Orge (responsable d'essais de pilotes automatiques) à la direction générale de l'aviation civile, au bureau de la réglementation technique de sécurité, - en charge notamment dans les années 83-90 de la réglementation ULM -, responsable de la mission des relations multilatérales (affaires européennes), puis chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique, et directeur de mars 2005 à décembre 2008 de la Direction du contrôle de la sécurité.



# Aéroweb nouveau est arrivé !



Les utilisateurs du service AEROWEB de Météo-France peuvent constater que le site a été entièrement refondu, avec de nombreuses nouvelles fonctionnalités.

La **procédure d'inscription** est cependant toujours la même : vous devez envoyer une copie de votre brevet par E-mail pour justifier de votre appartenance à la famille aéronautique.

**Attention : les utilisateurs de l'ancien AEROWEB** doivent se réinscrire en utilisant leur ancien code et définir un nouveau mot de passe. La prise d'effet est immédiate.

AEROWEB se trouve à l'adresse

**<https://aviation.meteo.fr>**

ou depuis le site de Météo-France

<http://france.meteofrance.com>  
rubrique « aviation »

*Michel Hirmke*



venez essayer le SENSATION



conception et fabrication françaises !

**AEROSKY** Volez assuré !

« Aérodrome de Cahors »

46230 CIEURAC

Tél : +(33) 05 65 21 17 57

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

Fax : +(33) 05 63 63 60 39

Mail : [info@aerosky.fr](mailto:info@aerosky.fr)



- une autonomie de 6 heures de vol à 200 km/h
- moins de 70 mètres pour décoller
- une facilité de pilotage à la portée de tous
- une construction aluminium aéronautique



Toute l'expérience de plus de 1200 skyranger  
Nouveau concept aluminium et composites  
Le confort, le design en prime, de 64 à 200 km/h  
Kit cellule à partir de 17400 € ht



Performance exceptionnelle :  
3 Titres FAI en 2008 pour le SKYRANGER  
Champion du Monde, d'Europe et de France !!!  
Simplicité, performance et robustesse  
Prix kit cellule à partir de 12500 € ht ,

Tel : (33) 05 63 67 97 15

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

[info@bestoffaircraft.com](mailto:info@bestoffaircraft.com)



Jean-Paul Ruff (à gauche) aux côtés de Maxime Coffin et Dominique Méreuze.  
Crédit photo : Vol Moteur

# Jean-Paul est parti...

Notre ami Jean-Paul Ruff nous a quittés.

Après un long et courageux combat contre ce qu'il appelait lui-même « le crabe », Jean-Paul a finalement succombé le 27 janvier 2009, à l'âge de 58 ans.

Il restera dans nos mémoires comme un homme compétent, cultivé, à la fois calme et ferme, comme un ami fidèle et durant de nombreuses années comme un membre éminent du Comité Directeur de la FFPLUM, travailleur et actif, qui respectait en toutes circonstances sa parole et ses engagements.

Il fut en 1998 l'un des principaux piliers d'une équipe soudée, décidée à mettre en œuvre une politique audacieuse et à appliquer un programme qu'il avait très largement contribué à élaborer. Il mit alors avec ardeur toute son énergie et sa clairvoyance au service de la reconstruction de notre Fédération, avec le succès que l'on connaît.

Je me souviens encore de nos séances de travail, très tard dans la nuit, à la CRS N° 1 de Vélizy. Nous avions la foi et l'espoir. Cela me réjouit aujourd'hui de savoir que nous avons fondé ensemble, avec les autres membres de cette équipe, les bases de notre succès actuel. Il restera donc longtemps des traces de son travail, accompli avec beaucoup de modestie, car Jean-Paul était un collaborateur qui ne se mettait jamais en avant pour recueillir les louanges et les applaudissements, qu'il méritait pourtant.

Déjà fatigué par la maladie, Jean-Paul a intégré il y a 4 ans l'équipe des salariés de la FFA, devenant au fil du temps un précieux collaborateur de Jean-Claude Roussel, son Président. Il a par ailleurs à ce poste beaucoup œuvré dans le traitement des dossiers communs à nos Fédérations, dans le cadre du CNFAS.

Il a travaillé jusqu'au dernier jour, envoyant encore au Président de la FFA un courriel professionnel quelques heures seulement avant son grand départ.

Je terminerai cet hommage à Jean-Paul en citant une phrase d'un courriel reçu de sa part 8 jours seulement avant son décès, alors qu'il savait pertinemment que ses jours étaient comptés : **« En guise de conclusion, prenez grand soin de vous et de vos proches. La vie est belle, elle vaut le coup d'être vécue, et ce que je dis n'est pas qu'un lieu commun ».**

Un grand merci Jean-Paul pour tout ce que tu nous as offert tout au long de ta vie !

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM

# Redevances 2009

## Le 19 janvier,

un courrier électronique était envoyé à chacun de nos adhérents reliés à Internet, relatif à l'application de l'arrêté du 10 décembre 2008 qui fixe pour 2009 les redevances pour « services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'Aviation Civile ».

Outre celles connues depuis plusieurs années, étaient en effet apparues de nouvelles redevances relatives notamment à « la mention de radiotéléphonie dans une langue déterminée » (55€) et celles à devoir par « les écoles de formation d'instructeurs ULM ou qui organisent des stages de réactualisation d' ULM » (de 450€ minimum pour les petits centres à 2500€.... et plus pour les plus importants !).

A notre demande, Madame Rousse, nouveau Directeur de la DSAC de la DGAC, assistée de Monsieur Sénard, a reçu le 04 Février 2009 la FFPLUM (D.Méreuze - Ph. Boucherat, P.E. Leclere) pour reprendre les discussions sur ce sujet particulier et sur les conséquences des redevances sur le développement de notre pratique de l'ULM.

Nos arguments ont été dans leur grande majorité pris en compte et les résultats obtenus à l'issue de cette réunion se sont révélés être très positifs, puisque le 05 Février Mr Sénard pouvait nous confirmer la position de la DSAC sur le sujet :

*« Je vous fais part de la position de la DSAC à l'issue de notre entretien d'hier :*

*La DSAC a entendu la FFPLUM sur la question de l'activité de formation à l'ULM et notamment celle des instructeurs d'ULM. Elle a noté le petit nombre d'école capables d'offrir des formations pour les instructeurs d'ULM, et tout autant le nombre de stagiaires instructeurs. Elle a reconnu la complexité de l'application de l'arrêté relatif aux redevances applicables aux écoles et aux ULMistes.*

*En conséquence, elle a pris 2 décisions :*

- de ne pas percevoir pour l'année 2009, la redevance " de mention de radiotéléphonie dans une langue déterminée "*
- de simplifier et de limiter la redevance d'organisme de formation d'instructeur d'ULM, pour ne retenir qu'un forfait annuel unique de 100€ par école et par an. Cette redevance sera perçue en une seule fois au mois de décembre.*

*Il est également entendu qu'une réflexion doit s'engager sur le dispositif pour 2010.*

*Pascal SENARD DSAC/GR »*

D'un commun accord donc, il a été décidé que pour l'année 2010 une concertation plus approfondie en amont de la rédaction définitive du prochain arrêté serait organisée.

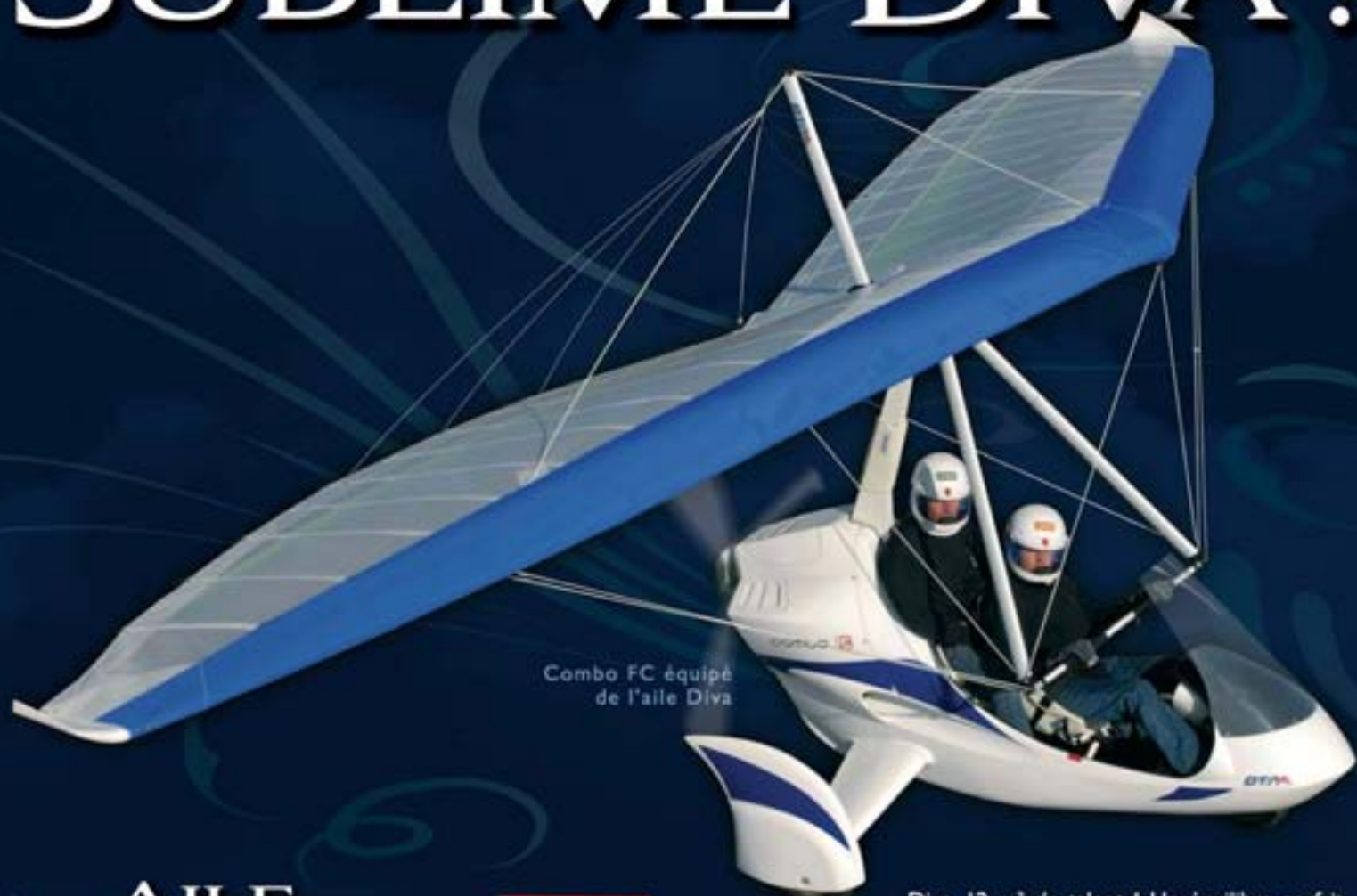
Et après l'expérience de cette année, je peux vous assurer que nous serons extrêmement vigilants et particulièrement attentifs !

**Bons vols.**

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM



# SUBLIME DIVA!



Combo FC équipé  
de l'aile Diva

AILE  
**DIVA**<sup>TM</sup>

Diva, 12 m<sup>2</sup> de talent ! Un équilibre parfait entre maniabilité, plage de vitesse et rendement ! Diva est une aile facile et exceptionnelle : rapide, douce, amortie en turbulence, précise, économe en carburant. DTA ouvre une nouvelle dimension du vol pendulaire alliant vitesse, et réelle utilisation tout terrain. Disponible sur tous les tricycles DTA.

« Les comportements en tangage ainsi qu'en roulis sont, à mon sens, parfaits, on peut affirmer que cette Diva est une grande réussite. » **Philippe Tisserant** Vol Moteur Janvier 2009

« Je tiens à vous dire que ma Diva et celle de Giuseppe volent merveilleusement bien. Tous nos compliments pour cette aile ! » **Massimo Lenzarini** Italie.

**Démarrateur électrique et pré-installation radio-GPS offerts !**

Offre sur une série de 15 pendulaires DTA 582 modèles Combo, Voyageur II, Feeling ou Evolution avec l'aile de votre choix. Date limite de l'offre : à l'expiration de cette série et au plus tard le 31 décembre 2009.



**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](mailto:dta.ulm@wanadoo.fr) / [www.dta.fr](http://www.dta.fr)



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

# de la disparition de notre cercle virtuel

**Quelques prochaines échéances électorales me conduisent à certaines réflexions d'ordre plus général que les sujets ponctuels déjà traités... (enfin, souhaités comme tels).**

**Il s'agit bien d'évoquer la disparition programmée des Cercles vertueux.**

Le Cercle vertueux c'est la délimitation des espaces vitaux avec les droits et devoirs qui y sont associés, de ceux qui sont dans, et hors, le Cercle.

C'est la délimitation à gros traits nets, loyale et responsable des espaces de liberté des uns et des atteintes permises ou prohibées à la liberté naturelle des autres.

Et, corollaire, c'est tout autant la même délimitation à gros traits nets, loyale et responsable des mêmes droits et devoirs de ceux qui sont en dehors de notre Cercle vertueux mais qui, en fait, sont intégrés dans leur propre Cercle.

Belle alchimie que tous ces Cercles supposés vertueux collés les uns aux autres et qui forment l'harmonieuse géométrie d'une vie en société, respectée par chacun et par tous, par le citoyen et par l'autorité de l'Etat.

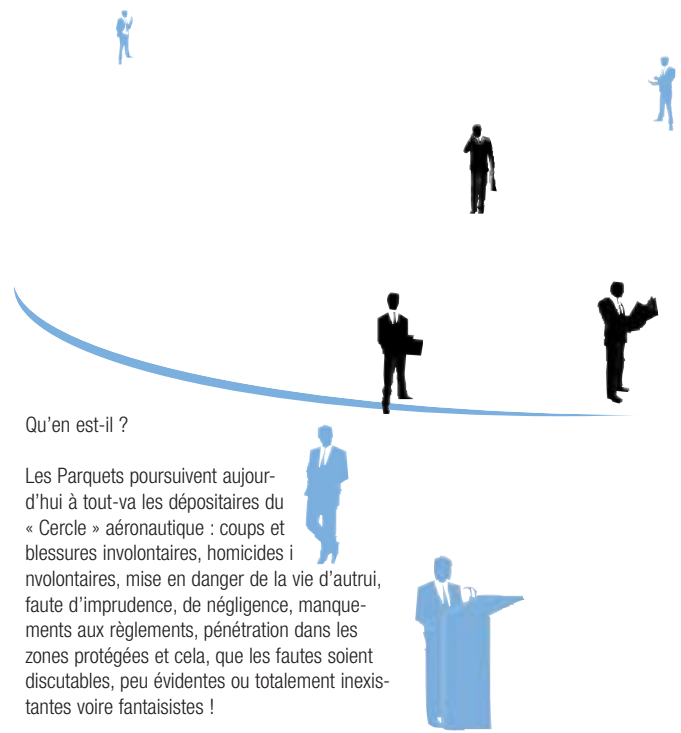
Bien heureux le pilote d'aéronef, privilégié du Cercle vertueux aéronautique...

Nul besoin de description des libertés qui s'épanouissent chacun mesurant ses droits et décisions de vol, de vie, de risque, dans la plénitude des règles écrites ou non écrites définis par le « Cercle » pour autant que le pilote n'ait pas tué fautivement son passager, détruit l'ULM d'autrui, fait exploser la toiture de son voisin, bref, se soit abstenu de troubler sérieusement la sérénité et les espaces vitaux des autres Cercles.

Las ! Certains Cercles attisent la bêtise des autres et les velléités dévoyées de leurs membres d'abîmer les premiers, d'y mettre un doigt, de gratter, de percer, de déchirer et d'y laisser entrer à vau-l'eau la noirceur du fond des âmes.

Pire encore, quand l'un des dépositaires du Cercle vertueux aéronautique se déguise en support d'un autre cercle et vient hurler avec les loups et donner son coup de canif dans l'édifice du Cercle qui l'avait accueilli.

Le résultat est bien aujourd'hui une boue nauséabonde instituée pour emporter notre Cercle....



Qu'en est-il ?

Les Parquets poursuivent aujourd'hui à tout-va les dépositaires du « Cercle » aéronautique : coups et blessures involontaires, homicides involontaires, mise en danger de la vie d'autrui, faute d'imprudence, de négligence, manquements aux règlements, pénétration dans les zones protégées et cela, que les fautes soient discutables, peu évidentes ou totalement inexistantes voire fantaisistes !

Insupportables actions pénales engagées à l'encontre du pilote exemplaire, de l'instructeur diligent et prévoyant ou d'une organisation de vol prudente, et dont les actions totalement conformes aux règles édictées dans notre Cercle vertueux, sont travesties par l'autorité judiciaire en inéluctable faute de droit commun...

Le dévoiement atteint son comble quand la poursuite est initiée par des parties civiles, souvent issues du « Cercle aéronautique » et qui engagent elles-mêmes les poursuites en exploitant le système et en tentant de faire cautionner par des juridictions bien souvent ignorantes des choses aéronautiques, des fautes fantomatiques.

Pourtant, dans cette ambiance délétère, je veux cependant voir quelques bastions auxquels doit se raccrocher notre Cercle vertueux pour en empêcher la disparition.

Les poursuites judiciaires et notamment pénales engagées à l'encontre des membres de la communauté aéronautique sont souvent initiées par des Parquets qui ignorent une réglementation spécialement complexe et qui, ce



faisant s'engager dans un chemin judiciaire parsemé de chausse-trapes et d'embûches qu'ils ne maîtrisent en rien.

C'est ainsi que dans nombre de citations directes devant le Tribunal Correctionnel :

fi se révèlent d'indiscutables nullités de procédure alors que ne sont pas ou sont mal visés les textes supposés violés entraînant, notamment, violation de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme,

fi que les faits matériels de l'infraction soi-disant commise sont très mal explicités ou pas du tout expliqués au Tribunal bien incapable d'appréhender le contexte de l'infraction dénoncée,

fi et à supposer établie la violation précise d'un texte de loi, faut-il encore que le Parquet et certaines parties civiles dévoyées fassent la démonstration du lien de causalité entre le texte soi-disant violé et le manquement commis par le prévenu à défaut de quoi la poursuite ne peut prospérer. Ainsi, un pilote peut avoir effectivement violé une prescription administrative en ne renouvelant pas dans les temps sa carte d'identification, sans qu'il y ait le moindre lien de cause à effet avec le délit de mise en danger de la vie d'autrui qui lui est reproché à tort ou à raison.

J'ai pu ainsi observer au cours de l'année 2008 plusieurs décisions de relaxe des membres de notre « Cercle » notamment pour homicide involontaire alors que les procédures étaient engagées en dépit du bon sens et sans le moindre respect des règles impératives qui conditionnent la poursuite pénale parfois audacieusement engagée.

Le point culminant de ce « soleil judiciaire » procède d'un exemple caractéristique d'une affaire encore en cours dans laquelle le Procureur de la République, autorité poursuivante d'un imaginaire délit de coups blessures involontaires contre un instructeur qui avait pourtant parfaitement dirigé sa mission, sera loyalement conduit à... suivre la défense, évoquant, lui-même et rien de moins que l'absence suffisante de textes opposés à l'instructeur, l'absence de manquement aéronautique clairement défini et l'absence de lien de causalité entre le soi-disant manquement et les soi-disant fautes commises. Ponctuant son réquisitoire, le Procureur de la République déclarera à l'audience qu'il était... contraint compte tenu des propres lacunes de la citation délivrée par ses services, de s'associer... à la demande de relaxe formulée par la défense !

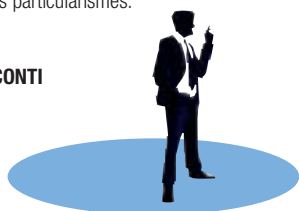
J'ajouterai - fait majeur et annonciateur d'espoir dans le total état d'esprit de notre « Cercle » - que ce Procureur estimera que l'activité aéronautique porte en elle une part de l'aventure humaine et de risque que ses membres doivent savoir assurer. Ce faisant, ce magistrat de la poursuite marquait le particularisme de notre « Cercle », non pas qu'il doive bénéficier de passe-droit, mais qui procède d'une responsabilisation davantage marquée que dans d'autres domaines.

Le fait est trop rare pour qu'il ne soit pas signalé démontrant que certaines autorités judiciaires savent trouver les limites à la disparition des Cercles vertueux et aux poursuites abusives et souvent systématiques engagées à l'encontre de la communauté aéronautique.

A ceux que les craintes judiciaires freinent les velléités de vol, je leur dis que c'est bien la liberté de faire n'importe quoi qui opprime et la loi qui affranchit.


Je reste convaincu que cette loi demeure encore aujourd'hui le meilleur rempart aux débordements, aux vices de procédure et aux désordres de l'esprit et que son application, loyale, sous l'étroite vigilance de chacun d'entre nous, devrait pérenniser l'enracinement de notre « Cercle Vertueux » et de ses particularismes.

Serge CONTI




# APCO


Setting Future Standards\*



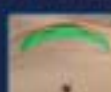
**Prima 3**  
école



**Karma et Karma SP**  
sortie école




**Thrust '09**  
intermédiaire (moteur)




**Vista**  
intermédiaire  
(libre / moteur)

nylon 42 g/m<sup>2</sup>  
"porosité zéro"




**Thrust HP '09**  
Dernière aile paramoteur de performance.  
Profil reflex, vitesse max > 60 km/h.


garantie  
3 ans/250 h  
5 ans/500 h\*  
(\* en option)




**Lambada**  
compétition



**Twister**  
voltige



**Play 42**  
biplace loisir



**Fun 42**  
biplace pro

**www.apcoaviation.fr**  
\* Elabore les normes du futur, depuis 1974.

Parachutes de secours parapente, paramoteur et delta  
Mayday 16, 18, 20 et bi, light et super light, dinguable.  
Sellettes Edge, Finesse, Chairbag, paramoteur.  
Casques vol libre et paramoteur Free Air, Blade,  
Speed, Cloud Chaser et Free Air Com.  
Combinaisons, mousquetons, accessoires...

**PASSION'AILES®** importateur France

Texte et photos : Christophe CHARON



# Syria

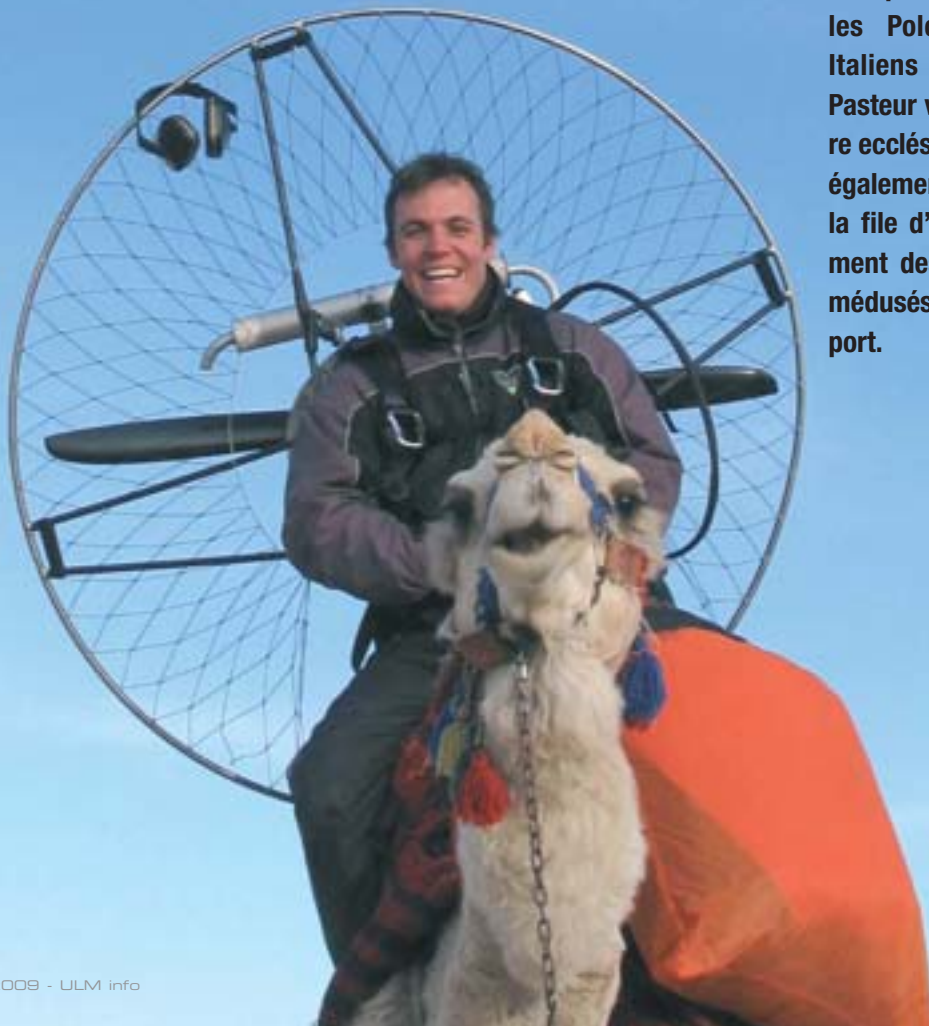
## in sky eyes

10/20 janvier 2009

Etre les premiers depuis 2000 ans à survoler les splendeurs de pierres dorées des temples de la Princesse Zénobie à Palmyre, à survoler et à fixer l'image de mille colonnes, arcs, gradins et amphis, atterrir parmi des foules d'enfants émerveillés, voilà ce que furent quelques grands moments de notre raid en Syrie.

- 4 tonnes 100 de matériel embarquées sur le vol Syrian Air lines
- 90 participants
- 80 paramoteurs
- 90 ailes

Le 10 janvier 2009, 75 pilotes et leur matériel sont au rendez-vous pour un embarquement vers Damas. De nombreuses nations sont présentes avec les Québécois, les Polonais, les Anglais, les Italiens et les Irakiens. Notre Pasteur volant, Serge Croizé, figure ecclésiastique du vol moteur est également là. Impressionnante est la file d'attente pour l'enregistrement des bagages sous les yeux médusés des employés de l'aéroport.







C'est le plus gros déplacement de paratoristes jamais réalisé. Ce rallye a pourtant bien failli être annulé à plusieurs reprises, et jusqu'au dernier moment, à cause du conflit au Proche-Orient. Karim Saleh, son organisateur, a réussi à le maintenir malgré l'annulation en Syrie de toutes les manifestations sportives.

Logés comme des rois dans des palaces, le séjour a commencé à Palmyre avec le survol d'un des plus beaux sites antiques du monde. La Syrie est un des berceaux de notre civilisation. Les traces du plus vieil alphabet connu y ont été découvertes. Magiques sont nos vols à travers le désert pour rallier Palmyre, survoler les ruines antiques et le château médiéval qui domine Palmyre. Nous aurons également la chance entre deux navigations de prendre un bain dans la source d'eau chaude d'Abbassiya. Le mercredi, au milieu des massifs montagneux de ce désert, les rives d'un lac constitueront notre décollage du jour. Les pilotes évoluent localement avant de grimper le long des massifs alentours et d'enrouler les thermiques qui commencent à se former.



En début d'après-midi Didier Eymin revenu en vol avec quelques-uns d'entre nous sur Palmyre, se pose en plein centre-ville au milieu d'une manifestation pour la paix à Gaza de plusieurs centaines de personnes. Moment incroyable, nous sommes submergés par la foule, nos ailes et nos machines n'apprécient guère.

Faute d'une météo peu clémente, nous ne pourrons voler sur le Krak des chevaliers (haut lieu médiéval) mais le clou du séjour nous attend.

Le mardi 20 au matin, nous aurons le grand honneur de décoller du stade en plein centre de Damas. Une première historique ! J'aurai le grand honneur d'ouvrir le bal. Quel grand honneur que d'être le

premier paramoteur à voler sur Damas. Bientôt une dizaine d'ailes évoluent sur le stade mais les consignes sont strictes et aucune ne doit s'éloigner des alentours du stade. Un général de l'armée de l'air et quelques autres officiels veillent.

Merveilleux séjour que cette première édition qui malgré quelques aléas matériels comme une partie du matériel restée à Orly après le départ faute de place dans l'avion et acheminée trois jours plus tard, on peut dire que cette première édition est une réussite. Merci à Karim SALEY, Georges ELIA, Tarek SADA et tous les autres qui ont participé à l'organisation de cette première.







## Qui mieux qu'un pilote député peut défendre l'esprit de liberté de l'ULM ?

Le magazine AVIATION ET PILOTE, membre associé de la section aéroclub de l'Association Sportive et Culturelle de l'Assemblée Nationale (ASCAN), a choisi de soutenir la journée de présentation ULM au Palais Bourbon organisée par l'ASCAN AEROCUB le 10 mars 2009

L'activité ULM représente l'un des derniers espaces de liberté. Soucieux de répondre aux questions concernant la formation, la réglementation en vigueur, les normes en matière de sécurité et l'évolution des machines, l'ASCAN a proposé le 10 mars dernier à l'ensemble des Parlementaires et Personnels de l'Assemblée Nationale une présentation aussi complète qu'originale de l'ULM : projection grand écran du film « 25 ans d'ULM » sur l'histoire de l'ULM et de sa fédération, la FFPLUM — rencontre avec les acteurs prépondérants de l'activité ULM en France — présentation des conditions de formation, des différentes classes d'ULM et de l'évolution des matériels — Questions ouvertes, débats... Le point d'orgue de cette présentation devait être la découverte d'un ULM, ailes déployées prêt au vol, sur le tapis vert de la cour Sully. Cette démonstration in situ avait pour objectif de démontrer la facilité de transport et de mise en œuvre de ce type de loisir aérien.

## Faisons aimer l'ULM à nos députés



**Aviation  
et Pilote**







## Règlement sportif !

**Rassurez-vous, je ne vais pas vous annoncer une énième mauvaise nouvelle réglementaire, non je vais juste vous parler de la Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.).**

La FAI est pour l'ULM, ce que le Comité International Olympique (C.I.O.) est pour les sports Olympiques. Comme il n'était pas possible d'intégrer la "grande famille d'Olympe" pour cause d'activités aériennes et parfois mécaniques, le 12 octobre 1905, la France, la Belgique, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne, la Suisse et les USA, réunis à Paris au sein d'une conférence aéronautique internationale, ont décidé de la création de la F.A.I. qui voit le jour le 14 octobre 1905.

Les objectifs de cette instance étaient (et sont encore) :

- Promouvoir un esprit aéronautique international afin de rapprocher les peuples dans une compréhension mutuelle et une amitié indépendantes des considérations politiques, raciales ou religieuses pour la construction d'un monde meilleur et en paix.
- Rassembler les pilotes hommes et femmes dans des compétitions internationales.
- Éduquer les jeunes par le sport et dans un esprit de compréhension mutuelle et d'amitié.
- Coordonner les efforts de tous les pays membres pour le développement de l'aéronautique dans le monde entier.
- Protéger et sauvegarder les intérêts des pays membres dans l'utilisation des espaces aériens.
- Être l'interlocuteur pour les échanges et la régulation des problèmes avec les autres secteurs de l'Aviation Civile.

Des objectifs pour le moins louables.

Jusqu'en 2008, c'est l'Aéroclub de France qui assurait de manière exclusive la représentation de la France au sein de la FAI. Avec la montée en puissance des fédérations sportives aéronautiques, nous

étions arrivés à une situation où l'Aéroclub de France, ne pouvait plus assurer le suivi des dossiers sportifs au sein de la FAI. C'est donc tout naturellement qu'un protocole d'accord entre l'Aéroclub de France et le CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques Sportives) a été signé en décembre 2008 en présence de la FAI.

Ce protocole définit les champs de compétence de l'Aéroclub de France et des fédérations sportives réunies au sein du CNFAS, dans nos relations avec la FAI.

Au sein de la FAI, chaque activité aéronautique est gérée par une commission technique, de même qu'il y a autant de fédérations sportives que d'activités aéronautiques (FFPLUM, FFA "aéronautique", FFA "aérostation", FFG, FFP, FFAM, FFVL, FFV).

Pour ne pas alourdir cette présentation, je vous renvoie sur le site de la FAI, vous y trouverez tous les détails. <http://www.fai.org>

La CIMA (Commission Internationale pour la Micro Aviation) gère les activités sportives ULM. Elle définit la réglementation sportive des compétitions internationales d'ULM (voilà la réglementation dont je voulais vous parler !).

Sur le site de la FAI, vous trouverez toutes les explications concernant la CIMA (<http://www.fai.org/microlight/>).

Ceux qui, parmi vous, suivent l'actualité des compétitions internationales d'ULM se souviendront des premiers championnats du monde d'ULM organisés en France à MILLAU en 1985 et à Chantilly en 1987.

La France s'est régulièrement distinguée au plus haut niveau.

Si les épreuves ne concernaient que les classes multiaxes et pendulaires, en 1992, sous l'influence de la France, l'Espagne reçoit la première compétition internationale de Paramoteur.

Les années se succèdent, les règlements sportifs évoluent et comme toutes réglementations les textes s'alourdissent pour devenir de plus en plus complexes et inapplicables.

Face à cette situation qui est devenue ingérable, certains pays membres se contentent de baisser la tête, d'ignorer les difficultés et de reproduire chaque année les incohérences vécues durant la dernière rencontre internationale.

La CIMA veut conserver sa position de représentation et ce, quoiqu'il puisse se passer sur le terrain des activités. La France, par la voix de ses représentants, tente depuis 5 ans d'infléchir la position conservatrice de la CIMA pour une évolution radicale des règlements sportifs. Nous nous heurtons à la dominance des Anglo-Saxons, qui, comme dans toutes les instances internationales, ont développé un puissant lobby.

**2009 : le CNFAS récupère la maîtrise de son destin au sein de la FAI et c'est en commun accord avec toutes les fédérations françaises aéronautiques sportives et également en synergie avec l'Aéroclub de France, que nous allons tenter de faire évoluer ce système...**

À bientôt.  
**Joël Amiable**





## Parka 3 en 1

70 €

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



35 €

**Polaire  
Maureen**  
Couleur Sky blue  
traitée anti peluche  
tailles S, M, L, XL, XXL.



30 €

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



18 €

## Polo

manches  
courtes  
Couleur marine,  
maille piquée,  
100% coton, 210 g/m<sup>2</sup>,  
col côtes, 3 boutons,  
tailles M, L, XL, XXL.



10 €

**Bonnet polaire**  
couleur marine, traité anti-peluche

9 €

## Casquette

6 pans

couleur beige ou rouge,  
taille unique.



6 €



**Porte  
clé  
fédéral**  
acier nickelé



15 €

**Pendule  
quartz**  
diamètre 20 cm.

9 €

**Bob**  
toile microfibre  
broderie latérale,  
couleur : Mastic.  
Taille unique.



**Coupe-vent  
mistral**  
nylon enduit  
acrylique, capuche,  
fermeture zippée

20 €



25 €

**Lady  
Racing**

polo femme cintré,  
bande contrastée,  
coloris rouge/blanc,  
100 % coton,  
tailles M, L, XL, XXL.

65 €

## Flying jacket

Réversible

Extérieur nylon. Doublure orange en nylon satiné.  
Quatining. 2 poches intérieures et 2 extérieures.  
Poche zippée sur manche gauche.  
Bord côte épais au col, poignets et ceinture.







**VENTE NEUF ET OCCASION**

**Distributeur**



**Atelier / Boutique**



**ROTAX**

**Centre de service agréé**

Moteurs neufs et reconditionnés

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

**La référence des pros**

**En stock**



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes

**St exupéry**  
BASE ULM

**Importateur**

**Exclusif :**

▶ **Action Sécurité \***

modèle 3/450 **-53%**

modèle 6/473 **-46%**



**GRS**

galaxy

**Parachute de secours**

**La sécurité accessible à tous.**



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

\* Réservé aux structures affiliées FFPLUM (voir conditions sur [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com))  
aide Fédérale 1200 € + remise de Galaxy 500 €

**Venez le découvrir... à St Exupéry**



**SKYLEADER AIRCRAFT**

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

**Centre de formation instructeur**

**Pendulaire - Multiaxes - Autogire**



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



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

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

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

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

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

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

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

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



# L'union fait la force !



**L'Union des Fédérations Gestionnaires des Assurances, dont l'objet est de rassembler les fédérations souhaitant mettre en commun leurs poids vis-à-vis des compagnies d'assurances, se donne pour mission de négocier au mieux des intérêts des adhérents qu'elles représentent, le programme d'assurances offrant un «maximum de garanties au meilleur prix».**

L'idée de base est de faire jouer la technique de la mutualisation des risques et du lissage des résultats, éléments qui garantissent le **piloteage d'un programme pérenne et cohérent** sur le long terme, d'où une plus grande stabilité de ces mêmes résultats et donc des primes. C'est ce que nous privilégions depuis de nombreuses années avec un certain succès, de préférence à des coups de marketing dont on ne connaît pas toujours les résultats à long terme, avec le risque réel de fragiliser un marché sur lequel le nombre d'assureurs est encore aujourd'hui malheureusement relativement limité.

Bien entendu, face aux assureurs, **«l'union fait la force»**... En effet, un nombre important d'adhérents et un chiffre de primes conséquent améliorent toujours le rapport de force et le pouvoir de négociation en notre faveur.

Dans ce cadre, voici une très **BONNE NOUVELLE** : pour négocier les contrats 2010, 2011 et 2012, l'UFEGA vient

d'améliorer sa capacité à faire valoir les intérêts de ses membres en accueillant en son sein la FFVL (Fédération de Vol Libre), forte de ses 34 000 libéristes. C'est donc une force de frappe de plus de 60 000 pratiquants de Sports Aériens (Vol Libre, ULM, Vol à Voile, Constructeurs Amateurs et Hélicoptère) que représente aujourd'hui l'UFEGA.

C'est un gage de bonnes conditions de négociation, alors que vont être lancés les appels d'offre à assureurs pour les 3 prochaines années. Cette mission a été de nouveau confiée par le Comité Directeur de l'UFEGA au courtier d'assurances indépendant AIR COURTAGE ASSURANCES, courtier de l'UFEGA depuis 2004, pour la défense et la représentation des intérêts des pratiquants auprès des compagnies d'assurances.

**Bienvenue au Vol Libre !**

*Dominique Méreuze* Président de la FFPLUM

## UFEGA : 5 Fédérations



**VELIPLANE**  
Aérodrome MEAUX 77  
35Kms de PARIS EST / 15Kms de DISNEYLAND  
01 60 04 76 00

**Centre de Formation ULM**

Pendulaire - 3 axes - Autogire

- Pilotes / Instructeurs
- Réactualisation Instructeurs
- Toutes DNC
- Reconversion Professionnelle (FONGECIF, Etc...)

PIONEER 200 & 300  
/ULM de Voyage par excellence !

**AirBorne**  
FRANCE  
Mondialement Approuvé !

SKYRANGER : Compromis idéal

Autogire MAGNI : La référence...

**Concessionnaire : Pioneer - AirBorne - Magni - SkyRanger**

**Accessoires : LYNX - Vêtements OZEE - SKYDAT - ICOM - Hélices DUC**

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

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

### Importateur :

#### PIONEER 200

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



De 24.700 (kit) à 53.700 €TTC

#### PIONEER 300

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



De 36.700 (kit) à 82.000 €TTC

#### FIREFOX 2000

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



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

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

## Vous avez une « PLATEFORME ULM » ? Vous n'êtes pas à l'abri d'une mise en cause... Pensez à vous assurer !

En tant que gestionnaire ou propriétaire de plateforme ULM, **vous êtes civilement responsable vis-à-vis des personnes qui viendraient s'y poser.**

Par exemple, un ami, qui vient vous rendre visite, a un accident à l'atterrissage. Son ULM est endommagé. Il estime que votre terrain était mal entretenu, et se retourne contre vous.

**AIR COURTAGE ASSURANCES a négocié pour vous** un contrat d'assurance « **SPECIAL PLATEFORME ULM** » qui vous couvrira en cas de mise en cause éventuelle par des tiers.

#### Important :

La Responsabilité Civile que vous auriez souscrite par le contrat fédéral de la FFPLUM (que ce soit RC UTILISATEUR ou RC AERO-NEF) ne vous couvre pas en votre qualité de Gestionnaire de plateforme. Nous vous conseillons donc vivement de souscrire ce contrat spécifique.

#### Les plus du contrat « Plateforme ULM » :

- Un tarif attractif !
- Contrat d'assurance adapté aux plateformes, à usage occasionnel ou permanent, destiné à accueillir uniquement des ULM
- Réservé aux gestionnaires de plateforme ULM, licenciés ou affiliés à la FFPLUM, que vous soyez propriétaire ou non de la plateforme.

## Propriétaire d'ULM, du nouveau pour l'assurance CASSE .... Vous n'êtes pas à l'abri d'une mise en cause... Pensez à vous assurer !

Cette assurance vous permet de garantir votre ULM en cas de dommages matériels accidentels. Au choix :

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

#### Les plus de l'assurance « CASSE ULM » :

- Choisissez la valeur que vous souhaitez assurer (vous n'êtes pas obligé de l'assurer pour sa valeur réelle, et ne serez pas pénalisé en cas de sinistre\*)
- Réduction pour les machines équipées d'un parachute
- Plus de limitation pour la garantie VOL MOTEUR !
- Pas de limite d'âge pour assurer votre ULM en CASSE
- Accessible aux Multiaxes / Pendulaires / Autogyres
- Taux à la baisse pour la «CASSE AU SOL ET EN VOL » (clubs et privés).

\* Selon Compagnies d'assurances

#### Nous contacter :

A.I.R. COURTAGE ASSURANCES  
Hôtel d'Entreprises "Pierre Blanche"  
Allée des Lilas - BP 70 008 - 01155 ST VULBAS CEDEX  
N° VERT : 0 800 777 107 - Fax : 04 74 46 09 14  
Site : [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)

→ Rubrique AIRSPORTS Assurances → Espace FFPLUM  
Email : [ffplum@air-assurances.com](mailto:ffplum@air-assurances.com)

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





**La 14<sup>e</sup> édition  
du 24 au 31 JUILLET 2009**

*En hommage à Louis Blériot et en mémoire  
de sa première traversée de la Manche le 25 juillet 1909,  
l'organisation du Tour ULM fête un centenaire  
en mettant le cap sur l'Angleterre... Départ le 24 juillet 2009*

*Près de 135 ULM venus de toute l'Europe  
atterriront sur la plate-forme  
aéronautique de Berck.*

*Le lendemain,  
le 25 juillet, 100 ans exactement  
après l'exploit de Louis Blériot, ces équipages  
traverseront la Manche. Après un périple en Angleterre,  
puis dans le nord-est de la France, ces 135 ULM  
reviendront à Berck pour la clôture  
du Tour 2009 le 31 juillet.*



**Cartes AIP** (site officiel anglais)

[http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGML/EG\\_AD\\_2\\_EGML\\_en.pdf](http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGML/EG_AD_2_EGML_en.pdf)

[http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGBK/EG\\_AD\\_2\\_EGBK\\_en.pdf](http://www.nats-uk.ead-it.com/aip/current/ad/EGBK/EG_AD_2_EGBK_en.pdf)



**Dossier d'inscription disponible auprès du Secrétariat fédéral et sur [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com)**

**Les jeunes de moins de 25 ans**  
(au mois de juillet 2009)

désirant participer dans le cadre des « aides aux jeunes » peuvent d'ores et déjà envoyer une lettre de motivation, ainsi que les instructeurs souhaitant les encadrer en vol.



**Partenaire Officiel  
du Tour 2009**



## Ca se complique dans le carburant, après le E 85 voici le E 10



### Carburant type E85

Ce produit est déjà commercialisé chez quelques distributeurs. Il contient 85 % d'éthanol et 15 % d'essence d'origine pétrolière

### Carburant type E10

**Disponible dès le 1<sup>er</sup> Avril 2009.**  
C'est le nouveau carburant équivalent au 95, contenant 10 % d'éthanol

## Recommandation importante !

Ces produits sont corrosifs pour certains carter en alliage d'Aluminium, les joints, durites etc....  
Ils ont une forte tendance à l'oxydation dans les carburateurs. Leurs durées de vie sont courtes.

Ils se comportent un peu mieux dans les moteurs injectés.

Ils ne devront être utilisés dans nos moteurs d'ULM que lorsque les constructeurs auront donné leur accord après modifications ou adaptation des moteurs.

## Reportez vous aux consignes des constructeurs moteurs !

**Ne jouez pas les apprentis sorciers.**

L'éthanol provient de la distillation de végétaux comme le blé, le maïs, la betterave, la canne à sucre, etc,...

*Pierre Pouchès*



## Au cœur de notre activité



### ULM Info, c'est :

- la vie de notre Fédération,
- de nombreuses infos pratiques,
- le suivi des évolutions réglementaires en France et en Europe,
- la vie des clubs,
- les instructeurs et les écoles,
- les Comités régionaux,
- les salons et manifestations,
- ...



**le meilleur moyen pour rester  
au contact de l'actualité ULM,  
c'est votre journal !**



*Dominique Méreuze  
et Pierre-Emmanuel Leclere  
au club ULM Hydro et Giro  
à Saint Laurent Du Maroni.*



## l'ULM en Guyane Française

**Voilà près de 20 ans que la fédération n'avait pas envoyé une délégation dans le département de la Guyane ; une demande de labellisation du club ULM de Kourou et voilà l'occasion pour moi-même, Président de la Commission « Enseignement » et Dominique Méreuze, notre Président national, de faire le tour de ce département se situant à 7 000 kms de la métropole.**



*Dominique Méreuze et Pierre-Emmanuel Leclere au club ULM 16-34 à Kourou*

La Guyane française est située en Amérique du Sud, un peu au nord de l'Equateur, en bordure de l'océan Atlantique, entre mer et Amazonie ; le relief est plat et première constatation : pas évident pour la gestion de la panne moteur !

Programme de ces 5 journées bien chargées : audit du club ULM 16/34 de Kourou, visite du club ULM Hydro & Giro à Saint Laurent du Maroni, visite de la société Plein Air, journée rencontre avec les adhérents du département et un final à la délégation territoriale de l'aviation civile à Cayenne-Rochambeau.

Le club ULM 16/34 de Kourou, une des premières structures labellisées sur dossier en 2005 se situe au sein du C.S.G. (centre spatial Guyanais). Un audit sous très haute surveillance puisque nous étions gardés par environ 25 légionnaires en raison d'un lancement d'Ariane IV à J-2. Ce club d'une vingtaine d'adhérents dirigé par son jeune et dynamique président, Sébastien Michler et guidé par son instructeur Roland Jantot, l'âme du club, nous a agréablement surpris par la passion qui les anime tant au niveau de la vie du club que par l'activité en elle-même. Les appareils, tubes et toile, faciles à l'entretien et à la réparation sont utilisés pour voler aussi bien sur terre qu'en hydro. Voyage sur le Maroni, sur l'Oyapok ou au-dessus de la forêt tropicale, Roland nous explique avec passion l'obligation d'une formation poussée et adaptée à l'environnement hostile de la région.

Ce voyage nous aura aussi permis de découvrir tout d'abord le club ULM Hydro & Giro, situé sur l'aérodrome de Saint Laurent au bord du Maroni géré par Maurice Glas, figure locale de l'ULM, ainsi que la société Plein Air de Pascal Légère, instructeur propriétaire d'une base ULM, Quad et Karting à Macouria.

Des passionnés forts sympathiques que nous remercions pour leur accueil chaleureux.

La journée rencontre des pilotes de tout le département nous aura permis de constater une grande cohésion entre tous, si bien que la proposition de création d'un Comité Régional Guyane devrait se concrétiser durant cette année 2009.

Ce Comité Régional permettra, en rassemblant les forces, le développement de l'activité, souvent difficile du fait de l'éloignement géographique.

La veille du départ, nous avons rencontré Monsieur Georges Madeleine, responsable par intérim jusqu'au début janvier 2009 de la délégation territoriale de l'Aviation Civile. Ce fut l'occasion d'exposer la politique fédérale, de faire un point sur la relation entre les structures ULM et l'administration et de parler des petits soucis que nous avons relevés.

Un bilan très positif pour ce petit voyage marathon qui aura permis aux adhérents d'Amérique du Sud de constater qu'ils ne sont pas oubliés malgré la distance qui nous sépare.

Bilan positif également puisque le dialogue avec la délégation territoriale de l'Aviation Civile aura contribué à la réouverture de l'aérodrome de Saint Laurent fermé depuis 2 mois pour cause de (...) passages fréquents de piétons et véhicules !

**Si vous avez l'occasion de séjourner en Guyane, n'hésitez pas à rencontrer les pilotes d'ULM du département, vous ne serez pas déçu par leur gentillesse, et la beauté des paysages,**

**N'hésitez pas, ils vous attendent,**

Même les moustiques sauront vous exprimer la joie qu'ils ressentent d'accueillir des métropolitains !

**Pierre-Emmanuel Leclere**



*Pierre-Emmanuel sur un pendulaire  
du club ULM Plein Air à Macouria-Tonate*



### Contacts/Clubs

#### Club ULM 16-34

Labellisé  
Aérodrome  
de Kourou - BP 241  
97310 / Kourou (Guyane)



**Président : Michler Sébastien**

Disciplines : Multiaxe  
Tél.: 05 94 32 25 71



➤ [www.ulm1634.com](http://www.ulm1634.com)



#### ULM Hydro & Giro

9 Rue Des Ebeniers  
Village De Terre Rouge  
97320 / St Laurent Du Maroni (Guyane)

**Président : Glas Maurice**

Disciplines : Autogire, Multiaxe  
Tél.: 05 94 27 82 23



➤ [www.ulm-hydro-giro.com](http://www.ulm-hydro-giro.com)



#### Plein Air

Cd 5 Pk 6  
Route De Montisnery  
97355 / Macouria-Tonate (Guyane)

**Président : Legere Pascal**

Disciplines : Pendulaire  
Tél.: 05 94 38 83 75



➤ [www.ulm-equateur.fr](http://www.ulm-equateur.fr)





# Rassemblement ULM Midi-Pyrénées les 1<sup>er</sup> / 2 et 3 mai 2009

Le Club ULM hydro « Air des Lacs », l'Aéroclub du Ségala et le comité Régional ULM Midi-Pyrénées vous proposent un week-end aveyronnais à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle Hydrobase de Villefranche-de-Panat.



## Coût

- Repas du vendredi soir + hébergement + petit-déjeuner : 30 € maximum
- Grillade du samedi midi : 5 à 10 €
- Apéritif d'inauguration : offert
- Repas du samedi soir + hébergement + petit-déjeuner : 30 € maximum
- Vols initiation hydro : 20 €
- Frais de transport : 3 €
- Inscription : 5 € par personne

Nous espérons que vous participerez à l'intégralité du programme. Nous sommes néanmoins conscients du coût élevé que cela engendre. Libre à vous de n'en faire qu'une partie pour minimiser ces frais.

## Transport

- Plusieurs véhicules avec chauffeur seront mis en permanence à votre disposition pour assurer la navette Villefranche / Cassagnes ou effectuer un petit circuit touristique.

**Repas/hébergement** Les possibilités d'hébergement sont nombreuses. Bon nombre d'entre vous pourront être hébergés au château, les adeptes du camping pourront planter leur tente près du château. Ceux qui aspirent à plus de confort pourront être hébergés en gîte ou à l'hôtel.

**Inscription** Une fiche d'inscription sera mise en ligne à compter du 15 mars sur le site du Comité Régional, à nous retourner avant le 15 avril pour évaluation du nombre de participants et du nombre de repas à prévoir.

**Météo** Quelles que soient les conditions météo l'inauguration de l'hydrobase sera maintenue ! Toutefois un report du rassemblement au week-end du 8/9 et 10 mai peut être envisagé. En vol ou en voiture, nous espérons que vous serez nombreux à venir nous rendre visite et découvrir notre magnifique région.

**Contact** Pour de plus amples renseignements n'hésitez pas à consulter le site du Comité Régional <http://cruulmp.free.fr>

Par téléphone au **06 76 08 34 79**

Par mail : [paul.dellac@wanadoo.fr](mailto:paul.dellac@wanadoo.fr)

**Important** Nous demandons à tous les responsables de clubs et instructeurs de diffuser largement cette information à leurs adhérents

**Paul DELLAC**



## Au programme

### Vendredi 1<sup>er</sup> mai

- Dans la matinée arrivée en vol à votre convenance à Cassagnes-Begonhès (LFIG)
- Départ pour une randonnée aérienne Cassagnes / Millau / Belmont-sur-Rance / Cassagnes (pique-nique du midi à votre charge)
  - Transfert en voiture ou en bus vers Villefranche-de-Panat (23km)
  - Repas au restaurant « Le Rat Ta Touille »
- Hébergement au Château de Linars

### Samedi 2 mai

- Petit-déjeuner au Château
- Début des vols d'initiation hydro
- 13h Repas-grillades
- Après-midi : poursuite des vols hydro pour les uns, tourisme pour les autres
- 18h : inauguration officielle avec les autorités locales
- Apéritif
- Repas aux « Sentiers de la Découverte »
- Hébergement au Château de Linars

### Dimanche 3 mai

- Transfert à Cassagnes et retour





# Préparation à la compétition au féminin

## Un stage

est à nouveau proposé aux femmes pilotes licenciées à la FFPLUM, les 1, 2 et 3 mai sur l'aérodrome de Moulins dans l'Allier. Encadrement par compétiteurs et instructeurs. Hébergement pris en charge.

Attention, les pilotes intéressées doivent avoir envoyé à la FFPLUM, leur dossier d'inscription aux Championnats de France, le 25 MARS 2009, au plus tard, **après avoir été validé par le Président de votre Comité Régional.**

Les frais d'inscription peuvent éventuellement être pris en charge par les Comités départementaux et régionaux.

Les Championnats se dérouleront cette année du 31 mai au 6 juin à Puisserguier - Hérault (certaines épreuves sont susceptibles d'être organisées sur des terrains voisins comme Argeliers, Sérignan...).

Plus d'infos sur  
***www.ffplum.com***  
« *espace compétition* »,  
« *Championnats de France 2009* »



Les podiums féminins sont prévus dans la mesure où nous avons, au minimum 3 équipages exclusivement féminins par classe bi et mono.

Sinon les femmes seront classées avec les équipages masculins.

**Monique Bouvier**



**Centre de Formation  
Pilotes & Instructeurs ULM**



**PARIS SUD  
Étampes 91 - LFOX**

**Spécialistes 3 axes  
Tricycle & Classique  
Formation Traditionnelle et  
Stages intensifs**

Brevets - Conv. PPL / ULM  
Qualif. Radio - Voyages  
Perfectionnements

Formation Métier Instructeur  
avec Coursus Élèves

<http://passionpiloteulm.free.fr>

**Tél : 06 64 72 72 12**



Bienvenue ... **Passion Pilote ULM** vous accueille avec plaisir toute l'Année !



L'ambiance studieuse avant le départ

## Rallye aérien dans le ciel de l'île de la Réunion

Pour commémorer le 75<sup>ème</sup> anniversaire de sa création de l'Aéroclub Roland Garros et le concessionnaire HG BMW ont organisé le week-end du 22-23 novembre 2008 un rallye aérien intitulé le « BMW flying tour ».

Cette compétition aérienne dans laquelle la préparation à la navigation était fondamentale a été organisée par Frédéric Caillé et Cédric Fontaine aidés de toute une bande de bénévoles passionnés d'aviation. Frédéric Caillé a contacté tous les aéroclubs et clubs ULM de l'île de la Réunion pour leur présenter son projet et leur proposer un exemple d'énoncé pour que les pilotes puissent se faire une idée du challenge qui les attendait.

Deux types d'épreuves étaient proposés au choix : la catégorie loisir ou la catégorie navigation. Pour les deux épreuves, chaque équipage avait à parcourir un circuit de 60 à 80 NM composé de plusieurs branches.

Une heure avant le départ les équipages recevaient un dossier comprenant une fiche avec des coordonnées pour la navigation, une carte, une fiche horaire, un jeu de photos à reconnaître en vol et à positionner sur la carte.

Le but de cette compétition était de réaliser une navigation parfaite en survolant les points tournants de navigation trouvés selon ses calculs et en respectant à la seconde près en fonction de la vitesse sol choisie le survol des points tournants (bien évidemment l'usage d'aides à la navigation était interdit, seuls un compas

et un chronomètre étaient autorisés pour les deux épreuves).

Pendant l'épreuve la navigation des aéronefs et les temps de passage sur les différents points tournants étaient enregistrés par un GPS fourni au décollage de chaque équipage sous enveloppe scellée.

Le samedi 22 novembre dès 8 h du matin les premiers des 18 équipages s'élançaient dans le ciel réunionnais pour se mesurer dans cette sympathique compétition qui prit fin le dimanche 23 à 15 H 00.

Dès le posé du dernier appareil Frédéric Caillé s'isolait avec son ordinateur et tous les GPS « mouchards » des équipages pour décortiquer les différents parcours, donner les pénalités en fonction des erreurs commises et classer les compétiteurs. Les résultats finaux furent annoncés autour d'un agréable pot de l'amitié vers 17H30.

### En catégorie loisirs :

1<sup>er</sup> Equipage Jean François Hoareau et Max Vergoz (ULM savannah)

### Dans la catégorie reine, la catégorie navigation les grands vainqueurs de ce BMW flying tours sont :

L'équipage Patrick Fallourd et Yves Perrine (ULM FK9)

Deuxième : Borget - Barret

Troisième : Demange - Tacite

Un grand merci à Frédéric Caillé, à Cédric Fontaine et à tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à la réussite de ce rallye aérien à l'île de la Réunion. Merci à tous les participants et pourquoi pas à l'année prochaine.

### Yves Perrine

*Cette petite manifestation amicale, belle occasion de tisser des liens entre pilotes avion et ULM, montre que les pilotes ULM sont capables de bien se classer dans des manifestations mêlant avions et ULM, la preuve :*

1<sup>er</sup> en loisir équipage :  
Hoareau /Vergoz sur ULM Savannah

1<sup>er</sup> en navigation équipage :  
Fallourd/ Perrine sur ULM FK9.



Open de Monte-Carlo en 1975

Georges Kany à l'Escadrille en janvier 2009



## Du delta en 1975 à l'ULM en 2009 pour Georges Kany, 81 ans !

Ce 12 janvier 2009 un événement sommes toute banal à notre petit club de l'escadrille de Chateaublanc : un lacher sur notre ULM G1 de notre ami Georges Kany restaurateur de son état. Banal et normal dans un club ULM me direz vous. Ce qui l'est moins c'est que notre ami Georges affiche joyeusement ses quatre vingt un printemps et qu'il a été dans les débuts du delta en 1975, puis du motorisé en 1979 et enfin une traversée de la manche en 1982.

Après 25 ans d'interruption et 3 heures de double plus tard le voici qui redécouvre les joies du vol sur un ULM moderne.

**Pierre Schleiss,**  
Président de l'Escadrille de Chateaublanc.



## → Rhône-Alpes

La sélection régionale Paramoteurs Rhône-Alpes, ouverte aux régions limitrophes, aura lieu le week-end du 11 et 12 avril 2009 (le 13 en réserve selon MTO) sur l'aérodrome de Montélimar.

Toutes les infos sont sur le site du Comité Régional Rhône-Alpes : <http://www.ulm-rhonealpes.fr> (cette compétition régionale servira de présélection en vue du championnat de France paramoteurs 2009 qui aura lieu du 31 mai au 06 juin 2009 à Puysserguier (34).

## → Limousin

Une journée découverte de l'Ulm spécialement dédiée aux femmes non pratiquantes

en région Limousin, le 7 JUIN sur le terrain des CHANCEVES en Corrèze. Ces dames feront leurs vols d'initiation avec instructeur, avec choix dans toutes les classes ULM et, remise d'un diplôme.

Une inscription préalable est nécessaire. Cette journée sera encadrée par des moniteurs.

Prix 40€ comprenant : Vol sur ULM, pilotage avec instructeur, repas. **Un cadeau + un diplôme à chaque participante.**

Voler au féminin

Contact :  
Dominique Borie  
05 55 26 91 90  
ulmiste19@gmail.com

## → Languedoc Roussillon

Sélections régionales

Samedi 24 janvier 2009 tempête à tout casser.

Résultat, plusieurs tôles des hangars envolées.

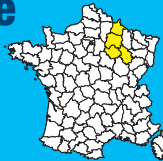
Dimanche 25 janvier 2009 le calme après la tempête. Résultat, les sélections prévues ont donc pu se dérouler sur une journée au lieu de deux. Alors qu'une partie des membres du club réparaient les dégâts, cinq candidats se sont présentés : Trois du Languedoc-Roussillon et deux de PACA. Ils ont pu disputer les trois épreuves prévues (mania, nav, P.A.) sous la vigilance des Commissaires de la région.

Je remercie tous ceux qui se sont dévoués tant pour la remise en état que pour la compétition et j'adresse une pensée aux pilotes des P.O. qui voulaient venir mais qui avaient d'autres soucis en tête.

Joël Castella



## → Champagne-Ardennes



### En quoi consistent les différentes épreuves ?

La compétition comporte principalement des épreuves de navigation, de maniabilité, d'économie, de distance ou de vitesse, qui peuvent être combinées. Les épreuves sont calculées sur des points. En fonction des conditions météorologiques et du temps disponible, les Directeurs de course valident les épreuves de chaque type.

### Les sélections Nord-est pour ce Championnat de France

La FFPLUM décentralise et organise des sélections en vue du Championnat de France en région. Participeront à cette présélection la région Nord-Pas-de-Calais, Ile-de-France, Champagne-Ardenne, Bourgogne, Lorraine, Alsace, Franche-Comté. Cette démarche est motivée par le succès du Championnat grandissant chaque année auprès des paramotoristes, et par la volonté de développer la compétition régionale, tremplin naturel vers le Championnat de France, lui-même tremplin vers la compétition internationale. **Au total 20 à 30 pilotes sont attendus pendant 2 jours sur l'aérodrome de Romilly-Sur-Seine avec le soutien du CRULMCA et du club Altitude 10000.**

### A savoir

La FFPLUM représente, en 2007, 12500 pilotes ULM en France, en Champagne-Ardenne le nombre de pratiquants est de 488 dont 90 paramotoristes licenciés à la FFPLUM. Cette année les championnats se dérouleront dans l'Hérault (34), du dimanche 31 mai au samedi 6 juin 2009 avec la participation du Club ULM Le Pélican du Tirou PUISSEGUIER (34)

## Sélection

### Championnat de France Paramoteur les 4 et 5 avril 2009

La compétition est un moyen efficace de développement et de promotion de notre activité. Depuis plus de vingt ans, des passionnés ont dépensé beaucoup d'énergie pour faire évoluer l'ULM. Notre mouvement, encore jeune, ne cesse de progresser. Le fait de participer à un rassemblement demande à chaque pilote une remise en question, un entraînement qui lui permettra de progresser vers le maximum de ses possibilités. C'est un gage de sécurité dans la maîtrise de sa machine.

L'objectif de ces rassemblements est de favoriser la rencontre entre pilotes, d'apprendre à se connaître, se comprendre, se respecter et de créer des équipes qui dans un futur proche représenteront leur région au niveau national.

Le fait de multiplier ces événements donnera l'occasion à un grand nombre de gens de nous rencontrer, ouvrant notre activité vers un large public. La proximité nous permettra de rencontrer les autorités locales et de nouer un dialogue favorable à notre développement.

### En compétition Paramoteur les différentes classes sont :

- Paramoteur décollage à pied mono et biplaces
- Paramoteur chariot mono et biplaces

**Contacts :** Club ULM : 03 25 21 05 04  
Port.: 06 08 47 47 46

La participation au Championnat et aux présélections se fait **sur Inscription avant le 25 MARS 2009.** [nely.brun@laposte.net](mailto:nely.brun@laposte.net)

Dossier d'inscription à télécharger (PDF)

**Paul-Antoine Boudet**  
06 13 53 06 29  
[reimsconceptulm@orange.fr](mailto:reimsconceptulm@orange.fr)  
[www.reimsconceptulm.fr](http://www.reimsconceptulm.fr)



## → Nord-Pas-de-Calais



L'Assemblée Générale électorale du Comité Régional Nord-Pas-de-Calais s'est tenue le samedi 31 janvier 2009 dans les locaux du restaurant de l'aérodrome d'Arras Roquincourt, en présence de Mme Marie-Françoise Montel, Maire de Roquincourt et vice-présidente de la Communauté de Communes de l'Artois, une assemblée générale où il fut beaucoup question de la venue du TOUR ULM 2009 dans la région pour fêter le centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot.

### Jean-Marc KETELS

Président Comité Régional ULM Nord-Pas-de-Calais



## → Basse-Normandie



Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, pour la DGAC, les régions Haute et Basse-Normandie sont rattachées à :

**Délégation territoriale Basse et Haute-Normandie**  
**Aéroport de Havre Octeville**  
**BP 2000 - 76620 LE HAVRE**

Qui traite désormais tous les dossiers concernant les ULM des départements suivants : **14, 27, 50, 61, 76.**  
Tel.: 02 35 54 64 80 Fax: 02 35 54 17 11

**Thierry BONNEAU - DGAC**

Page 24

## → Midi-Pyrénées

Le club ULM « Air Des Lacs » organise son premier rassemblement terrestre et hydro les 1<sup>er</sup>, 2 et 3 mai 2009.

\* Report possible le dimanche 24 mai 2009 si problème MTO



## → Ile-de-France

Le CRIDFULM de la FFPLUM et le club VELIPLANE vous convient à un événement fédérateur pour les pilotes franciliens !

### Le Tour de Paris Véliplanant 2009



379 kms en VFR dans les règles de navigation.

**NB: Le parcours ci-dessous est indicatif, les étapes à ce jour restent à déterminer, certains terrains ne sont en fait que des points tournants.**

**Pilotes :** Répartis autour de notre énorme agglomération, nous avons rarement l'occasion de nous rencontrer en région, et nous nous échappons volontiers le plus souvent vers les "extérieurs" et la province.

Mais le dimanche 17 mai 2009\* en copains autonomes que nous sommes, nous pourrions nous retrouver, ou la veille au soir à **LFPE Meaux Esbly**, qui nous accueille. Nous accomplirons dans une bonne ambiance et animation, un périple que tout pilote d'Ile-de-France espère bien accomplir un jour.



Bien sûr les pilotes de province sont acceptés pour cette super nav ! (Ils nous accueillent si souvent lors de nos évasions)

**Inscriptions libres de frais \* à tous les ULM du paramoteur aux multiaxes les plus rapides à [comite@ulm-idf.org](mailto:comite@ulm-idf.org)**

Nous faire parvenir vos intentions, votre machine, identification et indicatif radio, également votre avis avec votre adresse courriel, pour communiquer et aboutir à cette belle balade **(SVP avant le 15/04/08)**

\* Il s'agit d'une balade libre, à l'initiative de chacun, avec coopération entre participants pour horaires, ravitaillement essence, navigation à préparer avec les instructeurs si nécessaire etc.



## → EASA On ne peut rester debout sur une seule jambe !

Il est bien connu que l'on ne peut rester debout sur une seule jambe. Et pourtant, la situation dans laquelle se trouve l'évolution des directives concernant l'aviation légère en Europe correspond assez bien à cette image.

LSA (Light Sport Aircraft) : ce fut au cours des quatre dernières années le mot magique qui a grisé pilotes ULM et constructeurs. La plupart des pilotes et constructeurs voulaient en effet avant toute chose que l'EASA reprenne la réglementation de la classe LSA des USA, point pour point. Mais arrivèrent alors des propositions contradictoires de différents milieux. En définitive, on a pu parvenir à une réglementation pour les normes de fabrication avec l'aide de constructeurs et d'associations, en vertu de laquelle les appareils, qui étaient construits d'après les normes ASTM, peuvent voler aussi avec ces mêmes normes dans la nouvelle classe ELA 1 (European Light Aircraft) de l'EASA. On peut se rendre compte à quel point cet avis préalable de l'EASA est sérieux dans le fait qu'à l'heure actuelle, la première machine avec une « autorisation » dite « EASA » a été acceptée. Il est donc possible aujourd'hui d'obtenir une telle « autorisation » pour quelques aéronefs, au cas par cas, en avant-première de la future classe (ELA 1/LSA Européen). Mais cet appareil, un CTLS, avec son identification britannique, ne peut être piloté qu'avec un PPL (Licence avion actuelle), tout au moins avec un PPL-N britannique dans ce cas précis. Et c'est là précisément que réside le premier problème dont la plupart des constructeurs et surtout les pilotes ne sont pas du tout conscients. Car une nouvelle classe d'aéronefs ne nous est absolument d'aucune utilité, si nous n'avons pas les brevets qui y sont adaptés. C'est d'ailleurs ce qu'a déclaré Tom Poberezny de l'EAA américain lorsque, invité à AERO 2007, il a expliqué que le LSA sans le brevet de pilote qui va avec et qui fait partie intégrante des différents certificats existants n'est rien du tout.

Et justement, c'est là qu'il y a péril en la demeure aujourd'hui. Car le NPR 17 (Notice of Proposed Rulemaking = notification de future réglementation), que l'EASA a publié pour être actuellement soumis à discussions, contient quelques paragraphes qui pourraient étouffer dans l'œuf tout le projet ELA, qui pourtant, d'après l'EASA elle-même, devrait véritablement apporter un renouveau à l'Aviation.

Il y a deux points principaux qui provoquent des maux de tête chez ceux qui s'en sont occupés :

- tout d'abord la reconnaissance des brevets ULM existants, des brevets d'instructeurs et des heures de vol dans la définition du nouveau brevet d'aviation de loisir (LPL);



- et deuxièmement le médical qui se trouvera apparemment dans ce brevet. Le hic est que l'EASA ne veut pas s'engager dans la réglementation de ces deux derniers points, comme ce devrait être le cas, mais qu'au contraire, sous la pression des administrations nationales, elle veut laisser à ces dernières le soin de réglementer ; et ceci alors que le LPL doit être véritablement au standard européen, au même titre que l'autorisation de vol pour un appareil sous régime ELA est donnée au niveau européen, ce qui n'est donc pas possible s'il doit y avoir une réglementation différente dans différents pays.

Dans l'esprit d'une harmonisation, qui est l'une des principales missions de l'EASA, quatre points de référence devraient être garantis :

1. La prise en compte des brevets existants et la reconnaissance des heures de vol effectuées jusqu'à présent sur des machines, qui ont volé ultra léger jusqu'à aujourd'hui mais qui seront également en circulation dans la nouvelle classe. Si un pilote possède un brevet d'un état membre de l'EASA et peut justifier d'heures de vol effectuées sur un appareil qui entre dans la classe ELA, il devrait obtenir son brevet après des épreuves simplifiées de l'examen LPL, théorique et pratique.

2. Le médical : en Grande-Bretagne existe le système qui fonctionne le mieux, celui du « Certificat par le médecin traitant » (General Practitioner Medical). Au lieu d'aller chez le médecin aéronautique, le pilote fait confirmer par son médecin traitant, qui le connaît assurément bien mieux que tous les autres médecins, qu'il est apte au vol. En règle générale le médecin ne pratique aucun examen, mais se sert de formulaires à renseigner. Ce système fonctionne sans problème depuis des années en Grande-Bretagne, également pour le PPL, pourtant classé en catégorie supérieure ; et il n'est pas pensable qu'un brevet placé au niveau inférieur ait tout d'un coup des exigences supérieures.

3. Brevets d'instructeurs : la base de départ pour pouvoir passer un brevet d'instructeur LPL doit être le LPL lui-même, et non le PPL. Pas plus qu'un CPL n'est demandé comme base pour un instructeur PPL. Pour intégrer dans la future classe ELA les instructeurs qui ont le plus d'expérience sur ces machines, il faut, pour les instructeurs ULM expérimentés, une possibilité simple et peu onéreuse, d'obtenir le nouveau brevet instructeur au moyen d'un examen simple.

4. On doit ménager pour le brevet ULM l'accès aux brevets de niveau supérieur par le biais du LPL. Les heures de vol, effectuées sur des ultra légers modernes, doivent à l'avenir compter, au moins en partie, pour le LPL et des brevets de niveau supérieur. Il n'est pas concevable qu'un pilote, qui par exemple vole des centaines d'heures sur un ULM – CTLS, ne puisse pas inscrire ces heures dans son carnet de vol en vue du LPL ou PPL, heures qu'il effectue cependant déjà sur un CTLS (LSA).

Pour finir il faut savoir que, jusqu'à présent, il y a eu beaucoup moins de discussions consacrées à la réglementation relative à la formation qu'à propos des directives techniques. Et pourtant cette réglementation sera au moins tout aussi importante pour la pérennité de l'aviation légère. Il y a des signes qui laissent à penser que la période des discussions, qui au début devait durer jusqu'à la mi-décembre, soit prolongée.

**Celui qui pense qu'il est important que l'on puisse encore à l'avenir voler bon marché en Europe, doit aller consulter au plus vite le site <http://www.easa.eu.int/> et, le cas échéant, faire ses commentaires ; et en outre se prononcer avec force pour le maintien de l'Annexe 2, sur laquelle repose toute notre aviation ultra légère.**

**Afin aussi qu'à l'avenir notre aviation reste debout sur deux jambes !**

**Willi Tacke** (Flügel Das Magazin)

(Traduction de l'allemand : Yvette Méreuze)





## → Pilotes d'ULM !

par Bernard Chabbert

L'autre nuit, en pleine insomnie, je lutte contre les angoisses métaphysiques de trois heures du matin en réfléchissant à deux-trois trucs basiques.

Mieux que le comptage des moutons (dessine-m'en un, demande le poète) je me triturer les neurones qui restent actifs là-haut autour de la comparaison avion léger-ULM, et mes angoisses s'estompent...

Chez moi, le terme ULM évoque inmanquablement ces créatures aux formes d'insectes, les pendulaires, que les purs et durs de l'ultra-léger tiennent pour La Vérité.

Ils ont sans doute raison, de leur point de vue. Mais moi, après avoir essayé, je ne suis pas convaincu. D'abord, ça me donne le vertige. C'est risible et idiot sans doute, mais c'est ainsi lorsque je vole en plein vent (j'ai aussi le vertige assis sur la poutre d'un Breezy ou d'un planeur antique manière XI A).

Et puis, venant culturellement de l'avion classique, j'ai une tendance naturelle à aller vers les trois axes. Et forcément, à cause de ma déformation de pilote d'avion, je louche tout de suite sur les petits avions, pardon ULM, pointus et sexy : Pioneer 300, WT 9, Sinus, MCR, Esqual... Bon, à la rigueur, de par ma quasi-religiosité vis-à-vis des Cub, j'aime aussi beaucoup ces temps-ci le Cruiser, superbe pastiche des Piper des années 55.

Tout ça fait un peu tousser mes copains puristes de l'ULM, mais bon, il faut qu'ils s'y fassent.

Quant aux pilotes d'avions avec qui j'en parle, deux catégories : ceux qui me disent qu'ils ont suivi exactement le même raisonnement, au point que certains d'entre eux ont sauté le pas et acheté un Sinus, MCR, Pioneer, WT 9... Tous ceux-là, sans exception, sont non seulement contents : ils sont vraiment heureux, ils ont retrouvé le goût de l'aviation de plaisir, avec ses limites et ses jubilatons. La plupart venant de l'aviation lourde et professionnelle, ils savent que de toutes façons un DR 400 ne sera jamais un A 340 ni un Cirrus un 777, même si ce sont de beaux et bons avions. Ils recherchent autre chose qu'une limousine volante ou une aventure pour egomanaque, persuadés qu'être pilote classe immédiatement au-dessus du genre humain. Ils ont juste retrouvé les délices de la liberté en vol, et au sol, la beauté des choses simples, le bonheur du basique. L'autre catégorie se compose de ceux qui me regardent comme un pauvre type en train de se délirer, qui tourne le dos aux classiques attributs de l'étoffe des héros et s'enfoncent piteusement dans cet ersatz du vrai pilotage, l'ULM. Bon, il suffit de les asseoir dans un WT 9 et de leur montrer le bout de bande pour qu'ils se calment : d'évidence, ce genre d'ultra-léger a tout ce qu'il faut pour calmer les hypertrophiés du métabolisme aéronautique. C'est plus que fin, hyperfluide, précis comme un rasoir, beau comme un Lancir qui aurait trouvé le nombre d'or, l'équilibre parfait entre puissance, charge alaire et consommation. Mais il y en a d'autres qui ne veulent rien entendre, et avancent que d'accord, ces ULM-là sont bien beaux, mais pas quadriplaces. Ah, c'est vrai...

Et perdu dans mes cogitations nocturnes, je me tourne sur le côté et me souviens de mes premières années de petit pilote...

J'ai appris sur Jodel 112, Auster Mk V, DH Chipmunk. Tous des biplaces, remorqués par une centaine de chevaux d'époque. J'ai même fait un peu de Léopoldoff (Léo quoi ?), et du Stampe. Biplaces, et biplans. Puis j'ai volé sur Rallye 100 cv (triplace ?), et sur tout le catalogue des avions de voyage quadriplaces d'alors, Piper, Cessna, Beech, Mooney, Socata, Robin (la plupart du temps, nous étions deux à bord)... Mais bizarrement lorsqu'alors on tournait

nos yeux vers un avion excitant la sécrétion d'adrénaline, il était la

plupart du temps biplace : Pitts S2, Cap 10, Falco, SF 260 (pseudo triplace).

Donc, je me dis qu'entre nos avions de rêve de la deuxième moitié du siècle dernier et les ULM haut de gamme d'aujourd'hui, il n'y a que peu de différence. Et s'il y en a une, la comparaison des perfos des uns et des autres fait ressortir que les ULM de pointe d'aujourd'hui sont plutôt meilleurs que nos avions certifiés d'alors.

Sans compter qu'aujourd'hui les planches de bord des ULM bien équipés sont plus proches de celles des A 340 ou B 777 que ne le sont celles des avions de club standard d'à côté : on est dans la culture Garmin 1000, plus du tout dans celle du Narco/Collins à sélecteurs de fréquence rotatifs, clic-clic.

Plus je cogite, donc, et plus je me dis qu'il ne faut plus chercher midi à quatorze heures. Le monde du ciel des basses couches va désormais s'organiser de plus en plus clairement autour de deux catégories d'aviateurs : ceux qui veulent voler dans le système, qui acceptent de se trimballer à l'intérieur d'un carcan étouffant d'obligations réglementaires, les masochistes en somme, et les autres qui sans pour autant se comporter en irresponsables ou anarchistes (ceux-là, de toutes façons, s'auto-élimineront d'eux-mêmes), accepteront de payer le prix de la liberté.

Le prix à payer ? Ils voleront, ceux-là, un peu comme nous volions autrefois : à l'écart des zones encombrées, loin des axes des Falcon Premier-Ministériels, hors de portée des ZIT. Voler redeviendra une activité de campagnards, et les navigations seront calibrées non comme des modèles réduits de routiers d'Air France, mais comme des balades au fil de chemins de grande randonnée. Ils se poseront sur des plateformes en gazon, où il n'y aura pas de portiques anti-terroristes mais des voisins en train d'allumer le barbecue. Ils dormiront sous l'aile de la machine, le temps d'une sieste (allez faire la sieste sous l'aile de votre DR 400 sur le parking de Bastia, tiens). Ils resteront, ou deviendront, des aviateurs jouissant de leur liberté de voler paisiblement, pas des frustrés passant leur temps à éviter une calamité comme le sont aujourd'hui beaucoup de pilotes licenciés.

En plus, ils consommeront moins, et feront moins de bruit (je compare chaque jour le Rotax du Tecnam d'à côté et le Continental du C 152). Ils oublieront qu'il existe des médecins agréés, et aussi un Conseil Médical de l'Aviation Civile capable de couper des ailes d'aviateurs sur simple examen administratif d'un dossier.

Ils seront redevenus de simples citoyens habités du désir d'être un peu aviateurs, juste pour le bonheur, et pas des pions intégrés de guingois dans un système bureaucratique aéronautique pas câblé pour les accepter de bonne grâce. Du coup, mes angoisses rangées derrière l'oreiller, je me suis endormi. Demain, je deviens pilote d'ULM.





→ **Le parfum des nuages**  
*Un homme libre, une machine volante,  
 une planète surprenante*

**Christophe Gruault**

L'histoire hors norme d'un homme qui a rompu les amarres avec une vie rangée pour devenir un nomade émerveillé et visiter en toute liberté les régions du monde les plus surprenantes, qui osa prendre ses rêves pour en faire la matière de la réalité.

**Le livre :**

Voler en liberté n'est-il pas un rêve ancestral ? Le vieux désir d'Icare devenu réalité pour l'homme moderne, l'auteur alors pilote néophyte quitte une vie confortable à Paris pour l'aventure, rompant les amarres définitivement et s'installant dans une vie nomade qu'il ne quittera plus.

Il conçoit un ULM spécialement aménagé pour ses besoins et décide tout d'abord de mettre ses pas dans les traces de ses grands-parents, partis au Sahara en 1934. Inexploré et interdit par la voie des airs, il survole malgré tout de longs mois l'immensité désertique et inhospitalière, à bord de son étrange machine volante. En Algérie, une fois atteint le cœur du plus beau désert du monde, voulant aller au-delà des dunes pour rejoindre l'Afrique noire, le voyage dérive dangereusement. Dès le début de son aventure, Christophe Gruault flirte avec les limites, il explore la frontière mouvante entre liberté et légalité, oublieux plus souvent de la seconde !

Chaque chapitre est une montée en puissance vers une échappée où le sort se joue à couteau tiré : tantôt pris pour un espion avec son engin ultramaniable qui passe sous les radars, tantôt pour un journaliste avec ses six caméras vidéos embarquées, dans des pays aussi sensibles que la Libye, l'Algérie ou le Soudan, ciblé par la défense antiaérienne en Égypte, il affronte les imprévus mécaniques, météorologiques, logistiques et humains. Il entraîne le lecteur dans ce jeu du chat et de la souris continu entre danger et plénitude, plaisir et beauté.

Mais la fraternité est le véritable ciment de ce récit. Un voyage déconcertant et hors norme, où la force de l'innocence et des rêves permet d'atteindre l'inatteignable pour aller au-delà des préjugés, des limites imposées et de toutes les frontières.

**L'auteur :**

Christophe Gruault n'est pas un aventurier, juste Monsieur-tout-le-monde, touriste sur les chemins du monde. Il ne recherche pas la performance mais le plaisir de la découverte et des rencontres. Auteur d'un beau livre, Sahara, entre ciel et sable (Michel Laffon, 2007), il a choisi une vie nomade et voyage depuis 10 ans - cinq ans en rampant et cinq en volant...

- Un récit d'aventure enlevé et foisonnant.
- Des lieux mythiques survolés pour la première fois au mépris des interdits.
- Beauté des photos et qualité du texte.

Collection « **Esprit de voyage** »  
**Prix : 18 €**  
**Format : 140 x 225 - 288 pages.**



**RAND-KAR**  
 PRÉSENTE

LE NOUVEAU  
 MOTOPLANEUR  
**ULM Alatus-M**

**32 400 € ttc\*** Avec motorisation Thermique 20 cv

**42 700 € ttc\***  
 Avec motorisation électrique  
 Electravia 26 cv

Envergure: 13,10 m  
 Poids à vide: 125 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

*Xair*

**HANUMAN 912**  
 .Entoilage Mylar  
 .Instrumentation complète  
 .Casques intercom  
 .Radio

~~42 800 € ttc\*~~  
**39 900 € ttc\***  
**Pret a voler**

Egalement disponible en kit!

**RAND-KAR SA**  
 Canal de la Mortinière - 44320 Frossay - France  
 Tél. : +33 (0)2 40 64 21 66 - Fax +33 (0)2 40 64 15 22  
 e-mail : contact@randkar.fr - www.randkar.fr

\*Prix soumis à modification sans préavis



# Gédéon de Biyanvrac

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

## L'ULM est une religion comme les autres

*l'ULM en est une. A la base, ça vient de « religere », ce qui en latin signifie « relier ». Voilà. Au départ, on disait des religions qu'elles reliaient l'homme à son Dieu, que le Gédéon, lui, trouve plutôt qu'en fait ces trucs-là relient l'homme à son idéal. Ben oui, que t'as des idées qu'on appelle religions alors qu'il n'y a pas de dieu là-dedans. Comme chez les bouddhistes, les animistes, les scientologues ou les communistes, entre autres. Et après, bon, y'en a des, là-dedans, que leur idéal c'est un dieu, ou plusieurs. Les chrétiens, ils ont un Dieu, mais en fait trois, mais en vrai un seul quand même, et y'a des milliards d'individus qui trouvent que ça en va bien, cette histoire-là. Les musulmans, non, un seul, qu'il en ont, et faut pas rigoler avec ça, c'est le fondement de leur foi. Les bouddhistes, dieu, c'est toi, si tu fais bien tout comme il faut. Bon enfin bref, leurs religions, à tous là, elles les relient à cet idéal, donc. Voilà ce qu'est une religion dans la pensée gédéonienne.*

*Après, parmi ces courants de pensée, on va dire comme ça, il y a des sous-groupes, par milliers ! En gros, ce qui les différencie, ça peut être soit le dogme, donc le fond de l'idée, soit juste des questions d'organisation. T'en as qui disent que la Vierge l'est, d'autres qui pensent que peut-être pas tout à fait quand même, certains affirment qu'il faut une organisation cléricale strictement pyramidale, comme les catholiques, les bouddhistes ou les chiïtes, d'autres qu'on peut un peu se lâcher et se débrouiller dans son coin, comme les sunnites ou les protestants, etc. Sur le fond de l'idée, ils sont tous d'accord sur un point : l'homme doit travailler sur lui-même en permanence pour devenir meilleur en société. Sur cette idée-là, on ne peut qu'être d'accord, et d'ailleurs même les systèmes qui prétendent s'affranchir des religions font la même chose, l'air de rien. La République te dit que Dieu est mort, mais dans le même temps elle t'oblige à ne pas fumer, pas trop boire, pas trop tuer ton voisin ni violer ta voisine, être poli avec la maitresse, et tout ce genre de choses que les religions disaient déjà, finalement. La différence, c'est que dans les religions, à la base, et avant que des types qui n'y ont rien compris ne viennent foutre la merde, le répressif vient après la mort, que si t'y réfléchis cinq minutes c'est un peu abstrait. Dans la religion laïque, la répression, c'est tout de suite, là, maintenant, que si tu fumes t'es puni !*

*Bon, et l'ULM, là-dedans, monsieur Gédéon ? Ben a'y'est, t'as tout compris où qu'il voulait en venir, non ? Le « courant de pensée » de l'ULM, son idéal qu'il partage avec d'autres, c'est la troisième dimension. On va pas dire le ciel, que si on dit ça pour le coup ça va vraiment bien ressembler à une religion, ou pas ? L'ULM, c'est une religion qui fonctionne avec une hié-*

*rarchie, ou pas, c'est comme on veut. Visiblement, l'ulmiste majoritaire, il veut. Donc son organisation, son Eglise, historiquement, c'est la fédéplume, et son pape c'est le chef de ça. En ce moment c'est Dominique 1er, qu'il s'appelle. Bon, y'a des sous-papes et des évêques, que ça s'appelle le comité directeur et les comités régionaux, et des curetons, les instructeurs. Les imams, ce seraient un peu les présidents de clubs. A la base tout en bas, y'a le pilote lambada, qui doit faire tout bien propre comme on lui dit, que sinon on va le gronder.*

*Son dogme, à cette religion ulmique, c'est la réglementation qu'elle veut. Ben oui, c'est pas la fédé qui décrète, mais c'est bien elle qui dit, que c'est justement à ça qu'elle sert. Donc bon, 450 kilos et tout, c'est, le dogme.*

*Dans la théorie, si tu respectes tout ça, c'est bon, t'es un vrai de la religion ulmique.*

*Mais alors, et c'est là que ça commence, ce qui fait que l'ULM est vraiment une vraie religion comme les autres, c'est que parmi ses adeptes, il y en a toujours des qui veulent être plus cathos que le pape, et qui s'inventent des mouvements chacun dans son coin. On voit un peu ça dans les diverses classes, que t'es l'un et pas l'autre, et que si t'es dans plusieurs tu sais pas trop ce que tu veux, ou alors t'es un traître. Ensuite, même dans ces classes, t'en as toujours qui vont venir t'emmerder que t'es pas orthodoxe parce que tu voles avec GPS, avec radio, avec des instruments tout plein, ou inversement. T'en as toujours des qui prétendent que pour être un vrai il te faut des tubes et pas du plastique, ou que tu dois voler lent et savoir poser court. Certains vont dire que pour être dans le vrai il faut décoller sur ses pieds, ou encore avoir la gueule à l'air et se les geler.*

*Bon, on va pas y passer la nuit, t'as tout compris.*

*Le Gédéon, il n'a rien contre ça, puisque même il l'assume, lui qui prétend aussi donner son idée de la chose.*

*Le danger, que dit le Gédéon, ça vient de l'intégrisme. Or, l'intégrisme, comme partout, c'est quand tu prétends expliquer par la violence que ton copain a tout faux. C'est là que ça devient dangereux, les religions. Regarde bien : vouloir la messe en latin, c'est louable, mais jeter l'opprobre sur celui qui ne pense pas comme toi, c'est dangereux, parce qu'à l'extrême ça met des bombes dans les cinémas ou des arabes dans la Seine. Vouloir bâcher les femmes, si elles sont d'accord pourquoi pas (si, si, ça existe), mais le leur imposer c'est abject, et poussé loin ça fait des avions dans les tours. Vouloir voler léger en monoplace comme le fait le Gédéon, c'est honorable, mais prétendre l'imposer à tous au prétexte que ceux qui ne font pas comme toi sont dans l'erreur et les insulter à longueur de temps, ça frise l'intégrisme, oui. Il paraît qu'il y en aurait...*

*Le Gédéon, lui, vit sa religion en autonome autour du bois et la messe, il n'y va pas, ce qui ne l'empêche nullement d'avoir ses idées, qu'il exprime ici. Mais ce dont il se méfie avant tout et plus que tout, Biyanvrac, c'est de tomber dans le travers qui le guette parfois : l'intégrisme...*

*C'est donc chacun qui voit, dans le respect de l'autre, et que si ton voisin n'est pas un vrai à tes yeux parce qu'il sort un peu du dogme, c'est son problème.*

*Voilà, ça c'est fait !*



# ULM ESPACE AÉRIEN



## FORMATION

ULM pendulaire, multi-axes, autogyre et paramoteur



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

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

# ULM ESPACE AÉRIEN

## DIFFUSION & MAINTENANCE

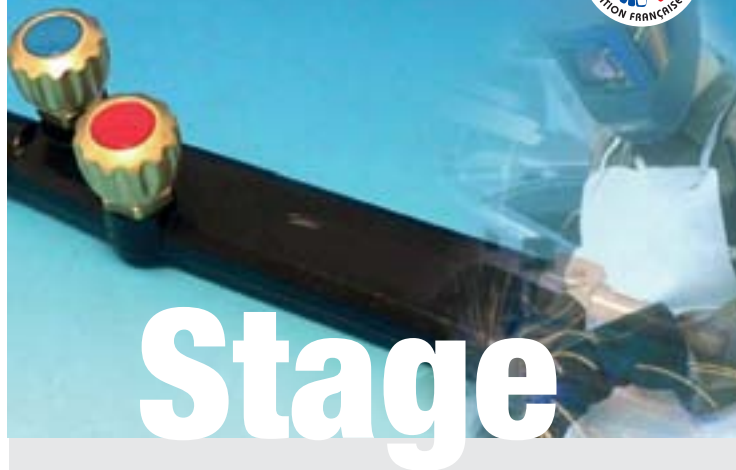


Importateur Quicksilver France



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

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



# Stage à l'ARCA

**L'ARCA** (Association Régionale des Constructeurs Amateurs) annonce un stage d'initiation à la soudure TIG et oxy-acétylénique (5 jours).

→ Les prochains stages d'initiation à la soudure oxy-acétylénique et TIG (soudure sous argon) organisés par l'ARCA (Atelier Régional de Constructeur Amateur) auront lieu :  
→ du 14 au 15 février 2009 (week-end 2 jours)  
→ du 14 au 15 mars 2009 (week-end 2 jours)  
→ du 6 au 10 juillet 2009 (5 jours)

→ Inscription par téléphone  
au 04 70 34 95 74  
(répondeur téléphonique, on rappellera !!!)

L'année passée, le stage de juillet a eu beaucoup de succès grâce à cette info et nous avons pris l'initiative de faire des stages WE (nombre de stagiaires max 5 par stage)  
Je vous remercie au nom de L'ARCA, et j'espère pouvoir vous le dire de vive voix sur un terrain en cette année 2009.



Si vous souhaitez en savoir plus  
sur l'ARCA venez consulter notre site :  
<http://web.mac.com/arcamolins/Arca/accueil.html>



Contacteur ARCA  
Aérodrome de  
MOULINS-MONTBEUGNY  
03400 TOULON/ALLIER  
Tél.: 04 70 34 95 74





# SALON INTERNATIONAL DE L'AVIATION GÉNÉRALE



## Aéroport Cannes-Mandelieu (LFMD)

### Du 30 Avril au 2 Mai 2009

• INVITATION •



### 3<sup>e</sup> Salon International de l'Aviation Générale du 30 Avril au 2 Mai 2009 de 10h à 18h



est heureux de vous offrir cette invitation d'une valeur de 35 €

Pré-enregistrement impératif : [www.eur-avia.com](http://www.eur-avia.com) - Code : FFPLUM 09

Aéroport Cannes-Mandelieu (LFMD) Autoroute A8 sortie 41

Tél.: +33 4 93 08 01 77 [www.eur-avia.com](http://www.eur-avia.com)



CHAMPAGNE  
**BOLLINGER**  
MAISON FONDÉE EN 1829



**AÉROPORT**  
CANNES-MANDELIU



**PRIVATE**  
CATERING



**Red Red Box**








# AIR

## AIR COURTAGE ASSURANCES

AIRSPORTS Assurances



L'Assurance pour tous les  
passionnés d'ULM

[www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)

Département > AIRSPORTS (Espace Fédération FFPLUM)



Partenaire des Fédérations et Groupements sportifs

AIR COURTAGE ASSURANCES

N° Vert 0 800 777 107

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

Courtier de la FFPLUM  
depuis 2003

