

ULM info



Bonnes fêtes !

**Calendrier,
Championnats,
Événements,
Assurance 2008,
Sécurité,
Réglementation,
Formation,
Clubs,
Comités,**

...

« Ceux qui abandonnent une Liberté essentielle pour une Sécurité minime et temporaire, ne méritent ni la Liberté ni la Sécurité. »

Benjamin Franklin

L'un de nos pilotes se plaignait récemment du fait qu'ULM INFO était devenu trop technique et laissait moins de place à cette passion qui nous anime toutes et tous. Je ne crois pas que cela soit vrai : il suffit de compter le nombre de fois où le mot « passion » apparaît dans nos éditoriaux, billets et comptes rendus pour mesurer l'importance que tient ce sentiment dans nos actions, dans nos vies. Il est le seul qui vaille la peine et le moteur essentiel des bénévoles, qui à tous les niveaux, à la Fédération, en régions ou en clubs donnent tout d'eux-mêmes pour que nous puissions continuer à voler ULM dans de bonnes conditions. Bien sûr la passion ne fait pas oublier que nous sommes confrontés au quotidien avec son cortège de réglementation, de problèmes techniques, de contraintes, et de luttes incessantes pour continuer d'exister.

Mais en cette fin d'année 2007 et à l'aube de 2008, faisons preuve pour une fois d'optimisme et voyons le bon côté des choses :

- Rassemblés au sein de notre Fédération nous représentons aujourd'hui une belle communauté de 12 500 «âmes» ulmistes. Qui l'eût pronostiqué il y a quelques années encore ? La bonne nouvelle, ce n'est pas tant le chiffre record que la force et la détermination qu'il représente, et qui font que nous sommes écoutés, respectés et parfois même craints dans nos confrontations, nos négociations, nos combats.
- Les accidents mortels sont bien entendu toujours trop nombreux et nous ne devons surtout pas baisser la garde maintenant. Mais tout de même, il faut souligner que leur nombre, qui reste relativement stable, n'augmente pas en proportion de l'accroissement du nombre de pilotes. Le taux n'est pas supérieur à celui des autres pratiques aéronautiques ; certes pour des raisons spécifiques, mais le fait est là. Soulignée par le rapport de Messieurs Soucheleau et Finot sur la Sécurité de l'activité Vol à moteur de l'Aviation Générale,^① cette évidence doit nous inciter à conduire des actions soutenues pour renforcer ce mouvement en avant. Les auteurs préconisent de se prendre par la main avec la DGAC, pour travailler ensemble, en transversalité, et mener une «Révolution des Esprits» dans le but d'améliorer la sécurité. Une sécurité qui ne nous soit pas réglementairement imposée, mais acceptée, voulue, comprise et construite avec les pilotes. Il nous faut tous impérativement acquiescer une «culture de la Sécurité». Il y a donc pour la FFPLUM, ainsi que les autres Fédérations Aéronautiques concernées, du pain sur la planche. Mais si tout le monde est honnête, nous y arriverons. Le challenge est de taille, mais passionnant à engager.
- Sur le front européen, rien n'est définitivement joué (et ne le sera d'ailleurs jamais...), mais au final et après tant de luttes et d'énergie dépensée, les bonnes nouvelles sont également au rendez-vous. L'Annexe II semble en effet devoir résister aux

assauts de ses détracteurs et vivre quelques années encore. En ce qui nous concerne c'est la garantie de continuer de voler sous le régime actuel tout ce temps-là. C'est bien le mandat que vous nous aviez confié. Pour le futur plus éloigné, et dans l'hypothèse où l'EASA prendrait la main sur la réglementation de tous les aéronefs sans distinction, après une éventuelle suppression de l'Annexe II, il nous faudra alors négocier de pied ferme une réglementation spécifique et adaptée, sur le modèle français. Mais alors nous négocierons pour nos intérêts de pilotes ULM uniquement, avec des chances de se faire comprendre ; ce qui n'aurait pas été possible dans les négociations actuelles sur l'Aviation Générale. Je pense que nous aurions été phagocytés par souci de facilité et d'harmonisation. Là aussi j'ai bon espoir que nous réussissions.

Je passe, pour ne pas gâcher la fête, sur tous nos soucis, encore nombreux tout de même (terrains, espaces aériens, équipements de bord...). Il sera grand temps en Janvier de vous en reparler. Respectons la trêve !

Et en cadeau, pour la passion, pour la joie et l'espoir, ce numéro d'ULM info vous offre une belle couverture, réalisée par l'auteur de bande dessinée aéronautique Romain Hugault,^② et un billet de Bernard Chabbert,^③ écrivain et réalisateur de renom... N'égarez surtout pas ce n° 62 de Noël 2007, car il vaudra un jour de l'or.

Au nom de celles et de ceux qui œuvrent au sein de notre Fédération dans l'esprit de la phrase de Benjamin Franklin mis en exergue dans cet éditorial, je souhaite à toutes et à tous de merveilleuses et chaleureuses fêtes de fin d'année... et bien naturellement de très beaux vols en 2008 !



Droits réservés.

Merci pour votre fidèle amitié,



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM.

① Voir le rapport sur le site fédéral ② Auteur de «Le Dernier envol - Au delà des Nuages - Pin-up Wings» - (Voir ULM info n° 61) ③ Réalisateur de «Pégase»

Alors prêts pour 2008 ?

Sans aucun doute... toute l'équipe à qui vous avez confié, comme un objet précieux, l'avenir de notre fédération et qui entame sa dernière année de mandature a gardé malgré les difficultés et la lourdeur de la tâche le désir de servir et d'assurer le développement harmonieux de notre activité.

En 2007 les fronts ont été nombreux... la réglementation, l'Europe, la sécurité, la formation, l'évolution dans tous ces domaines a été positive, mais avez-vous une idée de la somme de réunions, de négociations, de déplacements, et de temps passé à déplacer les montagnes...

Cet engagement altruiste a permis à notre fédération de devenir plus forte et de poursuivre sa progression.

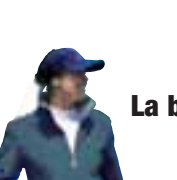
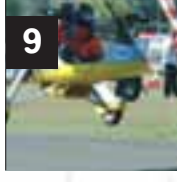
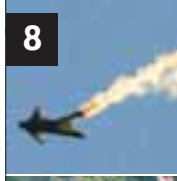
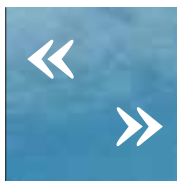
Les chiffres 2007 sont parlants...

- 12 500 adhérents soit 11 % de progression sur l'année
- 63 nouvelles structures
- 228 nouveaux dossiers d'aide aux jeunes pilotes
- 11 dossiers d'aide aux instructeurs
- 8 dossiers d'aide CAEA
- 5 nouveaux clubs labellisés
- 12 Etoiles d'Or décernées par les Comités Régionaux

Mais ne vous y trompez pas ! La route est encore longue et toujours semée d'embûches...

Tous ensemble souhaitons-nous de poursuivre dans la voie qui nous a permis d'obtenir ces résultats et sachons faire de 2008 une année de réussite, de développement, bien remplie de beaux et longs vols.

Pierre-Henri LOPEZ
Secrétaire Général



L'éditorial

de Dominique Méreuze

Calendrier

Chronique

Bernard Chabbert

Championnats du monde paramoteur en Chine

Joël Amiable

Événements

Assurance 2008, les nouveautés

Gédéon 26

14

La boutique

10



Sécurité

Thierry Couderc

11



L'aviation propre

Sébastien Perrot

13



Réseau très basse altitude de la Défense

Michel Hirnke

16



Réglementation

Joël Amiable

18



Formation

Jean-Claude Malherbe

20



Les Cadets de l'Air

Jean-Charles Chevrier

24



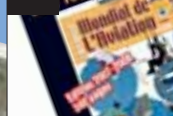
Les clubs

25



Les Comités Régionaux

28



Lu pour vous

Sommaire

Abonnement

annuel 2007 (9,63 €)

La revue vous sera envoyée à compter de votre adhésion et durant la période de celle-ci. Si vous prenez votre adhésion et votre abonnement en cours d'année et que vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM.

S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.



Ulm Info est la revue de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé.

FFPLUM

96 bis, rue Marc Sangnier

94704 Maisons-Alfort cedex

Tél. 01 49 81 74 43

Fax. 01 49 81 74 51

courriel ffplum@ffplum.com

site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze

Rédacteur en Chef : Pierre-Henri Lopez

Crédit Photos : Philippe Tisserant, Didier Salinas, Joël Amiable, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez. Couverture : Romain Hugault

Design & print : Agence Mageral & Associés • 01 47 25 35 25

Imprimé en France. 12 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2007



en bref



→ A l'issue de l'Assemblée Générale de la Fédération Européenne d'ULM (EMF) qui s'est tenue à Athènes les 22 et 23 Septembre 2007, Dominique Méreuz a été réélu pour une année à la Présidence. Le bureau est composé de :

- Jan Fridrich - 1^{er} Vice-Président
- Flavio GIACOSA - 2^e Vice-Président
- Keith NEGAL - Trésorier
- Jacqueline LEMOS - Secrétaire Générale



→ **Exposition «De ciel en ciel»**
du 11 décembre 2007 au 10 février 2008, 3 expositions des photos aériennes de Christophe Charon.

De ciel en ciel, c'est la quête et la moisson inlassables d'un objectif sous une aile, surprenant une planète vue d'en haut mais à ras de terre ou de mer, de la Crète au Maroc, de la rivière d'Étel à Albi en passant par le Golfe du Morbihan.

- Centre ARRAS 48 rue du Cardinal Lemoine PARIS 5^e, du 11 au 21 décembre 2007.
 - Culturel des Amandiers, 38 rue des Amandiers Paris 20^e, du 14 au 27 janvier 2007.
 - Centre Culturel Louis Lumière, 46 rue Louis Lumière - Paris 20^e, du 28 janvier au 10 février 2008.
- www.image-air.com
www.aerophotographe.com
Contact : 06 81 19 12 61



→ **AVIATION CIVILE**
Patrick GANDIL a été nommé Directeur Général de l'Aviation Civile. Il succède à M. LALLEMENT. Cet ingénieur général des ponts et chaussées, ancien élève de l'École Polytechnique est né le 29 mars 1956 à Talence (Gironde).

Les Présidents des Fédérations aéronautiques l'ont rencontré le 7 novembre dernier dans le cadre du CNFAS. Tous ont particulièrement apprécié son écoute et sa connaissance des dossiers.

Les pilotes de la Fédération lui souhaitent un plein succès dans ses nouvelles fonctions.



→ **Assemblée Générale FFPLUM**

La DGAC met une nouvelle fois gracieusement à notre disposition son amphithéâtre afin de nous permettre de tenir le **29 mars 2008** notre Assemblée Générale annuel. Notez dès à présent ce rendez-vous majeur des Présidents des structures affiliées à la FFPLUM ou de leur représentant.

→ **1^{ère} compétition paramoteur des Pays de La Loire**

Les 22-23-24 mars 2008 (Week-end de Pâques) - Aérodrome de Saint Georges de Montaigu (85). Ouvert à tous les paramotoristes du Club Atlantic Paramoteur, des Pays de la Loire et de Poitou-Charentes. Tous les renseignements et votre inscription sur : www.apesanteur-attitude.fr
Contact : Tony Menard - 06 12 39 38 54 - toni.menard@laposte.net ou David Rotureau - 06 84 82 74 04 - rotureau.d@wanadoo.fr

→ **Tour ULM de Bretagne 2008**

Les 1^{er}, 2 et 3 mai 2008, Bretagne Aéroptère organise un tour ULM baptisé «Un enfant dans les nuages». Le tour couvre 800 Kms en 5 étapes, principalement du littoral de Bretagne et Normandie, et sera dédié aux Jeunes de 14 à 18 ans présentant ce qu'on appelle «une très grave maladie», pour qui la vie quotidienne est changée et pour qui les marches de la vie sont plus difficiles à franchir. Ce tour est la 2^{ème} édition organisée par Michel LE ROY (1^{ère} édition 2007 Tour de Bretagne au profit du handicap visuel). La participation est ouverte à tous les pilotes. Ceux qui le souhaitent pourront être le parrain d'un «enfant dans les nuages» : un projet ambitieux où s'associent générosité du cœur et rêve d'Icare.



Participation limitée à 40 équipages (ULM toutes classes) dont 10 étrangers.
Renseignements / Programme / Inscriptions au 06 85 34 61 42 ou 02 98 94 53 95 le soir ou par email : bretagneaeroptere@orange.fr

→ **Festival International du Film Aérien de Châteauroux (FIFAC) www.fifac.net**

Du 14 au 18 mai 2008 à Châteauroux, site choisi pour son passé aéronautique et ses infrastructures d'exception. Cet événement est le premier du genre ! Au programme : projections de films aériens (aviation civile, militaire, sportive...) devant un jury prestigieux, rencontres, spectacles, concours, expositions, ateliers pour enfants et nombreuses animations.
Contact : Magali REBEAUD 06 81 73 53 61 m.rebeaud@fifac.net

→ **5^{ème} Biennale Mondiale de Paramoteur**

Réserver dès à présent les dates des 27, 28 et 29 juin 2008 pour un rendez-vous des plus fantastiques à Basse-Ham (57). Cet événement vous permettra de rencontrer tous les passionnés de notre activité et tous les grands acteurs et professionnels qui vous feront découvrir leurs dernières expériences et nouveautés. Grand Air vous y attend pour un week-end formidable avec des rencontres inoubliables. Vous trouverez toutes les informations sur www.grandair.fr

→ **Championnat de France en Lorraine**

Dates pressenties : du 30 juin au 4 juillet à Chambley (54). Attention, une nouveauté pour les paramoteurs : Ne pourront participer au Championnat de France que les pilotes sélectionnés dans une des 4 grandes régions suivantes :

- Sud-Est (dates à définir)
- Sud-Ouest (dates à définir)
- Nord-Est (26 et 27 avril à Sézanne Saint-Rémy -10)
- Nord-Ouest (19 et 20 avril à Piacé - 72)

→ **10^{ème} Championnat d'Europe Pendulaires / Multiaxes** du 12 au 24 août à LESZNO (Pologne).

→ **Championnat d'Europe Paramoteurs** Du 2 au 9 août en Pologne

→ **Rassemblement de Blois**
Rendez-vous incontournable les 30 et 31 août !

→ **Coupe Icare** Du 19 au 21 septembre
→ Lire l'article en page 10

→ **Tour ULM 2008**
www.ffplum.com

A l'heure où vous lirez ces lignes, les organisateurs du Tour ULM 2008 réunis le 5 décembre dernier auront déterminé les étapes de cette nouvelle édition. Nous vous invitons à consulter le site fédéral pour connaître le circuit de cet événement qui se déroulera du 2 au 10 août. Le dossier d'inscription sera automatiquement adressé par le Secrétariat Fédéral dans la seconde quinzaine du mois de janvier 2008 aux participants du Tour ULM 2007. Il sera également mis en ligne à la même période.



Calendrier



Liberté.

C'est un mot dont la signification n'est pas si évidente que cela. C'est un mot devenu très théorique, surtout lorsque les bien-pensants se l'approprient et dissertent à tout va à partir de ces trois syllabes.

Parfois le résultat de leurs dissertations est de limiter les libertés d'autres humains, moins doués que les bien-pensants pour la rhétorique. Ceux qui, sans malice, se sont lancés en France dans la pratique de l'aviation de plaisance savent assez bien ce que je veux dire. L'aviation de plaisance « classique », celle qui se pratique avec des avions définis comme tels par la bureaucratie (*il y a belle lurette que ce n'est plus une administration*), est totalement plombée par les enveloppements vaporeux de ces délicates architectures réglementaires qui, tout en donnant l'impression de respecter la loi, en violent l'esprit de la manière la plus perverse. L'idéal bureaucratique est de rendre cette pratique tellement complexe, de l'enfermer dans de telles viscosités convergentes qu'au bout d'un moment, écoeuré, le citoyen-plaisancier du ciel tourne le dos aux aérodromes et s'en va faire de l'alpinisme, de la voile, de la voiture de collection ou de l'aviation américaine.

Certains, tout de même, restent dans le milieu. Ils changent d'aérodromes, abandonnent les machines volantes administrativement désignées comme avions, et intègrent le monde de l'ULM.

L'ULM ? Union Libertaire des Monte-en-l'air ça veut dire.

Voilà un monde composé principalement de gens passionnés, mais le mot fait frémir en haut lieu : il possède trop de connotations et sous-entendus extrémistes, car le bureaucrate sait que c'est à cause de la passion qu'on sort de l'ornière centrale du juste milieu bien-pensant et politiquement correct. Des potentiellement dangereux passionnés donc, qui prétendent occuper l'espace de quelques dizaines de minutes par semaine un microscopique morceau d'espace aérien où ils vont chercher et trouver on ne sait quelle jouissance (oh le vilain mot), ou du plaisir (*l'antichambre de la perversion*), ou pire du bonheur (*connotation quasi-religieuse, or l'Eglise et l'Etat sont chez nous séparés*)...



Je vous le dis : ces aviateurs, car beaucoup d'entre eux sont beaucoup plus que de simples pilotes conducteurs d'aéronefs, volent parce qu'ils aiment ça. Certains, certes, aiment avec emphase et déraison, et sont ainsi candidats à la statistique d'assureur. Mais dans leur grande majorité ce sont des gens normaux, bien posés sur leurs deux pattes de derrière, qui aiment la vie au point de désirer la vivre pleinement. Donc ils montent au ciel dans leurs petites

machines, pour rien d'autre que la célébration du bonheur de voir les choses d'en haut.

Ils servent ainsi la messe de la liberté. Pour la majorité d'entre eux, ils ne volent que pour leur bon plaisir, sans se soucier de savoir si la pratique de leur bonheur ouvre sur une signification plus vaste. Voler dans le cadre des machines très légères a-t-il un sens ?

Moi je crois que oui. Je crois que dans notre monde l'acte de voler selon son bon plaisir devient un grand symbole.

C'est de plus en plus le symbole de la vraie liberté.

Echapper quelques instants aux engluements de la terre, monter pour retrouver la simplicité et la clarté de la responsabilité élémentaire de l'aviateur en vol, s'offrir le luxe invraisemblable de s'imposer un moment de travail vraiment bien fait, car un vol c'est comme une vie, avec une naissance, une vie et une fin... Tout ça, c'est le contenu de l'acte de voler librement. Il faut être conscient de ce privilège, et savoir le défendre. Et pour commencer, il faut donc voler prudemment...

Papa Noël, apporte-moi s'il te plaît un peu de vraie liberté, dans le ciel.

Bernard Chabbert



SKYRANGER SWIFT

www.aerosky.fr

5 fois champion du monde
plus de 1200 appareils produits
brevet sur fuselage
facteur de charge: +6 / -4 g
200 kg de charge utile

AEROSKY

« aérodrome de Montauban »
82000 MONTAUBAN
tél. : (33) 05.63.03.49.38
fax : (33) 05.63.91.99.43
info@aerosky.fr

Volez assuré !

→ Championnat du Monde Paramoteur

Après avoir dominé les débuts de la compétition en Paramoteur dans les années 90, l'équipe de France était ensuite retombée dans l'anonymat, pour ne pas dire plus. Une nouvelle orientation de la compétition initiée par la Fédération depuis les années 2000 (sous l'impulsion de Patrice BARCOUDA) a permis de définir puis d'appliquer une nouvelle forme de travail en équipe qui depuis porte ses fruits avec des résultats flatteurs.

En gagnant les derniers Championnats du Monde en Chine, l'équipe de France de Paramoteur est invaincue sur le circuit international depuis 5 ans !!! De nombreuses médailles et places d'honneur en individuel confortent cette démarche validée déjà par la présence de 14 pilotes différents, sans compter les petits nouveaux qui frappent à la porte ...

Les places sont chères et notre sport progresse. Quelle meilleure dynamique pour notre Fédération ?

Les derniers Championnats de France en mai à Auch, nous ont permis de finaliser notre sélection pour participer à un stage de préparation qui devait nous permettre de définir les 6 pilotes retenus pour représenter la France aux Championnats du Monde.



Vue aérienne de la Muraille de Chine.

1^{er} rang de gauche à droite : Michel TOUITOU, Mathieu ROUANET, Nicolas SALINAS.

2^e rang de gauche à droite : Pascal VALLEE, Ronan CHOLLOU, Frédéric MALLARD

→ Les pilotes retenus

- Ronan CHOLLOU, Champion de France 2007
- Mathieu ROUANET, Champion du Monde en titre
- Nicolas SALINAS qui fait toujours partie des meilleurs espoirs
- Frédéric MALLARD déjà sélectionné en 2006 pour les Championnats d'Europe
- Une nouvelle recrue, Pascal VALLEE
- Et enfin Michel TOUITOU, oui vous lisez bien «Le Michel TOUITOU» d'antan, toujours aussi motivé et avec l'expérience nécessaire pour fédérer ce groupe.

Podium par équipe



Podium en individuel

→ Pour encadrer cette jeune équipe dont la moyenne d'âge est de 30 ans (eh oui, Michel TOUITOU plombe un peu les statistiques !), nous retrouvons :

- Didier SALINAS, Président de la Commission Sportive de la FFPLUM
- Alain BARTHERE et José ORTEGA, Capitaines associés
- Max GUILLABEAU, le Pierre POUCHES du paramoteur
- Tristan GUILLABEAU, pour la gestion des tactiques de course, des calculs de rendements, vitesses, distances en fonction des épreuves. Beaucoup d'entre vous connaissent Tristan et vous avez tous eu connaissance de son terrible accident du 29 janvier 2007. Le groupe France est une entité et il n'était pas imaginable de partir en Chine sans Tristan. La réussite du groupe, depuis 2003, résulte d'une réelle solidarité où chacun apporte ses compétences. Tristan, comme nous n'en doutions pas, n'a pas failli et s'est avéré d'une aide cruciale pour tous les pilotes. Et, pour avoir vécu 12 jours à ses côtés, c'est une exceptionnelle leçon de vie.
- Joël AMIABLE, Directeur Technique National.

Rendez-vous à Roissy le 28 août, pour un Paris - Pékin (Beijing) via Amsterdam. six heures de décalage, (départ Paris 18:00, arrivée Beijing 12:00). Des bénévoles chinois nous attendent à l'aéroport, heureusement car nous mesurons immédiatement les difficultés de communication....

→ Premières impressions

Dire qu'en Chine il y a plein de chinois passerait pour un pléonasme et pourtant c'est vraiment l'impression que l'on ressent. Notre transfert entre l'aéroport et le site de compétition, ou plutôt l'hôtel, se fait par bus de l'organisation. Nous pouvons ainsi voir l'immense chantier appelé BEIJING 2008.

Impossible de ne pas remarquer que les Jeux Olympiques se dérouleront à Pékin en 2008. Toute la ville est en travaux et tout ce que vous achetez porte la mention 2008, à tel point que vous vous demandez si les Chinois ne vivent pas avec une année d'avance. Nous savions que nous n'avions pas le même calendrier mais à ce point !!! Gigantisme, voilà le qualificatif approprié à ce que nous avons pu observer. Peut-être un reliquat des années du petit livre rouge ?

Nous sommes déposés dans un complexe hôtelier dans lequel nous allons résider car, là-bas on ne campe pas, c'est interdit ? Ne nous plaignons pas puisque en plus de chambres d'un bon standing, nous pouvons profiter des infrastructures de balnéothérapie...

Le site de compétition est à 45 minutes à pied, mais un système de navette est mis en place. Le site appartient à l'ASFC, club ULM et Vol Libre local. Il se situe en bordure d'une retenue artificielle d'eau. Le site est très agréable. Une brume quasi permanente ne nous permet pas de distinguer avec précision les reliefs environnants. Brume de chaleur, pensions-nous compte tenu de la température ambiante 38° et du taux d'humidité. Erreur, nous nous sommes vite rendu compte qu'il s'agissait de la pollution. Le centre de Pékin est à 25 kms et les vents dominants viennent de l'Est, comme nous nous trouvons à l'Ouest de Pékin...

Tout notre matériel est arrivé, Max et les pilotes se mettent au travail, la compétition commence.

20 nations présentes, 105 pilotes dont 9 femmes, 4 classes représentées (décollage à pied monoplace et biplace, décollage chariot monoplace et biplace). Le Directeur de Course initialement prévu a été destitué de ses fonctions au profit du Japonais Etsushi Matsuo, pourquoi ???

Le Jury International est présent avec comme Président Tomas BACKMAN (Président de la CIMA et d'origine Suédoise, pays où le paramoteur est bien connu pour

son dynamisme !) Richard MEREDITH HARDY, citoyen de sa gracieuse Majesté, (pas de commentaire pour le moment !) et Martin MARECEK (Tchèque, qui a brillé par son inefficacité, son absence, son incompétence...) Bref, dans la famille «je ne sers à rien mais je passe de bonnes vacances aux frais de la collectivité» je veux ; Martin - GAGNÉ !

→ Rôle du jury

D'après la section générale du code sportif de la FAI, d'après la section 10 relative aux règlements sportifs de l'ULM, le Jury International est là pour garantir le bon fonctionnement de la compétition et le bon respect des règlements qu'il est censé connaître puisque c'est ce jury qui est sollicité en cas de protestation suite à un désaccord entre un pilote et/ou une nation avec le Directeur de Course. Ça, c'est ce qui est écrit !!!

N'oublions pas les stewards également présents, aux frais de l'organisateur, avec José Luis ESTEBAN, originaire d'Espagne, bien connu des compétiteurs paramoteur et jusque là rarement pris en défaut. Rob HUGUES, encore un citoyen de sa gracieuse Majesté, qui faisait partie du Jury International présent en République Tchèque pour les Championnats du Monde Multiaxes/Pendulaires et qui a brillé par sa fourberie (restons polis et courtois, pour le moment).

Rôle des stewards : assister à tous les moments importants de la compétition (briefings, décollages, atterrissages, déplacements sur les lieux stratégiques, etc...) assurer la communication entre les Capitaines - pilotes - Directeur de Course - Commissaires - Jury... Là encore c'est ce qui est écrit !!!

Tout d'abord pour faire une compétition il faut une carte officielle, rien de plus simple, eh bien que nenni ! 2 jours pour voir la carte (vague carte au 10 000) avec quelques dessins et, compte tenu de l'habitude que nous avons des cartes, celle-ci était visiblement fautive. C'était une carte militaire, TOP SECRET. 4 heures de négociation pour obtenir notre dû et encore il a fallu que chaque pilote signe un document dans lequel il reconnaissait avoir pris possession de la carte n°..... et qu'il s'engageait à la rendre à la fin de la compétition. Ça nous rappelle les bonnes années !!! Là encore une caractéristique chinoise : vous posez une question, on ne vous répond jamais NON, on ne dit pas OUI non plus, mais tout de suite on appelle quelqu'un au téléphone. Ce quelqu'un arrive (10 à 15 min. d'attente) vous lui posez la question : ni OUI ni NON (ce n'est pas le fameux jeu...) mais deuxième coup de téléphone. Une troisième personne arrive, explication entre eux puis vous posez une nouvelle fois votre requête : ni OUI ni NON et ainsi de suite. Au bout de 45 minutes vous avez réussi à regrouper 7 à 8 personnes, hiérarchiquement dépendantes les unes des autres qui entament une véritable séance de brainstorming (remue méninges) pour savoir quelle réponse fallait-il apporter à la requête de cet étranger et surtout qui allait donner la réponse. Finalement, vous quittez discrètement les lieux, et vous vous servez car vous désirez simplement un peu de papier format A4 pour préparer vos épreuves...

En Chine le temps n'a pas la même signification qu'ailleurs !

Le système de transport collectif avec les bus de l'organisation nous a tout de suite inquiétés. Nous devons être autonomes. Grâce à une relation de Mathieu DEQUILLAC nous sommes entrés en contact avec un dénommé Zhang WEI, qui faisait partie de l'organisation et qui, moyennant finances, nous a trouvé un chauffeur avec un minibus 7 places (nous étions régulièrement 16 dedans !) et côté chauffeur nous avions Monsieur HAN BAN GUE, instructeur de parapente (côté cour) et chef de tout le monde (côté jardin): pour lui rien d'impossible ! Toujours là à l'heure, toujours disponible, toujours de bonne humeur et gare à celui qui nous embêterait... Nous avons non seulement trouvé notre autonomie (très vite enviée par toutes les autres nations) mais en plus nous avons fait la connaissance d'un vrai personnage.



Max...



→ Cérémonie d'ouverture

Là nous avons vécu un grand moment et dans ce domaine les chinois sont experts. Pour la première fois (*mis à part en 2006 pour les Championnats d'Europe multiaxes/pénucléaire à NORD-LINGEN en Allemagne*) nous avons vraiment eu l'impression de participer à un moment d'exception. Vol en formation de pénétrateurs, de paramoteurs avec la participation d'un pilote par nation, fumigènes, confettis, musique, spectacles traditionnels le tout sous la surveillance de plusieurs rangées de dignitaires installés sur une estrade monumentale. Des centaines de bénévoles, du public, mais où sommes-nous ? Bravo l'organisation et merci pour la reconnaissance que vous avez apportée aux pilotes. Une attention très originale de la part des organisateurs, ils ont demandé à Mathieu ROUANET, Champion du Monde en titre, de faire un discours. Mathieu a joué le jeu et son message restera à jamais dans nos mémoires.. Merci Mathieu, les Québécois n'en reviennent toujours pas !

Vols d'un représentant par nation



Repas de soirée de la cérémonie d'ouverture



Vol en formation des pilotes de l'ACSL

La cérémonie se termine par une invitation dans un restaurant huppé de Changping, avec nourriture à volonté, spectacles, discours... Le staff technique, soucieux du bon repos des pilotes, sonne la retraite à l'hôtel.

La compétition va commencer avec ses rituels, feuille d'épreuve, briefing, explications aux pilotes, préparation avec choix stratégiques, répartition des rôles, décollage, vol, atterrissage, débriefing pilotes attente des résultats et ainsi de suite. Là encore c'est en théorie car pour avoir les premiers résultats il nous a fallu attendre 3 jours !

Le manque d'expérience du Directeur de course est apparu très rapidement et aussi bien les stewards que le jury, au lieu de faire preuve d'esprit de corps, ont tenté de prendre les choses en main (ce qui est interdit) dénigrant par leurs actes le rôle du directeur de course.

Sur 2 stewards, 1 était présent et se prenait carrément pour le Directeur (*alors qu'il n'a aucune expérience dans le domaine de paramoteur, dans d'autres domaines également...*) l'autre steward (José Luis ESTEBAN) était réquisitionné pour faire le traitement informatique des traces GPS (*ce qui est interdit*). Concernant le Jury International, le Président essayait d'être présent, Richard était absent car réquisitionné pour gérer les

résultats (*ce qui est interdit*) et le Martin, personne ne connaît le son de sa voix. Nous voilà bien.

Inutile de vous préciser l'ambiance car déjà quand tout va bien (*Directeur, Jury, Stewards*) ce n'est pas facile, alors là, c'était Dantesque. Il y avait autant de Directeur de Course que de Capitaine d'équipe. Les épreuves présentées changeaient complètement et lorsque tout le monde avait compris et que les pilotes étaient prêts sur le terrain pour décoller... BRIEFING !!! L'armée vient d'interdire la zone de vol, il faut changer. Rebelote. Vous savez cette fameuse carte, TOP SECRET, au 100 000 qui mesurait à peu près 1.10m sur 0.80m, eh bien toutes les épreuves ont été faites sur un format A4 (0.21 x 0.297m) soit en portrait soit en paysage. Mais toujours avec le sourire.

Nous avons ainsi, tant bien que mal (*ou plutôt tant mal que mal !*) participé à 9 épreuves. Une Navigation, une précision décollage/atterrissage, une économie, un slalom Japonais, une 2^{ème} navigation, un slalom Espagnol, une 3^{ème} navigation, un triangle distance, une mini/maxi.

Tous les résultats sont disponibles sur : <http://www.wpc07.org>

Entre les briefings interminables, les attentes de résultats, les réclamations, l'ambiance devient vite électrique entre les participants et les instances dites «dirigeantes».

D'une manière générale, le point positif du déroulement des épreuves, reste le petit volume utilisé pour certaines épreuves. Ce périmètre restreint est peut-être une solution pour attirer du public sur nos compétitions.

Et, comme toujours, les deux derniers jours sont consacrés aux basses manœuvres tactiques de derrière la scène. Plus question de rationalité, plus question de règlement, la bière coule à flots et les ententes illicites, combinées en tous genres dominent les débats. **SCANDALEUX - INACCEPTABLE - LAMENTABLE - IRRESPECTUEUX.**

Autant de qualificatifs appropriés à ce qui s'est passé. Inutile de rentrer dans les détails mais, vu les résultats, 2 explications :

- 1 - nous sommes nuls (*là, je suis sûr que NON*),
- 2 - nous ne buvons pas assez de bière (*là, je plaide coupable !*)

Le slalom japonais annulé, car Ramon MORILLAS a été perturbé par un commissaire qui avait levé son drapeau rouge, estimant que Ramon avait manqué une quille. Ramon a demandé à effectuer un nouveau parcours, mais comme il n'y avait pas de stewards on ne le lui a pas permis (erreur). Ramon, grâce à la vidéo a prouvé qu'il avait bien touché la quille et que le commissaire s'était trompé, donc on annule complètement une manche exécutée par 80 pilotes.

Navigation n° 2, les résultats font apparaître que beaucoup de pilotes avaient manqué des portes cachées (normal la carte était fautive) donc réclamation de Ramon MORILLAS (*sur les conseils de José Luis ESTEBAN, en charge de l'analyse des traces*) réclamation acceptée par le Directeur de Course sur les conseils de José Luis ESTEBAN ??? La porte cachée est annulée. Mathieu a fait la même erreur sur une autre porte cachée, nous faisons une réclamation refusée par le Directeur de Course sur les conseils de José Luis ESTEBAN. Comme quoi les mêmes causes ne produisent pas toujours les mêmes effets. VIVE LE SPORT.

Le comportement des Juges et Stewards a été scandaleux. Nous revenons de République Tchèque avec beaucoup de colère contre l'inefficacité de la représentation de la CIMA pendant la compétition, là c'était la rage.

→ Résultats

La France conserve son titre de Championne du Monde par Équipe (*titre acquis en 2003*) et Mathieu ROUANET, à cause de ces tours de passe-passe, glisse de la première place à la deuxième au profit de Ramon MORILLAS. Michel CARNET monte sur la troisième marche du podium. Nous ne remettons

pas en cause la présence de ces trois pilotes d'exception, seul l'ordre ne correspond pas à ce qui s'est passé dans les airs.

Cérémonie de clôture à l'image de ce que nous avons vécu à notre accueil. Remise des récompenses. Le porte-drapeau français était notre chauffeur qui venait de réaligner qu'il transportait l'équipe Championne du Monde et croyez-nous, il était fier.



Regroupement de l'équipe de France avec notre porte drapeau

Les différents sont oubliés (mais pas effacés) la soirée est exceptionnelle et l'ensemble des pilotes, sous l'impulsion de Ramon MORILLAS, a fait une véritable ovation à Tristan. C'est l'image que nous garderons de ce championnat, l'émotion était grande, nos yeux brillaient et là on peut dire fièrement VIVE LE SPORT.



Remise de la médaille d'or équipe à Tristan GUILLABEAU

Emballage du matériel pour le retour en fret cargo. Visite de la muraille de Chine. Là encore un moment exceptionnel. Retour aéroport de Pékin pour un Pékin - Paris via Amsterdam.

Nous allons maintenant agir pour faire évoluer l'esprit de la CIMA, les choses ne peuvent pas rester en l'état. Les compétiteurs méritent mieux que ce qu'on leur inflige. Notre Championnat de France est de plus en plus prisé par les pilotes (y compris étrangers) : c'est parce qu'on donne toujours priorité au sportif et au côté ludique.



L'équipe complète sur la muraille

Classement par Nation

Nation	Total
1 France	17 324
2 Angleterre	16 784
3 Espagne	15 929
4 Rép. Tchèque	14 309
5 Pologne	13 564
6 Canada	12 084
7 Chine	11 259
8 Japon	10 874
9 Afrique du Sud	9 634
10 Belgique	9 254
11 Allemagne	8 234
12 Thaïlande	4 103
13 Monaco	3 906
14 Brésil	3 044
15 Corée	2 553
16 Russie	2 291
17 Hollande	407
18 Arabie Saoudite	0



Nom	Pays	Déco atterro			Stalom japonais		Stalom espagnol		Triangle distance		Total
		Nav.	Eco	Eco	Nav.	Nav.	Mino-Maxi	Mino-Maxi			
MORILLAS Ramon	ESP	869	500	999	1000	1000	-	792	825	369	6354
ROUANET Mathieu	FRA	981	425	1000	687	857	-	855	851	421	6077
CARNET Michel	GBR	1000	300	722	687	929	-	843	811	452	5744
TOUITOU Michel	FRA	893	500	772	450	857	-	899	782	412	5565
SIGIER David	CAN	895	250	786	464	929	-	951	853	355	5483
CHOLLOU Ronan	FRA	855	345	810	437	857	-	834	760	471	5369
BAILEY Paul	GBR	978	250	393	450	929	-	906	916	438	5260
SALAVA Frantisek	CZE	773	425	784	811	714	-	564	729	403	5203
HAIRS Dave	GBR	975	250	212	403	929	-	980	881	346	4976
VALLÉE Pascal	FRA	975	250	536	345	714	-	1000	744	393	4957
HINZER Karl	GBR	935	425	538	106	714	-	795	749	373	4635
MALLARD Fredric	FRA	796	300	751	450	571	-	680	577	329	4454
SOLÁ Jose María	ESP	969	250	327	397	714	-	907	536	331	4431
KRZYZANOWSKI Grzegorz	POL	894	250	196	500	714	-	839	575	428	4396
IGARASHI Ryoya	JPN	814	500	575	275	429	-	782	585	421	4381
APPEL Armin	DEU	899	250	370	416	571	-	929	590	316	4341
MALDONADO GARCÍA César	ESP	746	425	145	558	643	-	696	649	428	4290
GARCIA Juan José	ESP	989	250	283	500	429	-	944	457	358	4210
BREZINA Pavel	CZE	831	250	269	558	643	-	517	635	436	4139
BEAUMONT Laura	GBR	713	250	269	321	643	-	992	647	303	4138
SALINAS Nicolas	FRA	826	250	0	464	857	-	647	681	356	4081
STEPAN Pavel	CZE	722	250	263	687	500	-	744	519	373	4058
SIMONET Thierry	MCO	798	300	107	416	571	-	646	655	413	3906

Résultats



Merci



à Tristan de nous avoir donné l'exemple dans le combat et bravo à Ramon, Mathieu et Michel, sans contexte les meilleurs pilotes du circuit actuel. Mention spéciale à Nicolas SALINAS et Frédéric MALLARD qui ont su gagner les points nécessaires à la victoire de l'équipe. Bravo à Pascal VALLEE, nouveau venu mais une grande expérience de la compétition moto et des qualités qui nous permettent d'être confiants pour l'avenir.

Et enfin, «chapeau» Michel TOUITOU, quatrième avec en plus une marge de sécurité sans laquelle il aurait peut-être pu finir sur le podium (ou dans le fond du classement).

La notion d'équipe nous a encore permis d'accéder au plus haut niveau.

Merci à : SUP AIR (don des combinaisons de vol et des blousons), OZONE, PARAMANIA, ITV et DUDEK (mise à disposition de parapentes), PAP et PER IL VOLO (mise à disposition de paramoteurs).

Coupe Icare 2007

Crédit photos : ilan ginzburg - murblanc.org



Le DIEU ICARE et ceux de la météo étaient encore avec nous pour cette 34^e Coupe Icare du 20 au 23 septembre 2007.

La «Coup'Ic» c'est le plus grand rassemblement mondial de Vol Libre et nos ULM y ont une place grandissante avec deux sites dédiés aux ULM :

- sur roues, avec la piste temporaire de Lumbin ouverte pendant les 3 jours de la Coupe Icare, qui permet aux pilotes de venir en vol à cet événement et de visiter le salon ;
- à pied, pour les paramoteurs et Pulma sur le plateau de Saint-Hilaire.

La FFPLUM était aussi très présente avec deux stands, Saint-Hilaire et Lumbin, qui n'ont pas désempli pendant tout le week-end envahis par les quelques 75 000 visiteurs et plus de 8 000 pilotes.

Mais la fête c'était d'abord dans les airs, avec des démonstrations en vol exceptionnelles, le traditionnel concours de déguisement, du vol en miroir en parapentes, montgolfières, wingsuit, aigles, et autres volatiles à ailes et sans plumes... dont une superbe démonstration ULM en autogire par Franck Rivollier.

Un autre temps fort de cette Coupe Icare 2007 a été un record mondial avec un lâcher nocturne de plus de 3 000 ballons brésiliens de M. Tura ; il s'agit de mini montgolfières en papier qui s'élèvent dans les airs à l'aide d'une mèche combustible. C'était absolument féérique et un moment inoubliable.

La 35^{ème} Coupe Icare 2008 est déjà en route, alors réservez votre week-end du 19 au 21 septembre 2008 !

Nouveauté 2008 : constructeurs, importateurs d'ULM, pour répondre à une demande croissante, un projet de création de la «rue des ULM» à Lumbin avec piste d'essais est en cours de réflexion pour la Coup'Ic 2008, et ce afin de faire découvrir cette forme de vol libre motorisé.

Faites-vous connaître au 06 07 03 80 88.



Retrouvez toute l'Info de vos Comités Régionaux sur www.ffplum.com

➔ **La vie des Comités Régionaux n'est surtout pas un long fleuve tranquille...!**

Quand on voit les actions réalisées, les résultats obtenus, et le dynamisme qui les animent, certains petits ruisseaux sont devenus de belles rivières. En effet, quel chemin parcouru en quelques années par la plupart de vos Comités Régionaux.

La France comporte 24 Régions, y compris les DOM-TOM, et désormais la décentralisation est devenue une réalité au sein de la FFPLUM avec ses 24 Comités Régionaux. La Fédération se doit d'être au cœur des Régions, sur les terrains où se pratique l'ULM, près des clubs, près des écoles, près des pilotes, donc près de chacun d'entre nous. Ce maillage régional permet à chaque Comité Régional d'être un relais local qui connaît très bien les spécificités de l'activité ULM dans son secteur géographique.

Les équipes des Comités Régionaux doivent être constituées de compétences multiples afin de répondre aux différentes missions qui leurs sont confiées, parmi lesquelles :

- être l'interlocuteur FFPLUM auprès des administrations locales : Aviation Civile, Jeunesse et Sports
- travailler à l'échelon régional avec les autres disciplines aéronautiques pour défendre nos intérêts communs : espaces aériens, défense des terrains
- assister les clubs et structures dans leur développement, faciliter et soutenir l'organisation de rassemblements et de compétitions, participation à des salons, organisation de stages mécaniques
- développer les actions de sécurité,...

Les tâches ne manquent pas ! Alors n'hésitez pas à venir proposer vos compétences et un peu de votre temps à votre passion en venant rejoindre vos équipes régionales pour dynamiser la pratique ULM sur les terrains autour de chez vous.

Afin de mieux se former, d'échanger, de mettre en commun des outils et des méthodes de travail les dirigeants des Comités Régionaux se réunissent deux fois par an. En 2007, c'était à Niort les 10 et 11 Mars, et Aix en Provence les 17 et 18 Novembre.

Ces week-end de travail sont denses et partagés en deux parties :

- des interventions d'experts externes (DGAC, BEA, MSJS, CNOSF, Assurances, réglementation, financement des activités), et des responsables des différentes commissions fédérales (compétition, communication, informatique, sécurité de vols, enseignement, pratique féminine, jeunes, vol adapté,...), ponctuées des interventions de notre dynamique Président Dominique Méreuze qui participe régulièrement à ces week-end studieux.
- la deuxième partie des travaux est consacrée aux échanges entre les Comités Régionaux où chacun est invité à présenter ses projets, ses réalisations, ses succès mais aussi les difficultés rencontrées.

C'est ainsi que progressivement vos équipes régionales deviennent de véritables relais locaux, bien formées, compétentes, à même de répondre à vos questions et de dynamiser la pratique ULM dans les 24 régions de France.

Alors n'hésitez pas à solliciter le Comité Régional FFPLUM le plus proche de chez vous !

*Louis Collardeau.
Commission des Comités Régionaux
et de la Vie Associative.*

Assurances 2008, nouveautés du contrat fédéral FFPLUM



Cette année encore nous pouvons souligner la pertinence de la création et de notre appartenance à l'UFEGA. Le choix politique de la mutualisation s'avère en effet payant puisqu'il nous permet de vous proposer des garanties améliorées à des tarifs qui n'ont pas augmenté. Les «anciens» un peu curieux constateront même par comparaison que les primes proposées dans le cadre du contrat fédéral ont baissé depuis le choix il y a 5 ans du Courtier AIR COURTAGE ASSURANCES.

Un conseil : lisez attentivement le Guide de l'Assurance qui vous a été adressé et que vous pouvez télécharger à partir du site fédéral : une mine d'informations particulièrement utiles.



→ Et surtout assurez-vous «correctement et suffisamment»... Après l'accident il serait trop tard !

→ Réduction parachute

- Les pilotes, propriétaires d'un ULM équipé d'un parachute, bénéficient désormais d'une réduction de **5 %** sur le tarif RC UTILISATEUR ou RC AÉRONEF (Mono ou Biplace), sous réserve que votre ULM soit déclaré sur le formulaire (marque et identification).
- Les clubs ou structures affiliés FFPLUM, propriétaires d'un ULM équipé d'un parachute, bénéficient d'une réduction de **10 %** sur le tarif RC AÉRONEF MONOPLACE ou BIPLACE. Cette réduction est portée à **15 %** si le club ou la structure est labellisé(e) FFPLUM.

→ Individuelle Accident PASSAGER à 50 € Pour TOUS les pilotes BIPLACEURS, professionnels ou non !

Vos passagers sont bien entendu assurés pour leurs propres dommages corporels dès lors que vous avez souscrit une assurance RC BIPLACE. Toutefois, vous avez désormais la possibilité de souscrire une **IA PASSAGER à 50 € à l'année**, qui viendra en complément de l'indemnisation RC. Cette assurance couvre le passager **NON désigné**, qu'il soit ou non licencié à la FFPLUM.

Cas particulier pour l'instructeur :

Rappel : votre élève doit être licencié à la FFPLUM.

● Vols en double-commande :

- * Votre élève est sous votre responsabilité, il est donc assuré pour les dommages qu'il pourrait causer aux tiers par votre assurance RC BIPLACE.
- * Votre élève est également considéré comme un PASSAGER. Il est donc assuré pour ses propres dommages corporels par votre RC BIPLACE + par l'IA PASSAGER en complément, si cette garantie est souscrite...

● Vol lâché :

- * Votre élève reste sous votre responsabilité, il est donc assuré pour les dommages qu'il pourrait causer aux tiers par votre assurance RC BIPLACE.
- * Par contre, **il n'est plus assuré pour ses propres dommages corporels** ni par votre RC BIPLACE ni par l'IA PASSAGER du fait qu'il n'est plus considéré comme un PASSAGER. **Il est donc vivement conseillé que votre élève souscrive une Individuelle Accident Personnelle à**



**CETTE ANNÉE
ENCORE, PAS
DE HAUSSE
DE TARIFS !**

22.25 € pour couvrir ses dommages corporels.

Montant des garanties : DECES : 16 000 € INVALIDITE Permanente Partielle ou Totale : Plafond de 16 000 € (franchise relative de 15%).

→ Quel intérêt à souscrire une IA PASSAGER si le passager est déjà couvert par la RC BIPLACE ?

L'IA PASSAGER, qui n'est pas obligatoire, permet de garantir un capital contractuel, versé automatiquement à la personne assurée (le passager dans ce cas) ou au bénéficiaire désigné en cas de décès. La notion de faute du pilote n'intervient pas et il n'y a pas de longues enquêtes pour déterminer la valeur des préjudices. Plus tard, parfois beaucoup plus tard, l'indemnisation relative à l'assurance Responsabilité Civile viendra s'ajouter aux «premiers secours» de l'IA PASSAGER.

Les 2 assurances sont donc complémentaires :

- L'une (RC) est obligatoire et l'indemnisation est très longue...
- L'autre (IA PASSAGER) est à votre discrétion et l'indemnisation est contractuelle et rapide...

→ Quelle est la différence avec l'«ASSURANCE VOL DECOUVERTE» ?

L'IA PASSAGER souscrite par le pilote biplaceur garantit son passager **toute l'année 2008**. Tandis que l'IA proposée dans l'offre «ASSURANCE VOL DECOUVERTE» à **6 €** garantit son passager à l'occasion d'**UNE journée découverte**. Si vous emmenez régulièrement un passager (ou à partir de 9 passagers dans l'année), cela vous coûtera moins cher de souscrire l'IA PASSAGER à 50 € / an. La souscription de l'IA PASSAGER est beaucoup **plus simple et rapide** : il vous suffit de cocher cette option au moment de compléter votre licence assurance 2008, contrairement à l'«ASSURANCE VOL DECOUVERTE» où vous devez faire la demande préalable à AIR COURTAGE ASSURANCES.

Par contre, l'IA PASSAGER n'offre pas l'assistance rapatriement au passager, contrairement à l'IA proposée dans l'«ASSURANCE VOL DECOUVERTE»...

→ ATTENTION SOYEZ RESPONSABLE !

En tant que Fédération aéronautique, la FFPLUM se doit de vous proposer une assurance garantissant les risques que vous encourez lors de votre pratique. Toutefois, en matière d'Individuelle Accident, **les capitaux de base peuvent s'avérer faibles au regard de votre situation personnelle**. Vous pouvez souscrire des capitaux complémentaires en contactant AIR COURTAGE ASSURANCES au numéro vert :

N°Vert 0 800 777 107

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE



Ne décollons pas les yeux fermés.

La Commission sécurité et le CNFTE sont régulièrement sollicités par des pratiquants qui, après avoir eu des problèmes en vol, veulent mettre en cause le vendeur de leur ULM. Cette attitude semble de plus en plus courante. Dans bien des cas, elle apparaît comme résultant de l'ambiance actuelle, plus consummatrice que responsable. Elle découle aussi pour une part des habitudes culturelles des pilotes qui viennent à l'ULM avec une expérience dans l'aviation certifiée, et qui n'appréhendent pas toujours tout ce qu'implique la liberté qui est accordée à la micro aviation.

Il faut donc rappeler l'esprit de la réglementation ULM. Elle stipule que le propriétaire doit déclarer que son appareil est en état de vol, que ce soit lors du renouvellement de sa carte d'identification ou à l'occasion d'une vente. Il ne fait alors rien d'autre que de dire à la face du monde (*et principalement à l'administration qui lui a délégué cette responsabilité*) «moi, je ne crains pas de voler à bord de cet ULM, que je considère en bon état et en conformité avec la réglementation».

Mais n'oublions pas que de part le régime déclaratif applicable à l'aviation ultralégère, c'est le pilote qui atteste en fin de compte de l'état de vol de sa machine. Si lors d'une acquisition, nous avons eu la légèreté de conclure la vente sans nous être bien entourés de toutes les précautions et que nous nous sentons trompés, il reste la possibilité de nous retourner contre le vendeur.

Mais il s'agit là d'invoquer la responsabilité commerciale et seulement elle. Pour ce qui est de la sécurité des vols à bord d'un ULM quel qu'il soit, libre à chacun d'entre nous d'éviter les situations que nous jugeons risquées, en refusant de décoller lorsque nous estimons que la situation d'un appareil est douteuse.

Même à la suite d'une vente, cette responsabilité n'est pas celle d'un éventuel ancien propriétaire, car il n'a pas le contrôle des interventions techniques postérieures à la vente, ni des compétences et de la rigueur de l'acquéreur. Une fois que ce dernier est entré en possession de l'appareil, il a en effet toutes latitudes pour intervenir comme il l'entend ou faire intervenir un tiers de son choix sur la machine. C'est là une liberté qui lui est octroyée par le régime déclaratif. Mais c'est aussi sa responsabilité, et si une négligence, un défaut d'entretien ou une intervention mal adaptée la rend inutilisable ou dangereuse – ce qui est d'ailleurs rare - ce n'est plus du ressort de l'ancien propriétaire ou du concessionnaire.

A partir du moment où un pilote d'ULM accepte de décoller, il doit assumer la sécurité des vols qu'il entreprend. Il ne peut se permettre de mettre le contact et de décoller après une simple prévol de principe sans se poser de question. Il doit prendre ses responsabilités vis-à-vis de ses compétences à maîtriser l'appareil, de son état de santé comme de l'état technique de la machine qu'il met en œuvre. C'est là l'essence même du régime déclaratif si cher à notre mouvement et si propice à son essor.

Thierry COUDERC
Président de la Commission Sécurité
et Analyse des Accidents.

A noter sur vos agendas

→ Le stage d'information de deux journées au BEA au profit des correspondants sécurité,

initialement prévu avant l'été dernier, a dû être repoussé plusieurs fois. Il est finalement programmé le jeudi 31 janvier et le vendredi 1^{er} février prochains. Chacun des candidats qui s'était manifesté, est invité à confirmer sa candidature pour ces dates et à fournir un numéro de téléphone et une adresse mail valide (*impératif*) par laquelle les éléments d'organisation du stage lui seront communiqués.

Il reste par ailleurs 4 à 5 places à honorer. Les membres intéressés sont conviés à signaler leur candidature à leur Président de Comité Régional.

La Commission sécurité se propose de réunir ensuite tous les correspondants sécurité le jour suivant (*samedi 2 février 2008*) au siège de la FFPLUM pour échanger leurs expériences et proposer les actions à venir. Cette réunion sera confirmée en fonction du nombre de correspondants qui pourront se libérer.

L'ULM : silencieux, propre et innovant.



Le 25 août 2007, l'ULM pendulaire "Electron Libre" équipé d'un moteur électrique de 20 cv développé par l'APAME et ACV Aéro Service a réalisé un vol de 22 minutes en air calme à partir de l'aérodrome d'Aspres sur Buëch (05).

Photos : Samy Dupland - Jean-Bernard Gache
→ <http://www.apame.eu/Projet02.html>



Il y a au moins trois préjugés qui ont accompagné l'histoire déjà longue de l'ULM et qui sont encore très présents dans l'esprit du grand public. L'ULM a eu souvent en effet la réputation d'être à la fois dangereux, bruyant et polluant. «L'Ultraléger mortel» étant identifié à une tranelle sonore avec moteur de tondeuse. Sur la sécurité nous avons su montrer que cette réputation est aujourd'hui fautive et injuste et que le mouvement ULM pouvait même servir d'exemple sur certains points. Sur le respect de l'environnement la démonstration est en passe de se faire.

→ La réglementation

Au lendemain du Grenelle de l'environnement avait lieu sur les Champs Elysées la troisième édition de la Fête des Transports qui vient célébrer toutes les formes de la mobilité (elle fait écho aux Fêtes de la Locomotion du début du siècle d'où émergent les premiers Salons aéronautiques). Le thème de cette année était «l'Innovation au service du développement durable». Même si l'ensemble de la manifestation, qui fut un succès populaire, est dominé par les transports terrestres, la dimension aéronautique était présente dans sa dimension institutionnelle (la DGAC) et commerciale (principalement des motoristes) mais aussi dans sa composante de loisirs. A ce titre des ULM étaient représentés. On pourrait certainement expliquer cette présence par le prosélytisme aéronautique enthousiasmant de son organisateur Gérard Feldzer par ailleurs directeur du Musée de l'Air et de l'Espace, mais il y a également une raison de fond à cette présence. Le discours sur l'écologie au-delà des bonnes intentions est souvent traversé par des scories idéologiques qui peuvent le rendre lassant ou suspect. Ainsi, la plupart des grandes entreprises présentes se font elles un devoir de communiquer sur l'écologie à travers des stands magnifiques en papier glacé. Et à côté vous avez un stand ULM de projet de piles à combustible qui est bien plus modeste. Mais on sent que c'est dans ce stand que l'innovation travaille, pour une raison essentielle qui est liée à la réglementation ULM. L'essentiel des projets en matière d'aviation propre se fait dans le cadre de la réglementation ULM qui par son système déclaratif est propice à la créativité. Il n'est pas rare que l'aviation certifiée utilise des produits venant du monde ULM pour les tester et les incorporer. On assiste donc en ce moment à une profusion d'innovations au service du développement durable dans le milieu ULM dont les applications pratiques pour tous les pilotes peuvent sembler encore lointaines mais l'histoire de l'innovation enseigne la modestie. Les choses vont parfois plus vite qu'on ne le pense.

→ Le silence

Le premier grief fait aux ULM concerne le bruit. La nuisance sonore étant engendrée par le moteur, l'échappement, l'hélice surtout et par le circuit d'évolution. Paradoxalement ce n'est pas sur ce terrain que les innovations sont à attendre car les solutions sont connues. Il y a plus de 10 ans, le Magazine Vol Moteur organisait un concours des «hélices silencieuses» et établissait de manière très précise les solutions à apporter. Elles n'ont pas été mises en œuvre car le succès de l'ULM en dix ans n'a pas eu pour priorité le silence mais la masse, les performances, la diversité des machines. Les constructeurs ont été largement paresseux autant que les clients qui n'étaient pas exigeants sur ce point. Les choses changent. Très récemment le constructeur Air Création a modifié la cellule du Tanarg 912 en jouant à la fois sur la forme du chariot, l'échappement, la forme de l'hélice, la nature du moteur. Mais il faut noter que dans l'ensemble la flotte des ULM est largement plus silencieuse que celles des Lycomings ou Continental. Le grand public confondant souvent le petit trois axes avec un avion «car il ne fait pas de bruit» comme si tout ce qui faisait du bruit devait être ULM ! Au-delà des solutions techniques qui peuvent être remises très rapidement au goût du jour de manière plus franche, il faut aussi insister sur le comportement des pilotes et sur le respect des conditions de survol. Le paramotoriste bien qu'il soit l'aéronef le plus rentable s'agissant de l'énergie est parfois extrêmement coûteux dans la perception des nuisances. Mais c'est bien entendu autour des terrains et des circuits de piste que se joue l'essentiel du problème avec les associations de riverains. Au-delà de la controverse connue qui ne se résout jamais mieux que par une connaissance locale et mutuelle des acteurs en présence, l'ULM offre la possibilité unique de créer des bases. Or l'avenir incertain des terrains OACI n'est certainement pas à la création de nouveaux espaces. Les machines et donc les nuisances seront de plus en plus concentrées. Mieux vaut donc beaucoup de petites bases avec peu d'appareils que peu de terrains avec une grande concentration. A cela s'ajoute le plaisir de cette aviation champêtre avec piste en pelouse. L'ULM sait aussi développer des produits du terroir ! Cette possibilité qu'offre la réglementation permet également d'apporter une solution alternative à celle de l'essence.

→ Les moteurs propres

L'essentiel du parc ULM tourne avec de l'essence sans plomb. L'essentiel des aérodromes fournissent de l'essence plombée. Partant de ce constat l'ULMiste se reconnaît avant tout aux jerricans qu'il transporte. Là encore les choses changent, le parc avions passe progressivement à des moteurs modernes avec de l'essence propre. Certaines pompes d'essence non plombée appa-



raissent sur les terrains souvent à forte activité. Mais il n'est pas certain que les essenciers feront le transfert des cuves 100LL à l'essence automobile. Le coût d'une telle opération n'est pas au goût du jour. Là encore de petites bases avec des cuves hors-sol par exemple sont un atout. Même si les enjeux techniques et réglementaires s'agissant de l'essence ne sont pas simples. Il reste qu'une aviation propre passe par une essence propre. Et bien entendu peu d'essence. Sur ce point l'ULM est intrinsèquement fait pour consommer moins. La dernière production de Marcel Colomban est significative de cette évolution. La Luciole avec un moteur de 25 cv atteint 200km/h pour une consommation de 5 litres environ avec une charge à vide de 100 kg. L'aviation de loisir ne se maintiendra que sous ces conditions, ce



Photos : Samy Dupland - Jean-Bernard Gache
 → <http://www.apame.eu/Projet02.html>



qui explique aussi le succès du paramoteur. Le CNFTE a engagé une étude pour déterminer précisément quelle est la nature des rejets des moteurs deux temps et quatre temps les plus répandus. L'arrivée tant attendue de l'injection permettra de gagner par ailleurs de précieux litres. Il est certain que l'ULM sera encore pour longtemps motorisé par de l'énergie fossile mais le développement des moteurs électriques pourrait apparaître plus rapidement qu'on ne le croit.

La production de paramoteurs électriques ne relève plus du vol expérimental et bien qu'encore rare, les constructeurs sont nombreux à s'y intéresser. Il pourrait se passer assez vite un transfert du thermique vers l'électrique à peu près similaire à ce qu'il s'est passé dans le modélisme. Les motoplans électriques sont pour la plupart construits sous la réglementation ULM. Par ailleurs au mois d'août a eu lieu le premier vol d'un pendulaire électrique. L'enjeu essentiel porte bien entendu sur la

Voir aussi ↘

<http://luciolemc30.blogspot.com/2007/11/philosophie-colomban.html>



<http://aviationpropre.blogspot.com/>
 un blog tenu par Jean-Rémi Villette étudiant à l' ESTACA

capacité des batteries mais le premier vol d'un aéronef avec une pile à combustible pourrait bien aussi se faire avec une ULM. Bref ce domaine foisonne d'initiatives.

C'est aussi le rôle d'une Fédération d'accompagner cette diversité d'innovations. Si donc vous avez un projet de toute nature concernant l'aviation propre n'hésitez pas à monter un dossier et à nous le présenter. Il ne s'agit pas toujours seulement de subventions - (*féderer ce n'est pas simplement subvenir*) - mais parfois d'indication ou de recommandation auprès des Ministères, des Régions, pour obtenir un soutien. Nous serons tout particulièrement attentifs aux projets d'élèves dans des Ecoles d'Ingénieurs. Pour être tenu au courant de l'actualité vous pouvez d'ailleurs vous rendre sur l'excellent site de Jean-Rémi Villette, élève de l'ESTACA, par ailleurs engagé dans la reconstruction de la Demoiselle de Santos-Dumont présente à Blois qui était aussi un des premiers aéronefs de l'aviation propre ! Silencieux et propres parce qu'innovant !

Bonnes innovations.

Sébastien Perrot - Vice-président de la Fédération.



Subvention parachute en ordre de route !

Comme nous vous l'annoncions dans le précédent numéro, la subvention parachute aux structures labellisées a été mise en place. Déjà quinze subventions ont été accordées. Le principe en est simple : être labellisé ou en cours de labellisation (si la seule condition manquante est la présence d'un parachute sur la machine), avoir une machine club. 1 200 euros pour les multiaxes, pendulaires, autogires et 300 euros pour le paramoteur biplace. Consultez le site fédéral ou contactez-nous pour le détail.

Le parachute de secours a encore servi très récemment.



Le réseau très basse altitude de la Défense

Le réseau très basse altitude défense (RTBA) est constitué d'un ensemble de zones réglementées reliées entre elles, à l'intérieur desquelles sont définis des itinéraires spécifiques destinés aux vols d'entraînement à très basse altitude et très grande vitesse utilisant des systèmes autonomes de navigation.

Dans ce réseau, les pilotes n'assurent pas la prévention des abordages. Pour cette raison, le contournement de ces zones est obligatoire pendant les périodes d'activité.

Ces zones sont portées en grisé sur les cartes à l'échelle 1 millionième du SIA. Une carte spécifique, montrant le réseau et donnant plancher, plafond et horaire d'activabilité pour chaque zone, est incluse dans la pochette VFR.

L'information des usagers sur l'activité des zones est assurée par plusieurs moyens :

- MINITEL 36 14 code NOTAM
- Répondeur automatique au numéro vert 0800 24 54 66
- Vous pouvez également consulter les NOTAM
- L'information est également disponible sur Internet, sur le site du SIA, rubrique «NOTAM / Message AZBA du jour» et, à partir de 16h00 (heure locale), vous pourrez également consulter le «Message AZBA du lendemain» ; Le sigle AZBA signifie «Activité des Zones Basse Altitude». Un accès direct peut être obtenu depuis la page d'accueil du site de la DIR-CAM <http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/>
- En vol, les approches des terrains sont aussi informées en temps réel de l'activité de ces zones et peuvent vous donner l'information.



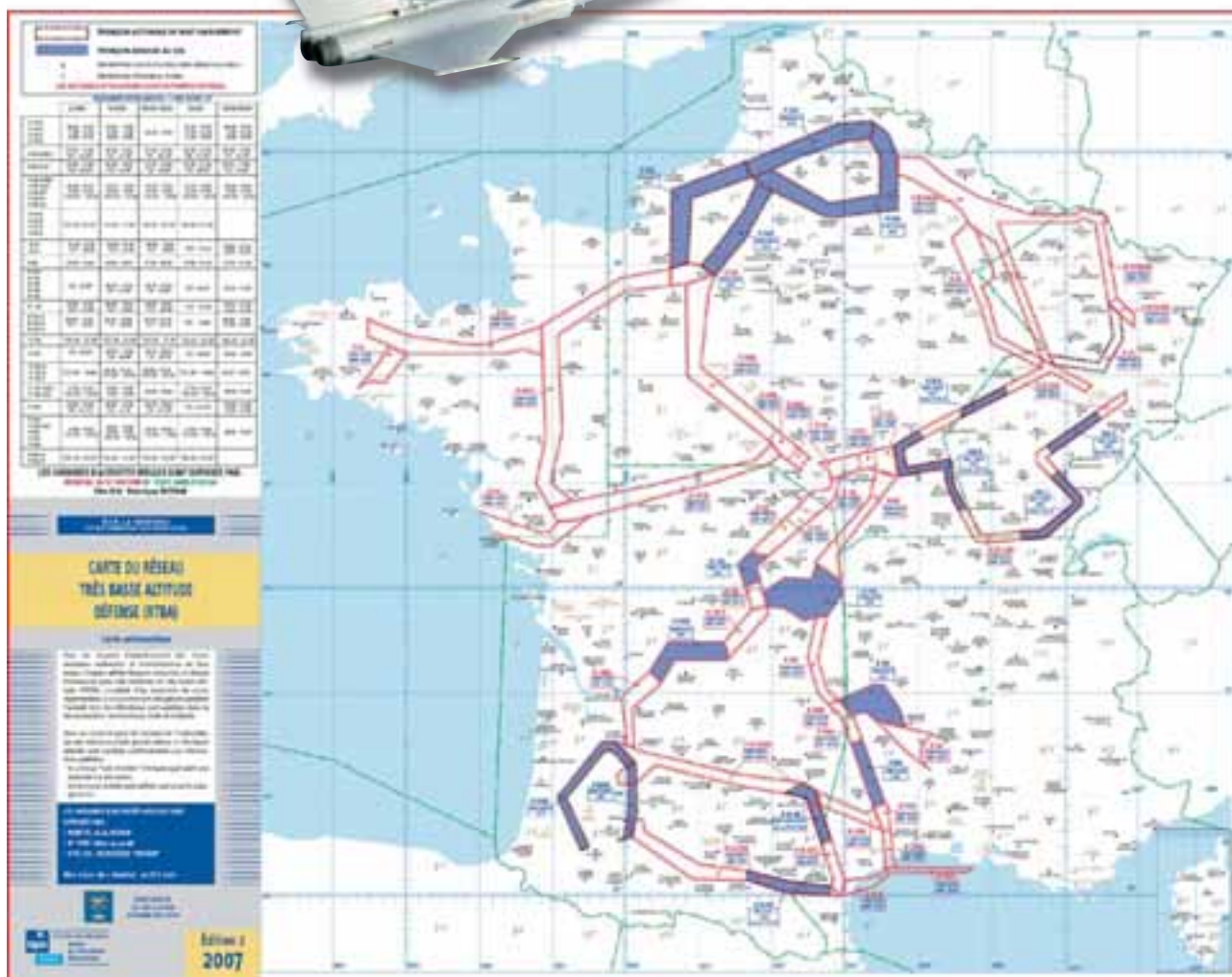
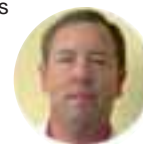
photo SIRPA AIR

Attention : Lorsque ces zones ne sont pas actives, vous pourrez quand même rencontrer des avions militaires. Dans ce cas, ils évoluent comme vous, en respectant la règle «voir et éviter».

Dans leur majorité, ces zones verront leur plafond modifié au mois d'avril prochain. En contrepartie, les horaires d'activabilité ont été réduits dans les créneaux qui nous intéressent et, dans la mesure du possible, la Défense s'est engagée à les laisser libres durant certains après-midis ainsi que durant certaines périodes, comme les vacances scolaires.

Gardez votre documentation à jour !

Michel HIRMKE - Commission Espaces Aériens



Parka 3 en 1

60,00 €

100% nylon enduction PVC
Tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Veste Noire
Gilet beige

Nouvelle
Collection

Veste
+
Gilet

Qualité
et
technique



34,00 €

Veste Polaire zippée

Coloris : marine.
100% polyester, anti-peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



22,00 €

Chemisette popeline

Coloris : blanc. Mélange 65%
polyester, 35% coton.
Manches courtes.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



28,00 €

Chemise Oxford

Manches longues. Coloris : oxford
bleu. 70% coton Oxford, 30%
polyester. Pointes de col à baleine
boutonnées. Empiècement arrière
avec 2 plis latéraux. poche de
poitrine côté gauche. Poignets
réglables arrondis à 2 bou-
tons et patte capucin à
bouton unique. Tailles : S,
M, L, XL, XXL, 3XL.



33,00 €

Mélissa Pantalon femme

98% coton, 2% élastomère. Bas évasés.
2 poches basses sur les côtés. Finition double aiguille.
Tailles : 36, 38, 40, 42. Couleur : beige.

Vu
aux Chpts
du Monde
Ulm

Blouson Eveline

35,00 €

Extérieur 100%
polyester.
Coupe ajustée.
Col doublé
polaire.
Windproof
intérieur
nylon + ouati-
nage. Zippée sur
un côté. 2 poches
extérieures. Couleur :
Navy. Tailles : S, M, L, XL

Le
confort
et la
technique



Nouvelle
Collection

Polaire femme

100% polyester,
anti-peluche.
Couleur : Bleu iris
Tailles : S, M, L,
XL, XXL

28,00 €

Le
confort
du
polaire



Le
look
pilote

Blouson Pilote unisexe

Coloris : navy.
Fourrure de col amovible.
100% nylon épais doublé Ouatine.
1 poche intérieure / 1 extérieure
+ 5 pochettes sur bras gauche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL, 3XL.

60,00 €



40,00 €

Pantalon et Gilet Safari

Coloris beige. 100% coton lavé CANVAS.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.

70,00 €

Pantalon seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
2 poches sur côtés.
3 poches basses. Taille élastique
avec ceinture réglable fournie.
Cordon de serrage sur le bas
du pantalon. 2 poches Ar.
(1 zippée et 1 à rabat)

100%
coton
lavé
Canvas



40,00 €

Gilet seul

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
100% coton lavé CANVAS.
Col montant avec cordon de serrage.
1 poche intérieure.
2 grandes poches avec rabat.
1 poche téléphone.
1 poche zippée avant.
1 grande poche Ar. zippée.
Doublure filet sur le haut du corps.
Rabat velcro sur toute la
longueur du zip.
Cordon de serrage à la taille.



22,00 €

Polo Sleeves

Coloris : bleu navy. 100%
coton peigné. Manches
longues. Bande de
propreté au col,
c couture aux épaules
renforcée pour une
meilleure tenue.
Plaquette 3
boutons.
180 gr/m²
Tailles : S, M, L,
XL, XXL.

2
Couleurs
au
choix

10,00 €

Tee-shirt col V

Couleurs : Bleu ou Blanc
100 % coton peigné,
certifié 165gr.
Tailles : M, L, XL, XXL.

Nouvelle
Collection



Polo Pocket

Coloris : bleu navy.
Manches courtes avec
poche. 100% coton peigné
pré-rétréci à fil de chaîne
continu (ring-spun), bande
de propreté au col,
coutures aux épaules ren-
forcées pour une meilleure
tenue. Plaquette 3 boutons.
Poche de poitrine renforcée
au niveau de la poitrine
supérieure. 180 gr/m²
Tailles : M, L, XL, XXL.

10,00 €

Tee-shirt Femme col V

Col en V
Couleur : Blanc
95 % coton peigné,
5% élastomère
Tailles : S, M, L, XL.





Cravate Fédérale

Coloris : bleu sombre avec une rayure.
Taille unique. Tissée avec logo fédéral. Qualité polyester Jacquard.

20,00 €

Banane ORINICO

Dim. 19 x 5 x 11cm, polyester 600D.

9,00 €



Sac à dos

Dim. 27 x 38 cm. Couleur : marine.
Polyester 600D.

10,00 €

Combinaison pilote

Dans la grande tradition du "flight coverall".

A enfiler par dessus les vêtements avant de s'installer aux commandes.

Fermures "Eclair", réglages de ceinture, poignets et chevilles par velcro.

5 poches extérieures dont une sur la manche gauche. Coton et synthétique mélangé.

4 emplacements velcros pour badges.

5 Tailles: 38, 40/42, 44, 46/48 et 50.

40,00 €



Casquette

broderie frontale, couleur Marine ou Beige. Taille unique.

9,00 €



Porte-clés

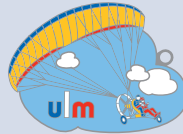
Prix unitaire 6,00 €

3 classes ULM

Anneau avec émerillon - Résine de synthèse. Finition nickelée brillante.
Recto 5 couleurs - Verso gravé



3 axes
(Dim : 55x30 mm.)



Paramoteur chariot
(Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur
(Dim : 55x40 mm.)



Pendulaire
(Dim : 55x40 mm.)



Porte-clés mousse

Avec curseur.

3,00 €

Écussons

Tailles : 7,5 cm x 8,5 cm
Dos thermocollant
écussons NU

5,00 €

écussons PILOTE
écussons INSTRUCTEUR
(sur justificatif)



Pin's inox

Diamètre : 22mm.

3,00 €

Nouveau logo !



Mousqueton boussole

Aluminium anodisé.

5,00 €



5,00 €



Mousqueton Lampe

Aluminium anodisé bleu ou rouge. Pile fournie

Bob toile microfibre

broderie latérale, couleur : Mastic. Taille unique.

9,00 €



La BD du Tour ULM 2005 !

Tous les acteurs du Tour ULM, en 88 pages.

18,00 €

Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)

*FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- BD Tour ULM : 4,00 €
- Ecussons : 1,00 €
- Autres articles : Forfait 8,00 €

FRANCO À PARTIR DE 300 €

MONTANT TOTAL des articles ▶

PORT * ▶

TOTAL en euros ▶

Dom-Tom & étranger nous consulter



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

La réglementation européenne paramoteur

La réglementation Européenne s'applique dans tous les secteurs des activités aéronautiques. Grâce à la présence de vos représentants fédéraux, ainsi qu'à la création de l'EMF (Fédération

Européenne d'ULM) sous l'impulsion de la FFPLUM, la France a réussi à préserver toutes les activités ULM en

permettant leur main-

tien dans l'Annexe II ce qui les exclut du champ de compétence de l'EASA.



La vigilance doit être maintenue car une annexe peut disparaître très facilement. Le paramoteur, comme les autres classes d'ULM, va donc pouvoir rester en l'état. Si cette situation nous permet d'envisager l'avenir de nos activités ULM en général et du Paramoteur en particulier, il n'en demeure pas moins que la réglementation française, issue du Code de l'Aviation Civile, ne répond pas forcément aux spécificités des pratiques paramoteur.

À plusieurs reprises la FFPLUM a tenté d'obtenir des allègements réglementaires sur le paramoteur, aussi bien au niveau des règles de circulation aérienne que des qualifications requises pour le pilote, l'instructeur et la machine.

Inutile de préciser que, jusqu'en début d'année 2007, les retours de la DGAC étaient négatifs. En février 2007 au cours d'une réunion de travail entre la DGAC et la FFPLUM sur l'application des directives Européennes, l'Aviation Civile a évoqué, sans que l'on en parle, la notion de dérégulation du paramoteur. Imaginez bien qu'il n'a pas fallu que l'on nous le répète deux fois ! Nous avons immédiatement proposé de travailler sur ce point. Cette proposition nous a été reformulée, donc confirmée, en octobre 2007. Nous avons créé un groupe de travail, chargé de donner à l'Aviation Civile un dossier de propositions relatives aux pratiques du Paramoteur en France.

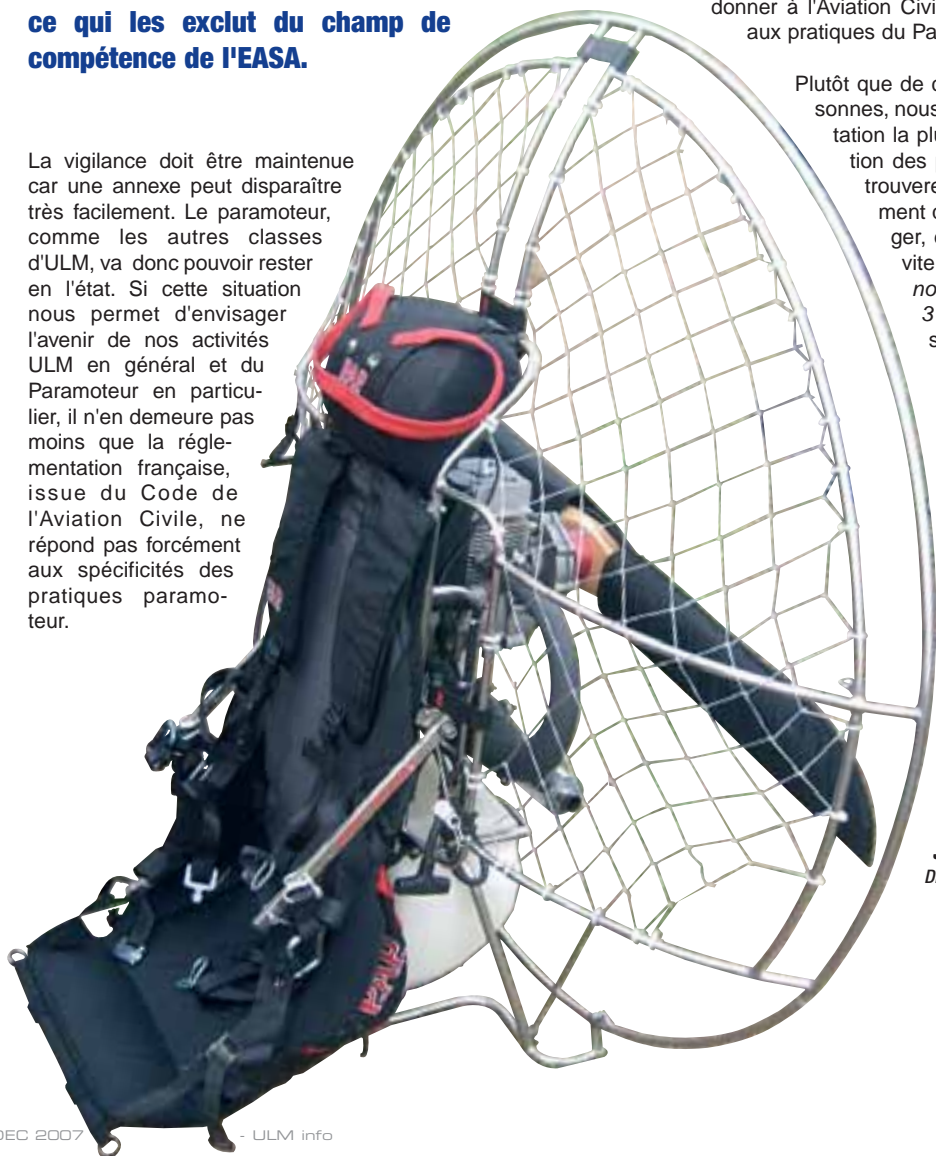
Plutôt que de confiner cette réflexion à quelques personnes, nous avons décidé de recourir à une consultation la plus large possible au sein de la population des pratiquants (pilotes, instructeurs). Vous trouverez sur le site de la FFPLUM un document que nous vous demandons de télécharger, de remplir et de nous retourner le plus vite possible (*il n'y a pas d'urgence, mais nous devons fixer une date butoir : 31/01/2008*). Comme vous pourrez le lire sur le document, vous pouvez garder l'anonymat, mais il est cependant important de savoir qui s'exprime (*pilote ou instructeur*). Vos réponses seront très importantes à partir du moment où elles restent lisibles, c'est-à-dire évitez les romans qui ne seront pas lus.

Juste une indication : «DEREGULATION» ne veut pas dire «AUCUNE RÉGLE».

Nous voulons un allègement des contraintes réglementaires pour une meilleure accessibilité et également une meilleure sécurité.

Nous comptons sur vous.

Joël Amiable
Directeur Technique National.



Ultralight philosophy, aeronautical quality
La philosophie ULM, l'exigence aéronautique



combo 



Avec le Combo™ FC, DTA a relevé avec succès le défi technique du moteur totalement caréné ! Les points de finesse acquis sont autant de gains en vitesse, silence, confort et économie de carburant. Le confort des sièges assise Alcantara vous fera encore plus apprécier ses exceptionnelles qualités de vol.

Volez dès aujourd'hui avec le pendulaire du futur...

With the Combo™ FC, DTA took up and succeeded with the technical challenge of a completely ducted engine! With less drag, you also gain speed, silence, comfort and fuel economy. The luxurious comfort of Alcantara enhances your appreciation of the machine's exceptional flying characteristics and performance. Fly the trike of the future, today!

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

DTA 
Delta Trikes Aviation

Dépt. 05 - ACV - AD Aspres sur Buech - 06 75 33 66 75
Dépt. 25 - Franche Comté Air Loisirs - AD Pontarlier - 06 83 65 00 52
Dépt. 26 - Ulm Espace Aérien - AD Montélimar - 06 07 76 67 12
Dépt. 32 - Pyrénées Air Passion - Goux - 06 08 81 81 33
Dépt. 38 - Belledonne ULM - AD La Versoud - 06 71 22 55 09
Dépt. 47 - Delta Aquitaine Diffusion - Montpezat d'A - 05 53 95 08 81
Dépt. 47 - Jean Luc Hourtilan - Fourques - 06 03 49 82 31
Dépt. 50 - Didier Hulin - AD Avranches - 06 07 54 91 92

Dépt. 53 - Mayenne ULM Services - Aron - 06 81 05 68 81
Dépt. 54 - Vol à Vue - Hoëville - 06 80 14 60 12
Dépt. 68 - Centre ULM Thomas - Vieux Ferrette - 06 80 02 79 51
Dépt. 70 - Les Ailes St Adrien - AD Gray - 06 15 45 54 06
Dépt. 71 - Aitimage ULM - AD Tournus Cuisery - 06 81 70 07 52
Dépt. 81 - Bernard ULM Services - AD Graulhet - 06 10 05 56 24
Dépt. 80 - Air Flash - AD Amiens Gisy - 06 15 36 89 09
Dépt. 89 - Easy Fly Pendulaires - AD Pont / Yonne - 06 60 15 88 40



Règle 2α de vol en sécurité



Lorsqu'on effectue un tour de piste on est amené à déterminer à quelle distance maximale de la piste on doit voler au vent arrière pour être en sécurité ; c'est-à-dire être en mesure, en cas de panne moteur, de se poser en vol plané sur ladite piste. La règle 2α permet de connaître cette distance et précise la procédure pour réaliser la manœuvre d'urgence, dans les meilleures conditions.

En premier lieu rappelons qu'en cas de panne moteur (sans vent) on doit adopter, au trapèze ou au manche, une assiette à piquer telle que l'appareil plane à sa vitesse de finesse maximale. L'angle de plané dans ce cas est désigné par α (fig.1).

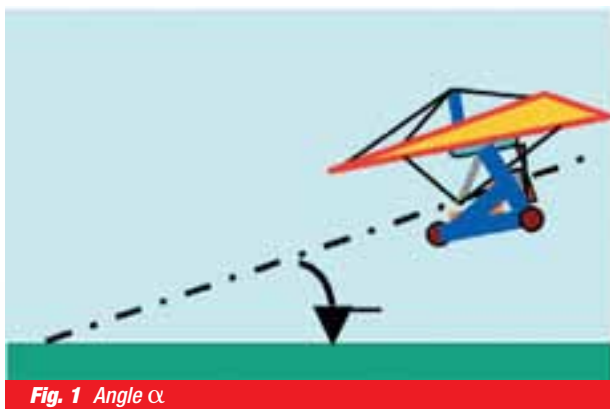


Fig. 1 Angle α .

Si notre appareil vole en sorte que le pilote voit la piste sous un angle 2α (fig.2) il est à la distance maximale de sécurité de la piste. On va le démontrer.

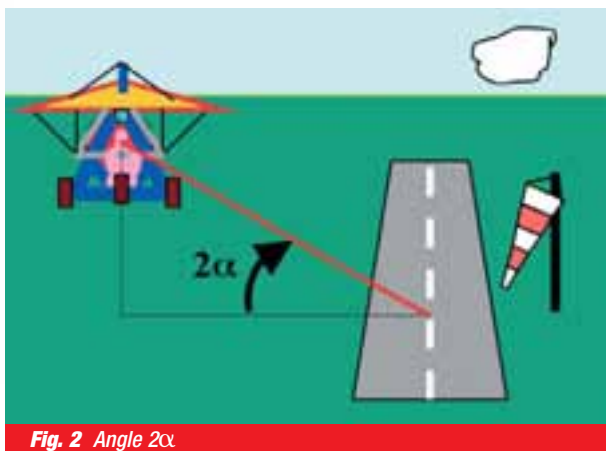


Fig. 2 Angle 2α .

Supposons que par malchance (par vent très faible) notre appareil tombe en panne moteur au cours du vent arrière. Le pilote va adopter une trajectoire convergente avec l'axe de la piste en planant sous un angle α , tout en gardant la vue de cet axe sous 2α , pour se poser en PTL. Sur la figure 3, la panne survenant en A, la trajectoire est représentée par les flèches rouges. Si le pilote ne manœuvrait pas pour atterrir il rejoindrait le sol, dans l'axe de la piste, au point R. Quel est la valeur de l'angle α ? On démontre mathématiquement qu'il est de l'ordre de 30° .

→ Pour les matheux : $\text{tg } \alpha = h/p$
 $\text{tg } 2\alpha = h/d$ et $\sin \alpha = d/p$. Si l'angle α est petit (vrai en général avec les finesse habituelles $f = p/h$ des ULM) alors $\alpha \approx h/p$ et $2\alpha \approx h/d$ d'où $\sin \alpha \approx 0,5$ soit $\alpha \approx 30^\circ$.

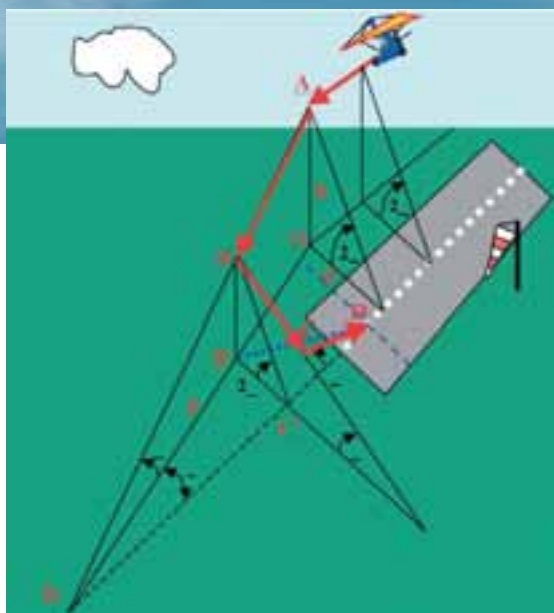


Fig. 3 Procédure selon la règle 2α

La question qui se pose maintenant est : quand passer en base pour que l'appareil atteigne le point d'aboutissement ? Cela revient à trouver un repère pour le point B, tel que la projection au sol de la trajectoire ABCD soit d'une longueur n'excédant pas OR, c'est-à-dire p. Si le passage en base a lieu quand le point d'aboutissement fait 45° avec la perpendiculaire à la piste (cf. *pointillés bleus*), l'atterrissage aura lieu en D. En effet le triangle B'C'D est isocèle donc les projections B'C' et C'D sont égales. Par ailleurs $\sin \alpha = \alpha$, d'où $RB' \propto 2B'C'$, soit $RB' \propto B'D$.³⁰⁰

Puisqu'il est démontré que l'appareil peut se poser sur le début de piste, la règle 2α se formule de la manière suivante :

- 1) En tour de piste l'appareil doit voler à une distance de la piste telle que le pilote voit ladite piste sous un angle $\geq 2\alpha$ par le travers.
- 2) En cas de panne moteur, l'appareil doit être mis en plané, sous l'angle α , à la vitesse de finesse maximum (*ce qui est équivalent*) et converger vers l'axe de la piste sous 30° avec celui-ci (*ce qui revient à garder 2α par le travers*). Lorsque le point d'aboutissement fait 45° avec la perpendiculaire à la piste, passer en base et finir l'atterrissage en PTL.

La règle proposée suppose un vent très faible. En cas de vent assez fort il faudra ajuster la méthode à ces conditions aérodynamiques. Si la composante de vent de face est forte à l'atterrissage il faut évidemment anticiper le passage en base pour tenir compte du gradient en finale. Si la composante de vent de travers est importante il faudra ajuster l'angle α de convergence, en l'augmentant si le vent pousse vers la piste, en le diminuant dans le cas contraire.

Pour mettre en œuvre la règle en entraînement, il faut connaître l'angle 2α . Deux solutions existent, l'une basée sur la théorie, l'autre expérimentale. En réalité on peut dégrossir la recherche de cet angle par l'approche théorique puis préciser sa valeur par l'expérimentation.

La méthode théorique repose sur le fait que la finesse maximale (f) est à peu près inversement proportionnelle à l'angle α exprimé en radians ($f = p/h = 1/\text{tg } \alpha \approx 1/\alpha$). Connaissant la finesse maxi de l'appareil, donnée par le constructeur, on peut déduire α et ce faisant 2α . On place alors un repère sur l'appareil, par le travers du

pilote, matérialisant l'angle limite 2α . À noter que ce repère sera variable, pour un même appareil, selon la taille du pilote.

La méthode expérimentale s'effectue en deux vols perpendiculaires (**fig.4**). Le premier vol, en rouge sur la figure, consiste à se mettre en vol plané sous l'angle α en visant un repère précis, ici la base d'un grand sapin isolé. En passant au-dessus du moulin on relève la hauteur de vol h. On effectue ensuite un passage perpendiculaire à une hauteur 2h au-dessus du moulin. En visant alors par le travers la base du sapin on détermine l'angle 2α . Ceci permet d'affiner la position du repère apposé précédemment par la méthode théorique.

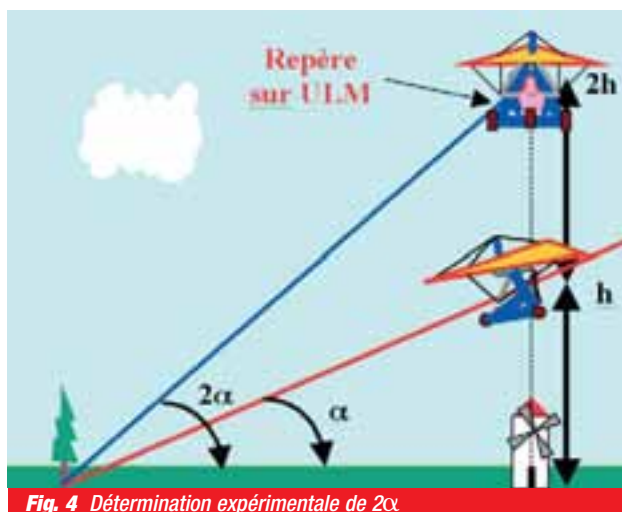


Fig. 4 Détermination expérimentale de 2α

À partir du moment où un repère existe sur l'appareil, il est aisé pour le pilote d'effectuer ses vents arrière à une distance raisonnable lui permettant en cas d'avarie moteur de se poser sur la piste sans dommage en appliquant la méthode qui vient d'être décrite.

La règle 2α ne s'applique pas qu'aux tours de piste. Il est aisé de comprendre que qui survole une forêt doit appliquer la règle 2α par rapport à la lisière de ladite forêt afin de pouvoir se poser en dehors en cas de panne. On doit aussi l'appliquer en survol maritime ou d'un vaste plan d'eau afin d'être en mesure de regagner la rive. Même chose en survol d'agglomération (*tout en respectant les hauteurs de survol réglementaires*).

Un bon pilote doit avoir repéré l'angle 2α de son appareil et s'être entraîné à le poser en appliquant la méthode (*moteur réduit au minimum*). Il pourra ainsi se sentir en sécurité et adapter la méthode pour son appareil en fonction du vent.

Jean-Claude MALHERBE
Instructeur multiaxes



La représentation Française promo 2007 en Uniforme au salon du Bourget : il y a 2 pilotes ULM ...



Il y a une Pilote ULM et 2 officiers de l'US Air Force.

Cadets de l'Air, échanges internationaux

Comme l'année dernière, la FFPLUM est sollicitée pour présenter des candidats aux épreuves de sélection des Cadets de l'Air. En 2007, deux de nos candidats ont été retenus et ont participé au programme d'échange (en Suisse et au Canada). Nous sommes aussi invités à participer au Jury de sélection.

Le programme d'échange de l'IACE (*International Air Cadet Exchange*) mobilise 560 jeunes à travers le monde. Parmi ces jeunes de 18 à 21 ans se trouvent 25 Français, garçons et filles, qui sont des passionnés d'aéronautique.

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

Vous trouverez toutes les informations sur :
<http://envolee.org/cadets.htm>



Je vous rappelle que les délais sont très courts puisque les dossiers doivent être déposés début Février 2008.

Je vous propose donc de solliciter des candidatures auprès des jeunes, qui sont actifs au sein de nos clubs. Ensuite, je vous suggère de leur demander d'envoyer leur dossier le plus rapidement possible à la Fédération (*à mon intention*). Nous enverrons copie des dossiers, pour information, aux Comités Régionaux. La Fédération fera parvenir les dossiers retenus au comité d'organisation des échanges cadets de l'air dans les délais de rigueur avec notre soutien. Nous souhaitons avoir connaissance préalable des dossiers afin que notre représentant puisse avoir le maximum d'éléments d'information pour soutenir nos candidats (*le niveau en anglais est très important*).

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

D'avance merci de votre contribution et de bien beaux vols.

Jean-Charles Chevrier
 Commission Jeunes BIA/CAEA

Conditions requises pour faire acte de candidature

- 1/ Etre de nationalité française.
- 2/ Etre membre et être présenté(e) par une association affiliée à la FFPLUM
- 3/ Etre né(e) entre le 15.07.87 et le 15.07.90.
- 4/ Posséder une expérience aéronautique significative dans son (ses) domaine(s) respectif(s). Brevet de Pilote au minimum.
- 5/ Avoir une bonne connaissance de la langue anglaise parlée.

Les 5 cadets français le soir de l'arrivée au Canada.
De gauche à droite : Jason (accueil canadien),
Alexane, Benoît, moi, Déborah, Adrien.



Les chutes du Niagara et le Maid of the Mist



Découvrir, voyager, partager...

A bord de l'avion qui nous ramène vers la France, mes camarades et moi-même, nos pensées se bousculent. Les 2 dernières semaines ont été riches ; riches d'images, de découvertes mais surtout de rencontres. Cadet de l'Air... Découvrir, voyager, partager. Découvrir, le maître-mot est bien là !

Promenade en Bell 412, Montréal by the air.



Découvrir par le voyage, tout d'abord. De l'exotisme chinois à la lande bavaroise, du plat pays au désert du Negev, c'est avant tout d'un voyage dont il s'agit, au cours duquel les lieux traversés nous rappellent la vocation internationale commune aux



Quelques cadets lors d'un barbecue
avec les familles d'accueil québécoises

aviateurs. Comment oublier la forêt canadienne déroulant sous nos pieds son tapis vert morcelé d'innombrables lacs alors que nous descendons sur Montréal ? Comment décrire la magie, l'explosion visuelle et auditive d'un feu d'artifice sur les chutes du Niagara ?

Mais Découvrir, aussi, surtout, par le partage. Partage autour de cette passion qui nous est aussi commune que ce ciel, élément universel et sans frontière s'il en est mais que nous, «gens de l'air» - pour reprendre Marcel Jullian - «*tendons chacun à nous approprier un peu*».

Car, plus qu'un «simple» échange, c'est bien d'un échange aéronautique dont il s'agit. Que ce soit par la visite de bases aériennes, centres spatiaux ou hangars privés, lieux souvent peu accessibles ou, plus rarement toutefois, par quelques vols «couleur locale», le programme annonce d'emblée la couleur. Visiter le Centre Spatial Canadien quelques heures après avoir effectué un vol sur Bell 412 ; admirer une démonstration de Spitfire avant d'aller dîner sous les regards croisés d'un Hurricane et d'un Me 109, cela ne s'improvise pas.



Dîner à l'ombre du T-6 chez Russell's Aviation

Partage des cultures entre cadets de quelques 13 nationalités mais, avant tout, de celle du pays hôte, notamment via l'hébergement, pour un temps, en famille d'accueil, occasion unique de s'imprégner de la culture locale. En 2 semaines au sein d'un groupe de 80 personnes provenant des USA jusqu'au Japon, via la Turquie et le Ghana, les moments ne manquent pas pour échanger et apprendre de chacun ; loger un week-end avec un singapourien dans une famille de l'Ontario, avant d'aller passer le suivant chez un québécois en compagnie d'un américain donne à coup sûr un autre aperçu de la vie canadienne.

Partager, enfin, au retour, via «Envolée», l'association des anciens cadets - ainsi que du Tour Aérien des Jeunes Pilotes, trait d'union festif entre promotions successives autant qu'acteur de la sélection des nouveaux.

Pour terminer, j'aimerais remercier l'AéroClub de la Côte d'Or pour m'avoir fait découvrir un échange par trop méconnu ainsi que mes 4 camarades lors de ce voyage, Adrien C. , Alexane M. , Déborah O. et Benoît V., sans vous cet échange n'aurait assurément pas été le même...

Adrien ROLLIN
IACE Canada 2007, «On r'met ça ?»
Renseignements, inscriptions, c'est sur www.envolee.org

Les Cadets, une aventure formidable

Une formidable aventure va bientôt débiter pour moi. Cependant, une étape importante avant le départ : les sélections à Paris. Les sélections se déroulent sur une demi-journée, avec un entretien de motivation en français, en anglais, et de la culture générale et aéronautique en français, comme en anglais. Une fois les sélections achevées, le temps est long avant les résultats. Puis vient la lettre de délivrance, vous êtes reçue, vous partirez en Suisse durant 3 semaines. Que de bonheur à ce moment-là !

Cette année est importante, il y a le Salon du Bourget. Nous nous y rendons avec les Cadets de l'Air français. Ce salon est l'occasion de rencontrer plusieurs stands (*Dassault Aviation, stand américain, Eurocopter*) et surtout de connaître les cadets. Une formidable journée, qui annonce un séjour de bon augure.

Le rendez-vous est fixé au 15 juillet 2007, le départ sera donné le surlendemain, le 16 étant réservé pour une visite chez Air France à Roissy Charles De Gaulle. Une journée très intéressante et surtout très instructive. Le soir, on nous conseille de ne pas trop veiller, la journée du lendemain va être longue.

Nous voici en route pour Francfort. A l'aéroport, tout le monde nous regarde avec nos uniformes. A l'arrivée, nous retrouvons d'autres cadets européens, en partance ou en provenance d'Europe. Vers 15h00, les cadets en partance pour la Suisse étant tous là, on nous emmène à l'aéroport d'affaires, retrouver le Super Puma de l'Armée de l'Air Suisse. Que de bonheur durant 1h30 ! Nous faisons connaissance avec nos familles d'accueil à notre arrivée à Grange. Une particularité suisse, nous serons hébergés par des hôtes durant tout notre séjour. Un briefing de la responsable de l'échange 2007 pour se mettre dans le



bain, en anglais bien sûr. Il va falloir vite s'y habituer, durant l'échange la langue officielle sera l'anglais. Le briefing passé nous (*une cadette allemande et moi-même*) repartons dans notre famille d'accueil pour faire connaissance.

Par la suite, différentes visites seront organisées tous les jours avec entre autres la visite de la base aérienne de Payerne et un peu de simulateur F18. Nous avons visité Swiss Aviation Training avec du simulateur A320. La visite de l'usine Pilatus fut un moment très excitant avec à la clé un vol en PC12. Il ne faut pas oublier que le séjour est à vocation aéronautique, mais nous avons également visité la ville et la fromagerie de Gruyère.

Le retour sur Paris fut très difficile. On a partagé durant 3 semaines beaucoup de choses, et surtout la même passion l'aéronautique ! Cet expérience fut magnifique, beaucoup de vols avec divers appareils entre autres planeur, hélicoptère, et montgolfière.

Une fois revenus sur Paris, les retrouvailles avec les cadets français sont très sympas. Un pique-nique débriefing est organisé le jour de notre retour le long de la Seine, pour rêver encore un peu et se dire que malgré l'attente des résultats, nous avons vécu trois semaines de bonheur. Le lendemain, nous repartons tous nostalgiques de nos vacances, en se promettant de se revoir dans nos villes respectives.

Je souhaite remercier plusieurs personnes ayant contribué à la réussite de ce séjour : l'Association Envolée (*sans vous rien ne serait possible*) un grand merci; Flugschule de Grange, Urs et Elisabeth ma famille d'accueil, Raphaël et Daniel nos guides, les cadets qui sont partis en Suisse (*merci de votre aide pour la langue*), les cadets français avec qui j'ai partagé de bons moments, la FFPLUM pour votre soutien matériel et surtout mes parents qui m'ont soutenue dans tous mes projets.

Marine CLAUDE.

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 !**

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>



à Guisriff

En 2007, le Club ULM de Guisriff organisait son premier Tour de Bretagne au profit du handicap visuel avec le soutien de la FFPLUM. Malgré une météo difficile, ce Tour était un succès comme en ont témoigné tous ses participants. Une seconde édition aura donc lieu les 1^{er}, 2 et 3 mai 2008. Un grand Tour de Bretagne - Normandie sur le thème «Un enfant dans les nuages» où 40 ULM (dont 10 équipages étrangers) survoleront le merveilleux littoral nord breton jusqu'aux plages du débarquement (Omaha Beach) en passant par la Baie du Mont Saint Michel, sans oublier les bocages normands et la verdoyante campagne bretonne.

Renseignements et inscriptions :
Michel LE ROY - 06 85 34 61 42
Courriel : bretagneaeroptere@orange.fr

à Maringues



test roulage au terrain.

Initiative originale du Club ULM de Maringues ! En effet, toutes les associations de cette petite ville du Puy de Dôme ont réalisé un char pour un long défilé dans les rues à l'occasion de la fête locale, le 9 septembre dernier. Il faisait très beau et il y avait foule ! Nano Charpenet et son équipe ont réalisé cet ULM «Cigogne» écolo. Elle comporte 2 postes d'action en siège dos à dos : au pédalier pour le batttement des ailes, à la manivelle pour faire tourner l'hélice. Elle est tractée par un quad portant haut les couleurs de la FFPLUM !

Monique BOUVIER
 Commission « Volez au féminin »



Le défilé.



L'envol de Sylvain

→ Le 28 juillet dernier, notre ami Sylvain Leflon, après avoir salué, comme d'habitude, ses copains de l'Ulm club de Morlaix s'est envolé sur son magnifique FK12 tout jaune pour un vol dont il ne reviendra plus. C'était sa volonté, nous l'avons su longtemps après. Cette nouvelle nous a d'autant plus consternés que rien ne pouvait nous laisser imaginer une telle décision de sa part, même chez ses amis les plus intimes. Voir un copain, un ami disparaître est une terrible douleur et nous nous devons de saluer ici sa mémoire.

Sylvain quitta en mars 2007 la présidence du Comité Régional, mais resta un fidèle bénévole du comité en présentant, à l'occasion du forum sur la sécurité du 16 juin dernier à Pontivy, une communication sur les espaces aériens et la réglementation. Il était membre des jurys des CAEA et BIA pour l'académie de Rennes et avait le don d'expliquer simplement les difficiles concepts des mécanismes du vol. Professeur à l'école d'ingénieurs de Brest, il s'était, après de brillantes études à l'école normale supérieure de Cachan, passionné pour l'aéromodélisme, pour découvrir et vivre ensuite, en grandeur, l'ULM. Sylvain était un pilote brillant, nous avons perdu un ami qui a su mettre son intelligence et sa compétence au service de tous et dont la discrétion, les sourires lointains, la retenue et les silences cachaient, nous le sentions bien, une très grande sensibilité.

Sylvain ne disparaîtra pas de notre souvenir car sa présence aura marqué tous ceux qui l'ont connu. Et, comme il le disait souvent, SALUT !

Joël Millasseau
 Président du Comité Régional Bretagne et le club de Morlaix.



Info Clubs
www.ffplum.com



Ile de la Réunion

Action BIA - ULM du collège Albert Lougnon 2006-2007 - Ile de la Réunion. Les cours théoriques de BIA ont débuté dès la première semaine de la rentrée d'août 2006.

20 élèves se sont inscrits aux cours. Des désistements ont été constatés pendant l'année scolaire et quelques semaines avant l'examen seuls 12 élèves suivaient régulièrement les cours. A l'examen de mai 2007, 6 courageux se sont présentés. Ils ont tous été admis au BIA.

En complément des cours théoriques, des sorties aéronautiques et une initiation au pilotage d'ULM ont été proposés aux élèves (la formation au BIA s'est déroulée en partenariat avec le Club ULM Réunion CUR, Félix ULM et la Fédération Française de Planeurs Ultra Léger Motorisés qui a offert aux élèves l'assurance aérienne et aux lauréats un vol d'initiation).

Février 2006 : visite de la base aérienne 181.
 Mars 2007 : visite de la structure Félix ULM de la base de Cambaie.
 Vols d'initiation au cours de l'année scolaire.
 En juin 2007, une sympathique cérémonie en présence des parents eut lieu à la Base aérienne 181. Monsieur le Recteur et Monsieur le Commandant de la Base 181 ont présidé la

cérémonie de remise des diplômes. Devant un nombreux public, ils ont chaleureusement félicité tous les lauréats et ont encouragé les professeurs à poursuivre leurs efforts pour continuer à offrir aux jeunes cette formation motivante et rigoureuse. Pour clôturer cette formation, la Fédération d'ULM (la FFPLUM) a aimablement offert à tous les lauréats un vol en ULM . C'est le samedi 16 septembre 2007 que les 6 élèves reçus au BIA 2007 se sont retrouvés avec leurs parents à la base de Cambaie. Les vols ont été effectués avec des appareils de Félix ULM (Rans coyotte S6). C'est leur professeur, Yves PERRINE, qui bénévolement comme cela a été le cas pendant toute l'année scolaire s'est chargé d'effectuer les vols d'initiation. Pour information, au total les élèves du collège ont eu 18 heures de formation ULM. La société Félix ULM a accordé une réduction de 10 % pour les élèves du collège Albert Lougnon soit 90 euros l'heure de location des Rans S6. Le professeur/instructeur a effectué tous les vols bénévolement,

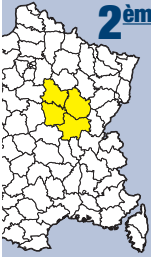
Merci à la Fédération et à l'année prochaine !
Yves Perrine.



2^{ème} traversée de Bourgogne

En Bourgogne, les ULM «traversent». Cette année, le temps n'était pas des plus beaux et les élections avaient réduit les disponibilités de chacun. Mais c'est quand même : 8 paramoteurs, 13 pendulaires, 13 multiaxes, et 2 avions qui ont eu le plaisir d'être pilotés ensemble sur deux jours. Le triangle choisi et la liste de points remarquables permettaient à chacun de découvrir la Bourgogne sous la forme qu'il désirait. L'accueil dans les trois points à Avallon, à Til-Chatel et à Chatillon sur Seine a été très bien préparé, efficace et chaleureux. L'objectif de mélanger les différents appareils pour que chacun découvre les compétences et les limites des autres a permis cette année encore d'estimer les personnes et à travers elles, des valeurs telles que la solidarité liée entre les paramotoristes et le respect des différences. Enfin, la découverte des nouvelles bases et d'espaces inconnus a été très appréciée. En conclusion, on peut retenir une aventure simple et réussie pour chacun, du bonheur, pas de fausse note et une envie impérieuse de recommencer. En plus de la chaleur des moments partagés, il est important de faire ressortir tout l'intérêt qu'ont trouvé certains dans les limites qu'ils ont atteintes et leur souhait d'aller toujours plus loin mais en sécurité.

Jacky Robin. Président du Comité Régional de Bourgogne.



Rassemblement du Grand Est les 15 et 16 septembre 2007

Ce sont environ 60 ULM sur deux jours et une petite centaine de pilotes, copilotes ou passagers qui ont choisi de se retrouver sur l'AD de Chaux Belfort pour se rencontrer, et montrer qu'il est possible de conjuguer l'ULM au temps de la sécurité. Malgré un vent assez fort et contraignant, chacun a retrouvé son fief le dimanche après-midi. A quoi ça sert de se retrouver ? Pour beaucoup c'était «Ah tiens t'es là toi!» ou bien «Machin y vient ?» «t'as fais le porte avion ?» «t'as vu ça sur le site ?» «et le forum sécurité ? tu y étais ?» «Ah bon, y avait un forum?» «c'est où l'année prochaine?» «Par où tu rentres?» Etc... Tout ça, ça fait du bien à l'ULM et quand la presse ne déforme pas nos propos et notre philosophie du vol ULM, c'est la cerise sur le gâteau. Pour résumer, la sécurité c'est notre volonté, la réglementation un outil pour nous aider, et la simplicité notre énergie pour voler. Alors merci, aux cinq régions concernées (Alsace, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Lorraine et presque six avec Rhône-Alpes), pour cette réussite sur le plan de notre cohésion fédérale, et au club TT90 organisateur, d'avoir su montrer son fair-play dans les relations avec les autres pratiques aéronautiques sur la Plateforme de CHAUX BELFORT. Je souhaite que ce beau week-end soit source de nouvelles aventures, et d'accueil pour le club ULM Belfortain.

Tour ULM de Franche-Comté les 29 et 30 septembre 2007

Le Tour ULM Franche-Comté quant à lui a rassemblé environ 25 ULM et leur équipage. La météo nous avait préparé une petite compétition où l'épreuve principale était la prise de décision et notre concurrent était nous-mêmes. Merci aux femmes présentes et aux équipages absents qui ont fait le choix de la prudence. Le maître mot qui a conditionné ce tour de Franche-Comté était la responsabilité du pilote. Merci aux personnes qui se sont dévouées pour notre confort aux étapes. Entre autres, Jacques et Momo à l'assistance, Jeff au barbecue chez Jean-François PUTOD qui nous a mis à disposition sa piste et son grand hangar à DOUCIER (39), Gérard au club du Haut Doubs à FOURNET (25), Jérôme et son équipe à la nouvelle école ULM "Les Ailes de GRAY St Adrien" et Christian Meier Club de Gray ULM(70).

Jean-Claude COLNOT, membre du club de THISE (25), est l'initiateur de ce tour et parce que l'initiative est la première pierre dans la réalisation d'un projet, chaque pilote ou club désireux de proposer quelque chose de simple pour faire évoluer, perfectionner, ou permettre la remise en question des pilotes, sera soutenu par le Comité Régional Franche-Comté de la FFPLUM.

En vous souhaitant bons vols et merci à tous, je vous dis à l'année prochaine.

Olivier Bon - Président du Comité Régional Franche-Comté

Nord Pas-de-Calais

Une première, ce dimanche 30 septembre a eu lieu pour la première fois un rassemblement organisé par le Comité Régional-Nord-Pas-de-Calais. Une trentaine d'équipages ont relié l'Aéro-resort de Verchocq, malgré une météo peu engageante, ceux-ci et leurs invités ont participé à un repas préparé de main de maître par l'instructeur ULM Pierre Boulanger. Après cette première expérience réussie, le Comité Régional envisage de renouveler ce type de rassemblement, et pourquoi pas un tour ULM du Nord-Pas-de-Calais dès 2008, afin de se préparer à accueillir en 2009 le Tour ULM pour fêter le centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot !

Jean-Marc Ketels
Président du Comité Régional Nord-Pas-de-Calais



Assemblées Générales

Languedoc-Roussillon

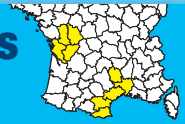
Le Samedi 2 février 2008 à 9 h
- Salle du District Aéronautique -
Aéroport de Montpellier Méditerranée. Cette Assemblée Générale sera suivie d'un colloque sur l'influence du facteur humain en accidentologie.

Joël Castella
Président du Comité Régional Languedoc-Roussillon
<http://www.ffplum-lr.com>

Poitou-Charentes

Le samedi 2 février 2008 de 10 h 00 à 13 h 00, suivie d'un repas. Espace Régional Poitou-Charentes - Les Ruralies. (Près de Niort)

Pierre-Henri Lopez
Président du Comité Régional Poitou-Charentes
<http://www.ulm.poitou-charentes.fr>



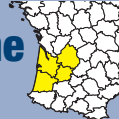
Aquitaine

Chaque année, le Comité Régional ULM Aquitaine participe au Salon des Sports qui se tient entre le 1^{er} et le 11 Novembre au Parc des Expositions de BORDEAUX dans le cadre de CONFEXPO.

Présent parmi 70 ligues ou comités représentant chacun leur sport, l'ULM a, cette année, innové en se regroupant avec les autres activités aériennes présentes en Aquitaine.

De l'Aéromodélisme au Vol à Voile en passant par le Parachutisme, la mise en commun des moyens a permis de présenter un stand de 120m² sur lequel un écran géant diffusait les images d'un DVD spécialement réalisé pour l'occasion et présentant chaque discipline. Le CRISA, pour l'occasion, présentait également une plaquette destinée aux clubs aériens démontrant le dynamisme et l'importance du SPORT AERIEN. Une manifestation saluée par le délégué du CNFAS, Monsieur Jean-Claude ROUSSEL au cours d'une réception marquée également par la présence de Pierre-Henri LOPEZ, Secrétaire Général de la Fédération. Une expérience saluée par tous qui devrait se renouveler l'an prochain.

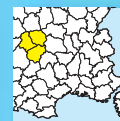
Philippe BILLAND
Président du Comité Régional ULM Aquitaine.



Limousin

Depuis mars dernier, après trois années de démarches, de dossiers, réunions et autres difficultés, nous y sommes arrivés : le moto planeur est arrivé ! Il est destiné à permettre aux personnes à mobilité réduite de voler en ULM. Il ne reste qu'à lui adjoindre le malonnier. L'étude et la réalisation ont nécessité plusieurs réunions. Un prototype a été réalisé, des améliorations apportées, enfin il semble finalisé. Les essais ont donné satisfaction ! 2008 sera l'année pendant laquelle nos amis handicapés pourront goûter aux joies de la glisse du vol moteur. Les pilotes valides ne seront pas oubliés pour autant, ils passeront en second lieu sur le moto planeur du Comité Régional Limousin. Si l'expérience vous tente, contactez-nous.

André Phalippou
Président du Comité Régional Limousin



Gédéon de Biyanvrac

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

Gédéon est un vieux. On l'aura compris, puisqu'il est ulmiste. Un vieux con, précisent ceux qui se croient jeunes simplement parce qu'ils n'aiment pas les vieux. Ça tombe bien, les aime pas non plus, le Gédéon, les jeunes. « ça sert à rien c'te vermine », qu'il dit, « tous des paumés, des abrutis, des drogués, qui pensent rien qu'à leur pléstashieune et à reluquer les jambes des filles ! », ajoute-il, en plus de présomptions pour certains penchants que la morale réproouve. Mais en même temps, il admet bien volontiers, Biyanvrac, que les vieux, aussi, sont pas toujours tellement fins. Avec les jeunes, il veut dire. Quand ils ne les haïssent pas, comme lui. Lui, il leur parle pas aux jeunes, car outre qu'il ne parle à personne, il les aime pas, les jeunes, au cas où ça suivrait pas, au fond. En plus de ça, il a noté que les jeunes, désormais, parlent une autre langue, ce qui ne facilite guère le contact. Récemment, après qu'il se fut posé à l'orée de son bois, deux jeunes : « z'y'av, c'est tout chelou ton truc, chanmé grave de chez d'la balle, trop mortel ! »

Toujours un peu tendance à prendre les jeunes de haut, les vieux, donc. La Rochefoucauld disait à son copain Maxime que « peu de gens savent être vieux ». Ce qu'il y a de bien avec ce genre de citation, c'est que tu peux la placer dans plein d'endroits, tout le monde lance des « ah » d'admiration, en hochant la tête avec approbation, alors qu'en vrai de vrai, ça ne veut rien dire du tout : « peu de gens savent être vieux ». Mais bon, dans le cas présent, le Gédéon décide que savoir être vieux, c'est savoir être un peu plus sage que les plus jeunes.

Non, t'es pas d'accord ? C'est-y pas beau, ça, que l'idée d'être plus sage que les jeunes ça fait un bon vieux qui sait l'être ? Non, hein, sérieux, ça donne pas envie d'être vieux, ça ?

Alors bon, ça voudrait dire que les ulmistes seraient des sages, quelque part. Je sens que ça rigole moins, là...

Je ne sais plus qui, Oscar Wilde peut-être bien, disait en substance que ce qu'il y a de bien à être vieux, c'est qu'on a désormais les moyens de s'offrir ce dont on a plus envie. Gédéon, lui, va plus loin, et affirme que l'on peut même, dans certains cas, ne plus avoir envie de ce que l'on s'était pourtant payé. Comme sa femme, par exemple...

En tout état de cause, soit les ulmistes sont immatures, parce qu'ils continuent de se payer les jouets dont ils ont toujours eu envie, soit ils sont plus jeunes qu'il n'y paraît, soit cette phrase ne veut rien dire, encore une fois... « démerdez-vous avec ça », qu'il dit, le Gédéon.

Bon alors, les jeunes donc. Paraît qu'ils ne s'intéressent pas à l'ULM. Gédéon, qui comme on l'a vu, s'y connaît en jeunes, vu qu'il a un avis sur tout, a une petite théorie. Il se demande, en fait, lui, si l'ULM s'intéresse vraiment aux jeunes. Dernièrement, il a appelé la Fédé PLUM, pour voir. On l'a fait patienter sur une vilaine musique de centre commercial. Il a parcouru la boutique sur le site de la fédé. Pour ce qu'il en sait, les jeunes qui lui causent en langage barbare s'habillent pas tellement avec ce genre de sapes paramilitaires...

Alors bon, on leur file des subventions, aux jeunes, pour voler, parce que soi-disant ils sont fauchés, alors qu'ils roulent en scooter onéreux et fument du « pschit » qui coûte cher... z'en veulent pas, les jeunes, de votre pognon, ce qu'ils veulent, c'est du « foehn », comme ils disent, que d'ailleurs le Gédéon n'a toujours pas bien compris le comment du pourquoi, lui qui habite en plaine.

En vrai de vrai, l'ULM est réservé aux jeunes qui savent être vieux... hélas, il y en a beaucoup moins que de vieux qui savent être jeunes !



Écran 5" 13 cm

XL

AvMap
Satellite Navigation

LES PLUS GRANDS ÉCRANS PORTABLES DU MARCHÉ

TAWS, palette nocturne, GPS SIRF III Star 2D canaux, prédicteur de zones traversées, alarmes, entièrement paramétrable dans votre langue... et bien plus encore !



Écran 7" 17,8 cm

XXL

ULM Europe

ULM Europe
Cà. du Rié 4
CH-1053 BREITIGNY

+41 (0)21 732 28 87
ulm@ulmeurope.com

Toutes les infos sur
www.ulmeurope.com

Conseils et Service Professionnels compris !

PILOTES, la revue des pilotes d'ULM...

Tous les deux mois, 100 pages d'information avec l'actualité de l'aviation légère (avions légers, ULM, hélicoptères) : essais, articles techniques, reportages et un dossier de plus de 20 pages sur un thème donné.

Tous les sommaires sur
www.pilotesmag.com
avec des photos et des vidéos



n°1



n°2



n°3



n°4



n°6



n°7



n°5

1 abonnement = 6 numéros + en cadeau la carte VFR France Jour



Profitez de l'offre*
spécial FFPLUM :
abonnez-vous en 2008
au tarif 2007 !

et recevez un écusson PILOTES
thermocollable...

*ATTENTION !

Cette offre prendra fin le 31 janvier 2008

Commandez les anciens numéros sur
www.pilotesmag.com

Je m'abonne à **PILOTES**,
en profitant de votre offre spécial FFPLUM à 33 € TTC*
pour 6 numéros avec en cadeau la carte VFR France Jour
de Jean Bossy (sortie avril 2008).

Ci-joint mon règlement par chèque bancaire ou CCP
à l'ordre d'Altipresse : 150, rue Aristide-Briand, 92300 Levallois-Perret.

Ci-joint mon règlement par carte bancaire

N° de carte bancaire

Date d'expiration

Code CVC

Les trois derniers chiffres
du code imprimé
au dos de votre carte.

Signature

NOM _____

Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____

Ville _____

Téléphone _____

E-mail _____



Histoire de voiles... → «

Soyons rassurés ! UBU n'est pas seulement roi dans l'Aéronautique (ULM info n° 61). Il est certain que désormais nous ne verrons plus un voilier avec le même regard. Que ceux qui ont tout compris nous écrivent. Mais si vous trouvez mieux n'hésitez pas à nous envoyer le texte en question. Peut-être devons-nous ouvrir un concours... En tout cas bonne lecture... avec un cachet d'aspirine à portée de main !

Sont considérés comme voiliers, les navires dont la propulsion principale est vélique, à condition que $As \geq 0,07 (mLDC)^2/3$, $mLDC$ étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes et As , exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée, calculée comme la somme des surfaces projetées en profil de toutes les voiles qui peuvent être établies lorsque le navire navigue au près, sur des bômes, cornes, bouts-dehors, queues-de-malet ou autres espars, et de la surface du ou des triangles avant, jusqu'à l'étal le plus avancé, fixé de manière permanente pendant le fonctionnement du bateau au mât portant les voiles établies, sans recouvrement, supposant que les drailles et les chutes sont des lignes droites. La surface du triangle avant de chaque mât doit être celle donnée par $IJ/2$, où I et J sont des mesurages entre la face avant du mât, l'extrémité arrière de l'étal et la ligne de livret au droit du mât. La surface des espars n'est pas incluse dans le calcul de la voilure projetée, à l'exception des mâts-ailes. »

Photos aériennes de Philippe Frutier,

un autre point de vue sur le Nord Pas-de-Calais



Prix public 30,00 €



Pour commander, libellez votre chèque à l'ordre de : **Editions Degeorge** et envoyez-le à : **Philippe FRUTIER - 9, av. des Atrébatés - 62000 ARRAS**

Depuis plus de 10 ans, Philippe Frutier parcourt la région Nord Pas-de-Calais aux commandes de son ULM, un oeil sur l'horizon, l'autre dans le viseur de son objectif, à la recherche de l'angle de vue qui donnera à ses commanditaires (aménageurs, développeurs, gestionnaires de ressources, urbanistes...) la représentation la plus fidèle de leur territoire. Au fil de ces repérages, le parcours du pilote rationnel se laisse régulièrement entraîné par les charmes du détour poétique et l'oeil du technicien cède la place à celui de l'artiste. Il en ressort, au fil des saisons, des collections entières de clichés «inexploitables», pêchant par excès de poésie, de rigueur graphique, de désorientation, d'interprétation impossible. Et pourtant, confrontés les uns aux autres, comme dans cet ouvrage, ils finissent par prendre sens et donner un nouvel aperçu du réel, loin des représentations que nous en avons «terre-à-terre». Soudain, l'eau, la pierre, la terre prennent des aspects improbables et n'ont jamais été aussi vivants.



LE VOL LIBRE RENOUVE AVEC SES ORIGINES
NOUVELLE FORMULE !

Du décollage à pied !
Avec ou sans moteur !
Déréglementé pour tous !

+ actuel, + de pages,
+ d'infos, + de choix,
+ de sens, + disponible

Même prix !
Même rigueur !

Vol Libre redevient le 1^{er} mensuel de « parapente à moteur » !



Vol Libre nouvelle formule !
76 pages de décollage à pied. Avec et sans moteur.
Premier mensuel Parapente - Paramoteur !



Le «Mondial de l'Aviation de Loisir» est en librairie



Trek 700E

ÉCONOMIQUE • ROBUSTE • LEGER • SILENCIEUX

un 4 Temps donne la mesure



air création 

Équipé du groupe moteur HKS Bicylindre, 4 Temps, 8 soupapes, 60 CV, le **GTE Trek 700E** est le tricycle idéal pour les pilotes et les centres de formation tournés vers l'avenir. En fonction du type d'aile auquel il est associé, il sait se montrer aussi à l'aise en tour de piste qu'en grande balade.

Si son appétit d'oiseau, son potentiel élevé* et sa fiabilité sont ses atouts majeurs pour l'instruction, c'est sans doute son ronronnement paisible et sa très grande autonomie que les navigateurs apprécieront plus particulièrement.

Le **GTE Trek 700E** est bien un tricycle tout en mesure, sachant concilier avec élégance accessibilité et respect de l'environnement.

(* 7,5 l/h à 80 km/h - Révision/T.B.O. à 800 h)

AERODROME DE LANAS 07200 AUBENAS FRANCE
Tél : 33 (0)4 75 93 66 66 FAX : 33 (0)4 75 35 04 03
e-mail : info@aircreation.fr web : aircreation.fr



L'assurance pour tous les
passionnés de l'ULM :

Multiaxe

Pendulaire

Paramoteur

Autogire

Aérostaf

Volez en toute sécurité avec la
« Licence Assurances FFPLUM 2008 » :

- RC Utilisateur ou Aéronaf
- NOUVEAU** : Réduction tarifaire si vous êtes propriétaire d'un ULM équipé d'un parachute de secours !
- Individuelle Accident Pilote (y compris Indemnités Journalières) + Assistance
- Individuelle Accident Passager (sans désignation)

Découvrez nos Offres Complémentaires
« Spécial ULM » :

- CASSE ULM
- Assurances de Prêt avec activités aériennes
- Responsabilité Civile pour les professionnels de l'ULM
- Exploitants - Gestionnaires d'aérodromes

WWW.AIR-ASSURANCES.COM

...VOTRE PARTENAIRE
ASSURANCE DES ACTIVITÉS
SPORTIVES ET
DE LOISIR



AIR COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'entreprises «Pierre Blanchet»
Allée des Lilas BP 70008 - 01155 St VULBAS CEDEX

N° Vert 0 800 777 107

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