

# ULM info



**Tour ULM,  
une belle  
réussite !**

**Accidentologie,  
Subvention parachute,  
Consigne Rotax,  
Identification ULM,  
Bases ULM,  
Championnats,  
Rassemblement féminin,  
Le BIA 2008,  
Les clubs,  
Les Comités Régionaux,**



# Sécurité de l'activité Vol à moteur :

## la révolution des esprits est en marche !

Le courrier électronique du mois d'août proposait aux milliers d'adhérents internautes de la FFPLUM un «devoir de rentrée», qui consistait à prendre connaissance et à analyser un rapport officiel de 60 pages sur la Sécurité de l'activité Vol à Moteur de l'Aviation générale.

Ce rapport n'est pas une fantaisie. Il a été établi, à la demande du Ministre des Transports de l'époque (Mai 2006), par Messieurs J.C. Finot et A. Souchelot, ingénieurs des Ponts et Chaussées, et pilotes eux-mêmes.

Terminé en Avril 2007 après un an d'enquête et de consultations, il n'a pas été rédigé dans la précipitation. Remis aux Fédérations fin Juin, l'Aviation Civile en avait déjà commencé l'analyse au sein de ses différents services. Le moins que l'on puisse dire c'est que l'accueil lui a été fait fut particulièrement contrasté, allant du «c'est très intéressant et une excellente base de travail» au «c'est creux, nul et faux».

Il faut dire que ces ingénieurs sont un peu des iconoclastes, sans respect pour les idées reçues, les traditions bien ancrées, les modes de pensée établis...

- Les ULM, avec une réglementation adaptée, ne sont pas plus accidentogènes que l'aviation légère sur-réglémentée.
- Pour améliorer la sécurité l'Administration doit abandonner ses rituels et automatiques réflexes du tout «réglementation»; mais à l'inverse et de concert avec les Fédérations, développer chez les pilotes une **culture de la Sécurité** qui les responsabilise en lieu et place, d'un encadrement si pesant et si étroit qu'il annihile en partie chez eux l'esprit d'analyse, de réflexion et de prise de décision.

Autant dire, que s'il nous demande de la rigueur et des efforts, ce rapport exige tout autant de l'Administration qu'elle se remettre en cause, qu'elle change d'état d'esprit, de mentalité, de méthode de travail et de mode de pensée; qu'elle modifie également ses relations avec les pilotes et leurs représentants (leurs Fédérations), en faisant éclater le cadre hiérarchique traditionnel (la DGAC réglemente - les pilotes exécutent !) pour le remplacer par une collaboration riche des compétences, des acquis, des expériences et des moyens de chacun des partenaires. Cela induit que l'Administration en vienne à ne plus nous considérer comme des enfants à réprimander, mais comme des adultes capables et responsables, dignes de confiance «a priori».

Si ce n'est pas une «révolution des esprits», c'est que je ne sais plus lire et analyser et que j'ai tout oublié de ce que mon professeur de philosophie m'a enseigné il y a... déjà 37 ans !

Et je comprends que certains fonctionnaires aient un peu rapidement crié au scandale, déclaré qu'il n'y avait rien à tirer de ce rapport et qu'il fallait tout au contraire vite l'enterrer et l'oublier.

Une réunion relative à ce rapport est programmée au mois d'Octobre avec la DGAC, à la demande du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives.

Nous veillerons à ce qu'il ne soit pas un rapport de plus, qui sombrerait dans les oubliettes. Et j'y veillerai pour la FFPLUM en particulier, tant je crois que les conclusions et les propositions qui y figurent me semblent à même d'assurer l'avenir de nos pratiques aéronautiques de loisir.

Merci, Messieurs Finot et Soucheleau, pour votre analyse objective et vos propositions courageuses. Si personne ne nous fait barrage pour passer à la phase de «réalisation», vous aurez sans nul doute contribué au renouveau de l'Aviation Légère Sportive et de Loisir, qui passe obligatoirement par l'amélioration de la SÉCURITÉ.

Très bons vols cet automne.

**Dominique Méreuze**  
Président de la FFPLUM



### Morceaux choisis :

« on peut avancer que la réglementation «allégée» dont bénéficie l'activité ULM a conduit les pratiquants, sous l'impulsion des responsables fédéraux, à «gérer» eux-mêmes leur sécurité, et que à contrario, la réglementation applicable à l'activité avion considérée se révèle lourde, complexe, et relativement inadaptée, tout particulièrement en ce qui concerne la formation »

« le rapport propose qu'un système de gestion de la sécurité de l'Aviation Générale soit promu par les utilisateurs, sous l'égide des Fédérations et dans le cadre d'un accord contractuel avec la DGAC, plutôt que par voie réglementaire »

« Cette démarche conduirait à élaborer le référentiel «sécurité» de l'Aviation de loisir, et c'est sur la base de ce référentiel que seraient évaluées les actions menées par les Fédérations et les associations »

→ Le texte du rapport peut être téléchargé sur le site de la Fédération. Pour ceux qui ne sont pas reliés à Internet, vous pouvez en obtenir une copie «papier» auprès du Secrétariat Fédéral.

# Merci

De retour de ce magnifique salon de Blois et après un tour ULM particulièrement réussi, je me réjouissais d'avoir pu vivre et participer à ces événements majeurs de notre pratique. Mais savez-vous que ces grandes manifestations ne pourraient exister sans la participation de nombreux bénévoles ?

Les bénévoles sont partout dans l'organisation, la logistique, l'informatique, l'animation, la sécurité des vols, la communication, etc. Bref, ils apportent leur savoir faire et leurs idées dans tous les domaines et c'est à eux que l'on doit la réussite et la bonne ambiance que nous aimons retrouver dans ces moments conviviaux.

Demandez leur les raisons de leur présence, les réponses seront très variables mais leur motivation personnelle va toujours dans le sens d'un désir de servir la cause commune et de le faire avec gentillesse et dévouement.

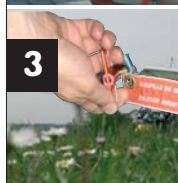
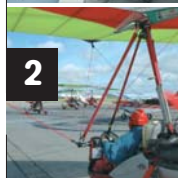
Ils sont l'élément essentiel de la vie associative, indispensable au développement des clubs et de toutes leurs activités.

Pour tous ils sont la source d'un enrichissement réel et nous devons pour ces motifs les féliciter pour leur engagement et leur dire merci, très grand merci.

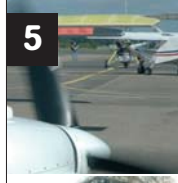
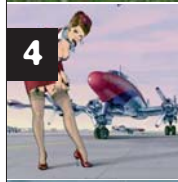
**Pierre-Henri LOPEZ**  
Secrétaire Général



2



4



6



22

Gédéon



## La révolution des esprits est en marche !

*l'éditorial de Dominique Méreuze*

## Accidentologie

*Thierry Couderc*

## Subvention parachute

*Sébastien Perrot*

## Romain Hugault, le parrain du Tour

## Cartes d'identification des ULM

*Dominique Méreuze*

## Bases ULM

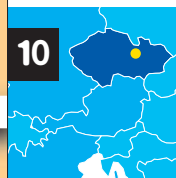
*Dominique Cervo*

8



Tour ULM 2007

10



## Les Championnats du Monde

*Alain Barthère*

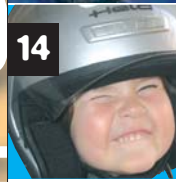
12



## Rassemblement ULM féminin

*Monique Bouvier*

14



## Vol découverte et BIA 2008

*Jean-Charles Chevrier*

18



## Le réglé ULM

*Pierre-Jean Le Camus*

19



## Salon de Blois

*Pierre-Henri Lopez*

20



## L'info des clubs

21



## Comités régionaux

24



## Lu pour vous

## La boutique

16



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

### 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.

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze  
Rédacteur en Chef : Pierre-Henri Lopez  
Crédit Photos : Philippe Marguier, Philippe Tisserant, Didier Salinas, Joël Amiable  
Design & print : Agence Mageral & Associés • 01 47 25 35 25  
Imprimé en France. 10 700 ex.  
Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2007

# Accidentologie : le taux d'accidents reste stable

**Après un début de saison difficile, la situation sur le front de la sécurité s'est stabilisée. Compte tenu du succès toujours croissant de notre activité, le taux d'accident reste stable.**

Mais force est de constater qu'il n'évolue pas assez vers une meilleure pratique plus sûre. Nous avons tous été atteints par les circonstances des accidents dramatiques qui ont fait la Une de l'information. Très propices à l'alimentation des polémiques et aux réactions impulsives, ces événements restent statistiquement des cas rares qui escamotent quelques peu les dérives, plus sournaises car beaucoup plus courantes et souvent moins impressionnantes.

## → Prenons l'exemple des pannes moteur.

L'étude des chiffres est éloquent : depuis le début de l'année, 20 événements ont pour facteur déclenchant un ennui moteur. C'est certes un peu plus que les autres années mais ce n'est pas très probant. Cela semble relever d'une aberration statistique, à moins que ce ne soit révélateur de l'augmentation du nombre de déclarations. Ce n'est pas cette donnée qui est réellement inquiétante de toutes façons.

En revanche, le fait que 2 événements seulement sont classés comme incidents est nettement préoccupant. Cela signifie que les 18 autres ont conduit au minimum à de la casse matérielle. A part peut-être les pannes au décollage, la cause de l'accident ne devrait pas être un arrêt moteur en fin de compte. Dans le cas des vols sous le régime déclaratif non certifié, «problème de gestion d'un atterrissage en campagne moteur arrêté» collerait sans doute mieux à l'esprit ULM.

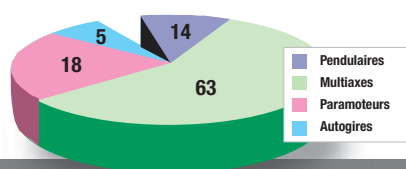
Chacun d'entre nous doit se poser honnêtement la question de sa préparation à un tel imprévu. Les efforts à ce propos ne doivent pas se relâcher dans la formation. Mais cela ne suffira pas. Il arrive en effet, trop fréquemment sans doute, que la bonne gestion d'un posé sans moteur en campagne ne soit pas possible dans les conditions du moment :

- La zone survolée est trop accidentée,
- L'aérogologie est trop dynamique,
- L'appareil n'est pas assez «tout terrain» pour envisager sereinement le posé....

Pourtant la règle est simple, encore faut-il s'astreindre à la respecter : **Si je ne suis pas raisonnablement sûr de pouvoir poser la machine en sécurité à portée de ce que je suis en train de survoler, alors ce n'est pas de l'ULM que je suis en train de faire !**

Et n'allons pas nous imaginer que le choix du cycle à 4 temps permet d'y déroger. Les types de moteurs concernés n'ont pas toujours été rapportés, mais sur 20 événements étudiés, au moins 9 sont des 4 temps.

**Thierry COUDERC**  
Président de la commission sécurité  
et analyse des accidents.



**Répartition  
des accidents par  
type de machine.**

Décès Corps et grave Corps et léger Matérielle seulement				Cat. (*)	Situation du 2ème trimestre 2007
1			Autogire	//	Chute de l'appareil en vol au dessus de la campagne, pilote seul à bord (enquête en cours)
	1		Paramoteur	H/E	<b>Fermeture et vrille lors d'un posé par vent fort - accident survenu à l'étranger</b>
		1	Multi axe	H	Décollage au second régime - l'appareil percute un toit de hangar,
		1	Multi axe	//	Incapacité à prendre de la hauteur au décollage - l'ULM poursuit sa course jusqu'en bout de piste.
	1		//	H/?	Perte de hauteur et collision avec un arbre en tours de piste - Cause médicale possible au regard des témoignages (Pilote aperçu affalé les bras ballants avant le crash)
		1	Multi axe	E/H	Décollage en vent arrière - Perte de contrôle occasionnée par une rafale après la rotation,
	1		Paramoteur	T/H	Chute d'une dizaine de mètre suite à la fermeture de la voilure (problème technique évoqué sur la voile)
		1	//	T	Panne moteur après décollage - atterrissage en campagne (moteur Hirth F23)
		1	Multi axes	T	<b>Panne moteur en croisière - atterrissage dans un marécage - accident survenu à l'étranger</b>
	1		Paramoteur	H/T	Enroulement de la cordelette de retenue de poignée des gaz autour d l'hélice - entraînant la main du pilote dans le champ de rotation de cette dernière.
		1	Multi axes	H	<b>Accident en travail aérien - Collision avec un poteau téléphonique pendant des manœuvres d'épandage agricole</b>
		1	Multi axes	H	Déchirure d'une emplanture d'aile en évolutions, consécutif à une sortie probable du domaine de vol - déclenchement <b>parachute de secours</b> .
		1	Multi axes	T	<b>Accident en travail aérien - tractage de banderole - posé en campagne suite à panne moteur - incendie de la machine après l'évacuation (moteur ROTAX 912)</b>
	1		Multi axes	E	Collision en vol avec un avion de chasse en navigation basse altitude.
		1	Paramoteur	H/E	Fermeture de l'aile par conditions turbulentes.
		1	Pendulaire	H	Collision avec des arbres en vol très basse hauteur.
		1	Multi axes	T/H	Endommagement du train lors d'une tentative de redécollage après posé en campagne suite à une panne moteur (moteur ROTAX 582)
		1	Paramoteur	H/E	Chute lors de la course au décollage - fracture du bras
2			Multi axes	E/H	Collision avec le sol en navigation par conditions météorologiques difficiles - la présence à bord d'un chien en plus des deux occupants, pourrait être un facteur au moins contributif.
		1	Multi axes	E	Avaries mineures après un posé en campagne de précaution, face à une aggravation des conditions météo.
		1	Multi axes	H	Décrochage avant l'arrondi à l'atterrissage
		1	Multi axes	H	Sortie de piste à l'atterrissage.
		1	Pendulaire	E/T	Rupture du train avant à l'atterrissage
		1	Multi axes	H	Perte de contrôle lors de la course au décollage - sortie de piste et effacement d'un train (appareil à train classique)
		1	Multi axes	T/H	Panne moteur au décollage (ROTAX 503)
		1	Multi axes	T	Panne moteur - atterrissage en campagne (JPX - 4T 75)
		1	Multi axes	T	Panne moteur - atterrissage en campagne (ROTAX 582)
1			Multi axes	T/H	Collision avec le sol en zone boisée - Émission d'un message radio signalant une panne moteur.
1			Paramoteur	H/E	Crash au cours d'un vol basse hauteur au dessus de la maison familiale
		1	Multi axes	T	Panne moteur - atterrissage en campagne (Limbach)
		1	Multi axes	T	Fumée moteur - atterrissage en campagne (moteur WV)

(\*) catégorie du facteur déclenchant probable :

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

6 6 9 11

# Label et subvention parachute



**Comme nous vous l'annonçons dans le précédent ULM info, la Direction Générale de l'Aviation Civile dans le cadre de sa politique de sécurité a accordé une subvention de 120 000 euros sur quatre ans (30 000 euros par an à partir de 2007) à la FFPLUM pour équiper les machines propriété des structures labellisées de parachute de secours. Vous êtes déjà nombreux à avoir manifesté votre intérêt. En voici les grands principes :**

- La subvention de 1 200 € TTC (*multiaxes, pendulaire, autogire*), de 300 € TTC (*paramoteurs*) est destinée aux machines propriété de structures labellisées.
- Le paiement de l'aide sera fait sur présentation de justificatifs (*factures acquittées, carte et fiche d'identification*). Deux cas se présentent : ou la machine est neuve, ou la machine est modifiée.



- Le bénéficiaire s'engage à ne pas céder l'ULM ainsi équipé avant un délai de 2 ans.
- En cas de non respect des termes du contrat, la Fédération peut suspendre le label.



Photo : Flugel-05/06

D'ici la fin du mois de septembre un dossier sera envoyé aux cinquante structures (*et mis en ligne*). A partir de l'examen de ce dossier et de la réponse positive de la Fédération, et en accord avec le responsable de la structure, une période de quatre mois sera accordée pour effectuer les travaux et présenter les justifications. Cette contrainte est destinée à répartir harmonieusement les subventions sur quatre ans sans engorger le système au risque de créer des injustices. Les clubs qui ont répondu à la première annonce d'ULM info seront contactés par téléphone dans les prochains jours. Il est impératif que la structure soit labellisée pour faire la demande, cela laisse au moins trois ans pour entreprendre la démarche de labellisation. Comme l'équipement d'un parachute de secours est devenu obligatoire pour les nouvelles structures, c'est en accord avec la commission de labellisation que la subvention sera accordée.

**Sébastien Perrot**  
Vice-président de la Fédération



**Les deux plus grands écrans GPS du marché, avec:**

- Base Jeppesen, alertes proximité de terrain
- Tout nouveau logiciel, encore plus puissant
- Cartographie améliorée
- Utilisation maritime ajoutée
- Entièrement paramétrable
- Et bien plus encore...

Toutes les infos sur  
**[www.ulmeurope.com](http://www.ulmeurope.com)**  
Conseils professionnels inclus !

## +Pour le même Prix !

**Ecran 5,6" - 14,2 cm**



**XL**  
GPS

**Ecran 7" - 17,8 cm**



**XXL**  
GPS

# Tout le talent de Romain sur le Tour ULM 2007

Romain Hugault est diplômé de l'Ecole Estienne et a déjà illustré des ouvrages de référence en matière d'aviation, dont certains pour l'armée de l'air. Romain est né la tête dans les nuages, son père, pilote dans l'armée de l'air lui a transmis très tôt sa passion des avions que Romain dessine depuis son plus jeune âge. Pilote depuis l'âge de 17 ans, son intérêt pour l'Histoire et les techniques de l'aviation sont les thèmes récurrents de ses albums. Il a hésité entre ses deux



passions et décide finalement de garder l'aviation pour ses loisirs et de se consacrer entièrement au dessin. Son premier album, «Le dernier envol», édité aux Editions Paquet, en est à sa 5<sup>e</sup> édition et s'est vendu à plus de 15 000 exemplaires en dix mois. Dans le second, «Au-delà des nuages», Romain Hugault donne toute la mesure de son sens du découpage et de la mise en image, épaulé par Régis Hautière et sa science du scénario.



Romain a été le parrain de cette 12<sup>ème</sup> édition du Tour ULM

Ces quelques lignes ne sont pas un publipostage ; elles veulent tout simplement vous inciter à partager l'émotion et l'immense plaisir que j'ai éprouvé à la lecture des BD «Audelà des nuages» et «Le dernier envol»... c'est du pur bonheur... et l'auteur, Romain Hugault, fils de pilote ULM et membre lui-même de notre Fédération sait, avec grand talent, nous faire rêver et plonger dans l'action avec des avions de légendes, de magnifiques pilotes, des histoires épiques, des pin-up d'anthologie... et ces dernières, nous attendent sur fond d'avions légendaires dans «Pin-Up Wings»... Quel graphisme ! Merci Romain !

*Dominique Méreuze. Extrait d'un interview de Romain : « Je dessine pour mon métier, je vole pour le plaisir ».*

→ Pour commander : [www.paquet.li/eshop](http://www.paquet.li/eshop) Editions Paquet +41(22) 320 8820

## Palmarès

«Au-delà des nuages»

- Prix du Meilleur album au Salon de la BD Aéronautique 2007
- Prix de la Meilleure Bande Dessinée de l'Aéro Club de France 2006

«Le dernier envol»

- Prix Décoincer la bulle au Salon de la BD d'Angoulême 2006
- Prix du meilleur jeune talent au Salon de la BD de Nîmes 2006

en kiosque

**Vol Libre**  
parapente • paramoteur

**NOUVELLE FORMULE !**

Le 20 septembre, à la Coupe France, le vol libre renoue avec ses origines !

Ni du kite !  
Ni du cerf-volant !  
Ni de l'ULM !  
DU DÉCOLLAGE À PIED !  
AVEC OU SANS MOTEUR !  
DÉRÉGLEMENTÉ POUR TOUS

**VOL LIBRE** redevient le premier mensuel de « Parapente à Moteur » !

- + actuel : mensuel !
- + de pages : 76 !
- + d'infos
- + de choix
- + de sens

→ disponible : 13 000 ex.

Même prix !  
Même rigueur !

**EN KIOSQUE le 24/09**  
et sur abonnement au 01 46 70 14 88, [www.vol-libre.fr](http://www.vol-libre.fr)



**Vol Libre**  
nouvelle formule !  
76 pages de décollage à pieds.  
Avec et sans moteur.  
Premier mensuel Paramoteur !



Le «**Mondial de l'Aviation de Loisir**» est en librairie depuis le 14 juillet.

de loisir **Mondial de l'Aviation**

Autres ABEZ 601 Corvair C817 001 USA B14 961 UK E8033

EAA  
Allied  
Flying

07/08 Edition Française

Plus de 1500 ULM, parapentes, deltas, paramoteurs, avions amateurs, avions, gyros, hélicoptères, planeurs, ULM, accessoires, fédérations, moteurs, importateurs, salons, etc.

# Cartes d'Identification des ULM

**Nos commentaires et explications sur les conséquences de la «Décision» de la DCS de la DGAC, en date du 27 Mars, sur les renouvellements des cartes d'identification, ont été publiés par courrier électronique de la FFPLUM le 21 Avril 2007, ainsi que dans ULM INFO N°60.**

Mais nous n'avons manifestement pas été suffisamment pédagogiques puisque de nombreuses questions continuent d'affluer et des inquiétudes à se manifester sur le sujet. Essayons donc d'être un peu plus clair.

L'Annexe II du Règlement européen N° 1592/2002 du 15 Juillet 2002 place entre autres les aéronefs biplaces de moins de 450 Kg de masse maxi au décollage (*MMD* ou *MTOW*) hors du champ de compétence de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (*AESA* ou *EASA*). Depuis le mois d'Avril (date d'application du texte) leur réglementation dépend donc exclusivement des Aviations Civiles nationales ; les aéronefs de *MTOW* supérieures devant dépendre d'une réglementation Européenne sous l'égide de l'EASA.

Mais à ce stade, l'Annexe II en vigueur ne mentionne pas les paramoteurs de série, les appareils biplaces de série équipés de parachute de secours jusqu'à 472,5 Kg de *MTOW*, les autogires de série, les ballons motorisés de construction en série, les appareils monoplaces équipés de parachutes de secours jusqu'à 315 Kg de *MTOW*. Ces catégories (à l'exception des ballons motorisés de construction en série) figureront dans l'Annexe II «2<sup>ème</sup> édition», qui devrait être adoptée en début d'année prochaine.

Ainsi, jusqu'à l'adoption de cette «2<sup>ème</sup> édition» de l'Annexe II, les appareils qui viennent d'être mentionnés n'ont plus de régime réglementaire vis-à-vis des institutions européennes. La DGAC a donc pris l'initiative, par la «Décision» citée en titre, d'en prolonger automatiquement les cartes d'identification jusqu'au 28 Mars 2008 ou de leur attribuer une CI jusqu'à cette même date en cas de première identification.

Une fois l'Annexe II «2<sup>ème</sup> édition» adoptée, les renouvellements pour 2 années des CI des classes et catégories concernées reprendront leur cours normal.

Par ailleurs, et contrairement à ce que certains « ragots » pourraient laisser croire, ces autogires jusqu'à 450 Kg de *MTOW*, ballons motorisés de construction amateur et biplaces autorisés à 472,5 Kg par leur Fiche d'Identification si équipés d'un parachute et ces monoplaces resteront bien dans l'avenir des ULM au sens de la réglementation française.

Restent cependant les cas des ULM de l'ancienne génération (Arrêté de 1986 - autorisés à + de 450 Kg de *MTOW* et + de 472,5 Kg avec parachute), ainsi que des ballons motorisés de

construction en série qui ne figurent dans aucune des deux versions de l'annexe II. La Fédération travaille sur ce sujet avec la DGAC (réunion programmée fin Septembre).

Pour en terminer, une précision : les propriétaires des appareils dont les CI devaient être renouvelées, mais qui entrent dans le cadre de la prorogation automatique, ne doivent pas se voir délivrer par leur Délégation Territoriale de l'Aviation Civile une nouvelle CI, mais simplement une copie de la «Décision» du 27 Mars, qu'ils doivent conserver avec la CI.

**Dominique MEREUZE**  
Président de la FFPLUM



**Le texte de la «Décision», celui du Bulletin d'Information de la DGAC, ainsi que le tableau récapitulatif des différentes procédures sont téléchargeables sur le site fédéral.**



**Moteurs ROTAX**  
912F, 912 S, 912 UL,  
912 ULS, 912 ULS FR

Rendez-vous sur le site fédéral

www.ffplum.com

**Pas d'affolement : lisez simplement et soigneusement le communiqué de la DGAC, et suivez scrupuleusement la Consigne de Navigabilité de la DGAC et les Bulletins de Service Rotax, si votre pompe est concernée. (ATA 73) son numéro se trouve sur son pied, tout près des vis de fixation.**





# Les plates-formes ULM

→ La norme ITAC 13-4

- Aérodromes
- Plates-formes spécialement aménagées
- Plates-formes occasionnelles (vols privés, épandage agricole)

→ Classification

2 classes de plates-formes ULM

**Classe UA** → ULM pendulaires, multiaxes et autogires ultralégers

**Classe UB** → Parachutes motorisés

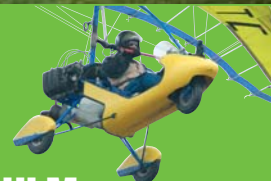
→ Vous pouvez télécharger la norme ITAC-13-4 sur le site de la FFPLUM.

**Déposer un dossier pour demander l'arrêté préfectoral d'homologation d'une plate forme ULM.**

- 1) Trouver un terrain compatible avec la norme ITAC-13-4
- 2) Autorisation écrite du PROPRIETAIRE pour la création de la plate-forme
- 3) Créer un dossier comprenant :  
Le plan cadastral avec le n° de la parcelle, une carte IGN au 250/millième inscrire le repère de la plate-forme dessus, une feuille format A4 sur cette feuille dessiner la piste son orientation l'emplacement de la manche à air, les bâtiments, les obstacles (*lignes électriques, ou autres*).
- 4) Autorisation écrite du MAIRE de la commune
- 5) Faire ce dossier en cinq exemplaires, le transmettre à la PREFECTURE de votre département.



## REGLEMENTATION RELATIVE A LA CREATION ET A LA SUPPRESSION DES PLATES-FORMES ULM.



### 1 Typologie des plates-formes d'accueil

#### A Activité ULM sur aérodrome (Code de l'Aviation Civile)

##### 1) - Aérodrome ouvert à la CAP

**Article R221-1** : «Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article R. 221-3.»

**Article R221-3** : «L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite(...).

En outre, lorsque plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même région, le ministre chargé de l'aviation civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général et, notamment, réserver spécialement chacun d'eux à certains type d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales »

→ *L'activité ULM peut être accueillie sur un aérodrome ouvert à la CAP, sauf restriction particulière posée à son utilisation.*

##### 2) - Aérodrome agréé à usage restreint

(dont les aérodromes civils ou militaires réservés à l'usage d'administrations de l'Etat) :

**Article D232-1** : «Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment :

- a) Le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- b) Les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité ;
- c) La desserte de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
- d) Les opérations de travail aérien ;
- e) Les vols de tourisme ;
- f) Exceptionnellement des transports aériens commerciaux dans les conditions fixées par l'arrêté de création mentionné à l'article D.231-1 ou l'arrêté d'agrément mentionné à l'article D. 232-6.»

→ *Une plate-forme agréée à usage restreint peut accueillir une activité ULM si celle-ci correspond à l'objet pour lequel la plate-forme a été créée.*

##### 3) - Aérodrome à usage privé (création par arrêté préfectoral) :

**Article D233-1** : «Sont considérés comme aérodromes à usage privé les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités. »

**Article D233-7** : «Il est interdit aux personnes qui ont créé un aérodromes à usage privé de percevoir aucune rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.»

Exception : **Article D233-8** : « le préfet peut (...) permettre l'utilisation exceptionnelle d'un aérodrome à usage privé pour les évolutions d'aéronefs constituant une manifestation publique régulièrement autorisée (...) »



→ Un aérodrome à usage privé peut donc accueillir une activité U.L.M., voire lui être réservé, à condition qu'elle ait un caractère strictement privé.

## B Activité ULM hors aérodrome (arrêté du 13 mars 1986 et Code de l'Aviation Civile)

### 1) - Base juridique générale

Dans le code, titre 3 - Circulation des aéronefs / Chapitre 2 - Atterrissage

**Article R132-1 :** « Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur, fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs. »

/ Section 4 : «Atterrissage et décollage des avions, hors aérodrome, pour le traitement aérien» :

**Article D132-8 :** «Les aérodynes motorisés à performances limitées, dits «ultra-légers motorisés» ou «ULM», définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.»

### 2) - Usage occasionnel ou permanent

Plates-formes à usage occasionnel (art. 4 de l'arrêté) :

Seulement à des fins de vols privés ou d'épandage agricole.

(Déclaration préalable auprès du maire de la commune concernée).

Plates-formes permanentes ( art. 5) :

- Plates-formes destinées à être utilisées de façon permanente par un ou plusieurs exploitants, regroupés ou non en association,  
- ou à accueillir une activité rémunérée.

Est permanente toute plate-forme sur laquelle est basée l'exploitation d'un ULM. (Autorisation par arrêté préfet du département ou du préfet maritime, après avis, notamment, du maire concerné).

## 2 Refus ou perte d'autorisation

### A En ce qui concerne les aérodromes : suspension, restriction ou abrogation

**Article D212-1 :** «Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes sont créés et utilisés peuvent être suspendues, restreintes ou retirées pour les motifs suivants :

- 1° Si l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation ;
- 2° S'il a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans ;
- 3° S'il s'est révélé dangereux pour la circulation aérienne ;
- 4° Si l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations de l'Etat ou encore avec des dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne ;
- 5° S'il a été fait de l'aérodrome un usage abusif ;
- 6° En cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public, notamment aux prescriptions douanières, ainsi que pour des motifs intéressant la sûreté de l'Etat ;
- 7° En cas de manquement grave aux dispositions du présent code de l'aviation civile, spécialement des articles R. 221-9 et L. 223-1. (...) ».

## B En ce qui concerne les plates-formes ULM

### 1) - Interdiction de création dans certains lieux ( art. 2 de l'arrêté)

a. A l'intérieur des agglomérations, sauf à titre exceptionnel sous réserve de l'accord du maire de la commune, après avis du chef de district aéronautique et du chef de secteur de la police de l'air et des frontières,

b. A l'intérieur des zones situées autour des aérodromes telles que définies par les articles 2, 3, et 4 de l'arrêté du 22 février 1971, sauf accord du commandant de l'aérodrome ou chef du district aéronautique ;

c. Dans les secteurs de sécurité des installations prioritaires de défense visées à l'article 17 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, sauf dérogation exceptionnelle accordée par le préfet après avis conforme du ministre de la défense.

2) - Refus pour cause de nuisances sonores (art. 5 de l'arrêté, dernier alinéa) : «L'autorisation peut être refusée, notamment si l'usage de la plate-forme est susceptible d'engendrer des nuisances phoniques de nature à porter une atteinte grave à la tranquillité du voisinage.»

### 3) - Abrogation des autorisations accordées

L'article 9 de l'arrêté («L'autorisation visée à l'article 5 est précaire et révoquable») est inapplicable car non conforme au droit. En effet, cette autorisation est une décision créatrice de droit. Sauf cas particuliers, elle ne peut être abrogée qu'à la suite d'une procédure contradictoire, conformément à l'article 24 de la loi du 12 avril 2000 :

«Exception faite des cas où il est statué sur une demande, les décisions individuelles qui doivent être motivées en application des articles 1er et 2 de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public n'interviennent qu'après que la personne intéressée a été mise à même de présenter des observations écrites et, le cas échéant, sur sa demande, des observations orales (...)»

L'abrogation doit être motivée comme toute décision administrative défavorable à un administré.

Dominique GERVO  
Commission Bases ULM / Aérodromes

**formation**  
école de pilotage  
paramoteur, pendulaire, 3 axes

**distribution**  
paramoteurs PAP, CLEMENTE, moteurs  
CORSAIR, casques NAC, hélices HELIX

**fabrication**  
chariot Z monoplace, kit biplace,  
structure acier inox, housse de transport

**PASSION'AILES®**  
éditeur :  
Le Guide du  
Paramoteur,  
2<sup>ème</sup> édition

PASSION'AILES - 32140 ST BLANCAIRD  
05.62.66.18.06 - 06.07.02.62.81  
passion.ailes@wanadoo.fr  
www.passion-ailes.com

# TOUR ULM

## ils ont été bons partout !

«Ils», ce sont nos aéronefs et leurs pilotes, qui ont montré tout au long du TOUR ULM 2007 l'image de ce que peut être la pratique d'une aviation légère de loisir en voyage, grâce à une réglementation spécifique parfaitement adaptée et à des ULM qui ne le sont pas moins, avec en plus «l'esprit» qui fut présent et exemplaire du début à la fin.

L'équipe d'organisation, rôdée, soudée et opérationnelle a par ailleurs grandement contribué, avec les participants, au succès de cet excellent cru 2007. Jack KRINE, venant de la « Chasse », des Warbirds et d'Air France, Directeur des vols pour la troisième année consécutive, s'est non seulement parfaitement fondu dans le milieu ulmiste (pilotant son ULM sur toutes les étapes), mais il a également su se montrer sûr dans ses décisions, serein et perspicace dans ses choix tactiques, face à une météo qui ne nous a pas laissé beaucoup de répit.

De ce fait, on ne peut que constater qu'appareils et pilotes furent «bons partout», car pour boucler ce Tour ULM, il a fallu sans cesse faire preuve de capacité d'adaptation, savoir modifier ses nav, rester modeste et patient, tout en faisant preuve d'une bonne humeur à toute épreuve ainsi que de rusticité... Les conditions météo n'avantagèrent pas plus les plus puissants et les plus rapides. En effet, les pendulaires les plus anciens et les multiaxes tubes et toile les plus modestes ont bouclé la boucle de superbe manière... avec à bord, pour certains, des équipages de 17 ans de moyenne d'âge. Dans certaines circonstances, légèreté et faible vitesse ont pu se révéler être des atouts.

Par ailleurs, la victoire «toutes catégories» de la compétition doit tout au talent de son équipage sur un «Humbert Tétras», bel ULM, bien dans l'esprit, mais qui justement n'a rien à voir avec une «Formule 1».

Trente jeunes, dont 17 de moins de 18 ans ont «boosté» les anciens en compétition, navigation et état d'esprit... Enfin, ça y est, il n'y a plus uniquement que des papys sur le Tour ULM... Quant aux handicapés, les cinq équipages engagés se sont tellement fondu dans la masse que leur véritable succès réside dans le fait qu'on ne les a pas plus remarqués que les autres.

Pendulaires, multiaxes, autogires ont ainsi formé une grande famille, rejointe cette année dans les joies et difficultés par trois parateurs qui nous ont conquis par leur gentillesse, leur discipline et leur intelligence d'adaptation ; avec en définitive, tout de même, 400 kilomètres inscrits au compteur. Ils vont certainement faire des «petits» l'an prochain !

Cette caravane de 250 copains (et copines !), sérieux et solidaires, qui ne se sont surtout pas pris la tête non plus, à bord de plus de 130 appareils, a véhiculé et valorisé une belle image de l'ULM.

«Ils» ont été bons partout... Qu'ils en soient remerciés ! Et il y a en effet tant de contrariétés à vivre tout au long de l'année, qu'en cette circonstance, il serait bien stupide de boudier notre plaisir et de ne pas avoir la fierté de le dire et de l'écrire !

**Bons vols... et commençons  
à réfléchir au Tour ULM 2008 !**

**Dominique Méreuze**  
Commissaire Général - Tour ULM



Après le grand succès de l'édition 2007, nous préparons déjà celle de 2008. Les clubs candidats pour recevoir le Tour 2008 peuvent dès à présent adresser leur candidature au secrétariat fédéral.



Vol sur le vignoble de Bourgogne



Décollage au Mans



Départ de Rochefort au lever du jour

→ Tour ULM 2007 et vols adaptés

Tellement adapté que seuls les fauteuils qui se faufilaient dans les travées des hangars laissaient penser à quelques personnes en difficulté. En fait 5 pilotes répondaient à cette situation, tous sur multiaxes, le copain Ben Hur et son pendulaire manquait l'appel !

Arrivé la veille de Tozeur où je vole avec mon pendulaire, un saut à Meyzieu pour prendre possession du véhicule équipé de rampes bien utiles pour placer à bord des fauteuils, j'arrive chez Jean-Claude GOMET pour prendre les dernières consignes. Comme à l'accoutumée tout est prêt, millimétré, au quart de poil. Jean-Claude travaille seul. Son efficacité n'a d'égale que sa grande discrétion ; c'est un combattant de l'ombre !

Sur place, au départ de Nancy notre équipe d'éclipsés se réunit. Rapidement je perçois l'ambiance à venir ! Elle se révélera parfois délirante. Mon adjoint Jacky MYOTTE fera les étapes intermédiaires, quand à moi j'assurerai les départs et les arrivées, les transports à l'hôtel et les répartitions en fonction des handicaps. Avec autant de participants il n'est pas facile de se déplacer en fauteuil pour les repas. Mais grâce à Jérôme VARET, le nouveau restaurateur qui nous préparait les plateaux, tout à été simplifié.

Une étape repos a été particulièrement appréciée à ROCHEFORT où le stock d'huîtres de Marennes a été mis à mal. Car voyez vous Messieurs on n'est pas handicapé du gosier !!! Des huîtres, du citron, quelques coups de blanc du coin : il est où le handicap ?

8 jours de vols, 8 jours d'amitié et l'on se quitte avec un au revoir. Chaque année, je suis émerveillé par le tonus de ces pilotes qui confirmer qu'être bénévole à leurs côtés donne un sens à la vie.

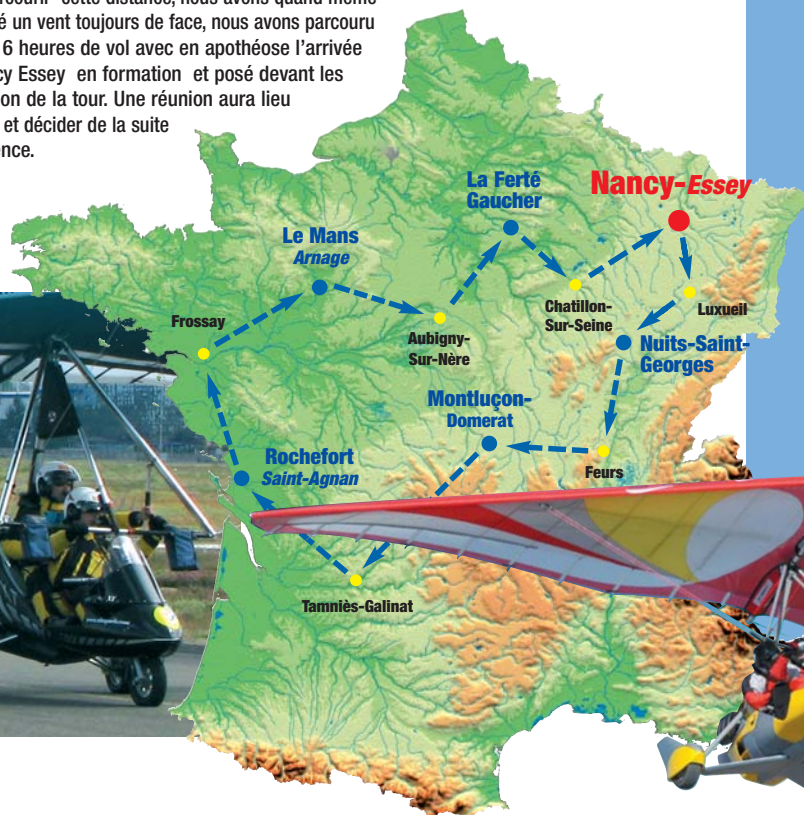
Jacques GEHANT

→ Tour ULM 2007 Une idée géniale ...

Cette année, pour la première fois, le tour ULM a accueilli dans ses rangs les paramoteurs. C'est une initiative généreuse de notre président Dominique Méreuzé qui a permis de tenter l'expérience. Bien sur le nombre de participant a été limité à trois. Bien sur il a fallu que ces trois pilotes passent la qualification radio, équipent leur machine et obtiennent une LSA. Mais quel plaisir de participer à cette aventure.

La boucle faisait 1 350 Km. Quelle gageure ! Tout en étant conscient que nous ne pourrions pas parcourir cette distance, nous avons quand même volé tous les jours. Malgré un vent toujours de face, nous avons parcouru en 6 jours 450 Km, en 16 heures de vol avec en apothéose l'arrivée sur l'aérodrome de Nancy Essey en formation et posé devant les hangars après autorisation de la tour. Une réunion aura lieu pour tirer les conclusions et décider de la suite à donner à cette expérience.

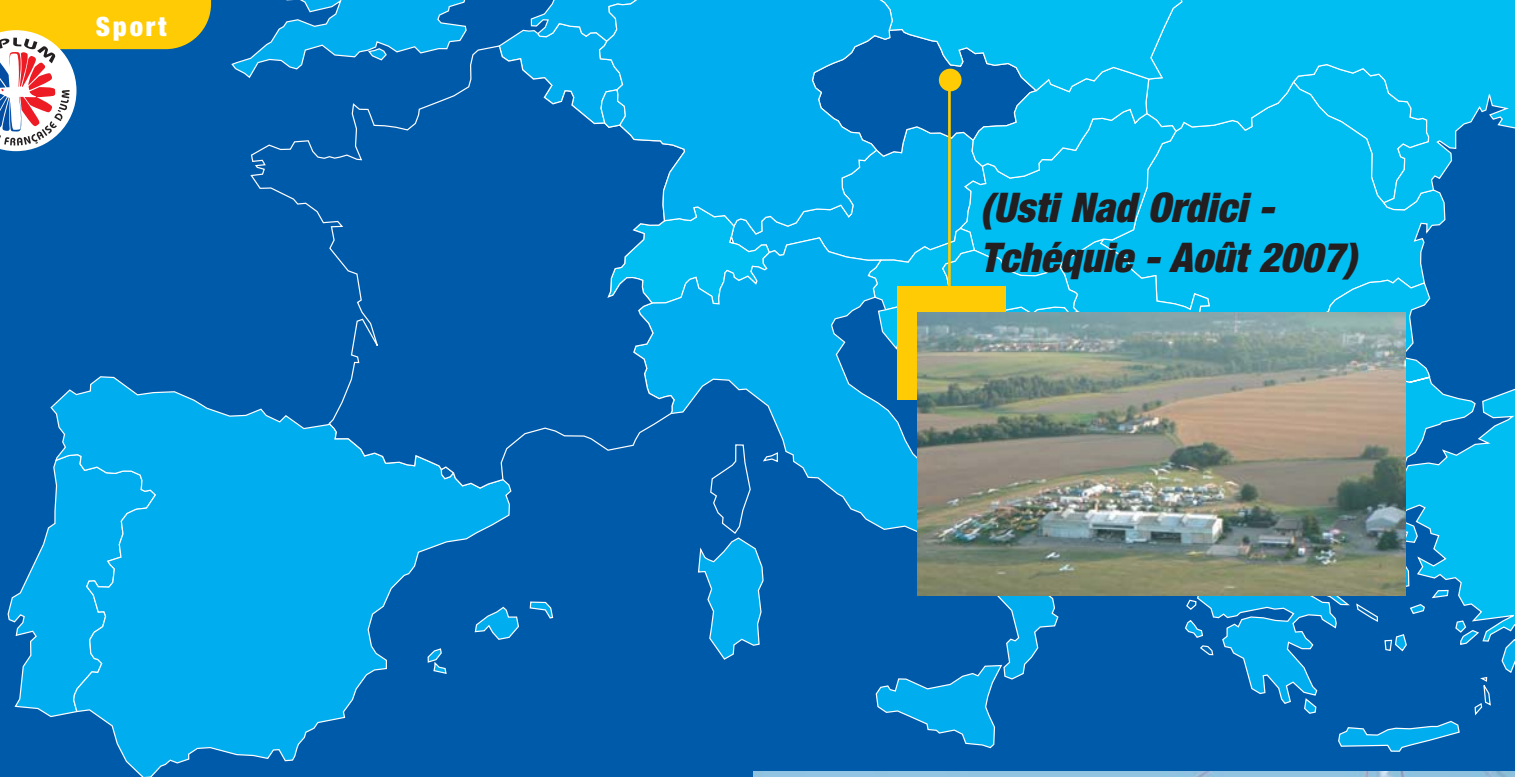
Joël CASTELLA  
Président du Comité Régional ULM Languedoc-Roussillon



**TOTAL**

**Partenaire Officiel du Tour ULM**





**(Usti Nad Ordici -  
Tchéquie - Août 2007)**



# Championnat du monde ULM

Depuis l'année dernière les classes "paramoteur" et "pendulaire-multiaxe" ont 2 championnats différents, et c'est donc sur l'aérodrome d'Usti Nad Ordici, à 200 kms à l'est de Prague, que se sont déroulés ces 11ème championnats du monde d'ULM «Classic class». Une organisation logistique parfaite dans une région très adaptée à une pratique sécuritaire du vol, de nombreux équipages (75) venus du monde entier, une météo capricieuse mais somme toute agréable, tout semblait donc réuni pour que se déroule un bon championnat.

La France organisatrice des derniers championnats à Levroux (2005), se présentait certes avec un palmarès flatteur (2 médailles d'or, 2 d'argent, une de bronze), mais avec une équipe moins étoffée, rajeunie et donc moins expérimentée.



## → La coupe à moitié vide

Si l'Angleterre a écrasé ce championnat en gagnant 3 des 5 titres mais en étant présente sur tous les podiums, la Tchéquie a également fait valoir sa forte culture aéronautique en gagnant les 2 autres titres mis en jeu. Il n'y donc rien à dire sur la supériorité sportive de ces 2 nations lors de ce championnat. Et la France ? En multiaxe l'absence de Denis Chevillet (*champion en titre*), et le manque d'expérience en compétition des équipages présentés (*Julien et Bernard Stervinou - Jean-Claude*



Les clubs qui souhaitent organiser et recevoir le prochain Championnat de France sont invités à déposer dès à présent leur candidature auprès du secrétariat fédéral.



**INFO de  
dernière  
minute**

Championnats du Monde de Paramoteur en Chine : 1 médaille d'or par équipe et 1 médaille d'argent individuelle (Mathieu Rouanet). Info complète au prochain numéro.



Aynié et Loris Virelaude) peuvent expliquer le manque de résultats dans le haut du tableau.

Nos espoirs reposaient donc sur la classe pendulaire, assez étoffée, avec des équipages comme Samir Elari - Jean Philippe Carlat, Eric Groby - Laurent Rapiteau, ou Bruno Bouron habitués des podiums, et David Beolet - Pierre Emmanuel Leclere, Guillaume Richard - Georges Monier, Pascal Guyon ou Bernard Mathieu qui commencent à capitaliser l'expérience nécessaire à la compétition.

Le bilan sportif est quand même assez décevant pour certains, encourageants pour d'autres, notamment pour l'équipage David Beolet - Pierre Emmanuel Leclere, sûrement le plus incisif dans cette compétition. En terme de médailles, si nous pouvons nous satisfaire de la médaille de bronze par équipe au vu du nombre d'équipages présentés, on aurait espéré une médaille supplémentaire dans les classements individuels.

L'équipe technique d'encadrement composée de Joël Amiable, José Ortega et Alain Barthère devra tirer rapidement un bilan global de cette compétition. Quoi qu'il en soit l'envie de progresser et de bien faire est flagrante au sein du groupe France, ce qui devrait nous permettre de retrouver très vite un niveau général plus conforme à nos ambitions.

## ➔ La coupe trop pleine

Encore une fois l'inexpérience et la partialité du directeur d'épreuve a pesé lourd sur le déroulement général de cette compétition faisant fi des obligations du règlement international propre à tout championnat, mais surtout voulant assurer le «minimum syndical» pour valider cette compétition. Le niveau des épreuves est indigne de ce qu'on peut attendre d'un championnat du monde : quatre fois le même type de manche en navigation et surtout six fois une précision d'atterrissage dont cinq au moteur, sur les onze épreuves comptabilisées ! Une journée sans vol et 2 journées à 4 minutes

de vol alors que les conditions météo étaient correctes, cela frise l'incorrection vis à vis des pilotes !

Dans toute compétition la préparation d'un sportif ou de son matériel nécessite beaucoup de temps, et d'argent. Il est donc de notre devoir de demander à l'instance officielle, la Fédération Aéronautique Internationale, de répondre à nos questions :

→ Quel est le retour sur investissement pour un constructeur, une fédération, un pilote qui ont tout misé dans leur préparation sur le «catalogue officiel des épreuves» et qui se voient obligés dans l'indifférence générale de constater que la règle du jeu n'est pas respectée ?

→ Que dire du rôle du jury international qui laisse tout loisir au Directeur d'épreuve de s'écarter de cette règle du jeu officielle, et comment expliquer que ce même jury laisse couler les larmes de colère de ce pilote Polonais, deuxième au classement général, se voir remettre la médaille de bronze, après un dernier tour de passe-passe du Directeur d'épreuve, alors que les classements officiels étaient publiés ?

Nombre de fédérations internationales engluées dans le dopage ou dans la subjectivité de l'interprétation des règlements ont su réagir, car la compétition fait progresser chaque sport et en est surtout sa vitrine. L'ULM ne peut pas déroger à cette règle. C'est pour cela que la Fédération Française d'ULM a décidé de réagir pour l'intérêt général de notre sport et de notre mouvement quitte à prendre des mesures radicales pour inciter la F.A.I. à «dépoussiérer les meubles» et laisser place à un peu plus de dynamisme et d'objectivité dans la compétition.

## Il est grand temps de réagir.

**Alain BARTHERE**  
Entraîneur des équipes de France

# Résultats

### Classe multiaxe biplace

1) Paul Dewhurst - Francis Welsh	(GB) - Skyranger	6 423 pts
2) Yuriy Yakovlyev - Igor Pugach	(UA) - Aeropratt 30	5 950 Pts
3) Pavel et Petr Kapusnik	(CZ) - Coyotte S6	4 603 Pts
-----		
9) Jean-Claude Aynié - Loris Virelaude	(F) - Skyranger	4 040 Pts
13) Julien et Bernard Sterviniou	(F) - Skyranger	3 818 Pts

### Classe multiaxe monoplace

1) Jan Lukes	(CZ) - Junior	5 916 Pts
2) David Broom	(GB) - Shadow	5 805 Pts
3) Walter Wolfram	(DE) - Stratos	4 760 Pts

### Classe pendulaire monoplace

1) Richard RAWES	(GB) - Chaser S 508	6 375 Pts
2) Dernbach Alojzy	(POL) - Later	5 943 Pts
3) Pavel Cerny	(CZ) - Fiti 1 XP11	5 910 Pts
-----		
6) Pascal Guyon	(F) - Air Creation Racer	4 807 Pts
10) Bruno Bouron	(F) - Junker	4 813 Pts
15) Bernard Mathieu	(F) - Air Création Racer	3 032 Pts

### Classe pendulaire biplace

1) Rob Greemwood - Chris Sayssel	(GB) - Air Création Tanarg	6 392 Pts
2) Marc et Roy Greyson	(ZA) - Raptor	6 293 Pts
3) Rob et Rees Keene	(GB) - GT450	6 250 Pts
-----		
5) Samir Elari - Jean Philippe Carlat	(F) - Air Création Tanarg	5 990 Pts
7) David Beolet - Pierre Emmanuel Leclere	(F) - DTA Combo	5 691 Pts
16) Eric Groby - Laurent Rapiteau	(F) - Tanarg	4 949 Pts
18) Guillaume Richard - Georges Monier	(F) - Air Création Clipper	4 797 Pts

## ↓ Classement par équipe

1) Tchèque	58 706 Pts
2) Grande Bretagne	50 437 Pts
3) France	37 043 Pts



## Stage

## ➔ Directeur de course

Lors des Championnats de France, la Commission Sportive a mis en place une formation de commissaires de piste. Afin de poursuivre cette logique de formation, la fédération organise le 24 et 25 novembre 2007 un stage de directeur de course à Montélimar.

Ce stage s'adresse aux commissaires déjà formés, ou personne ayant une bonne expérience de l'ulm désirant organiser des compétitions régionales.

Ces actions, engagées depuis maintenant 3 ans, s'inscrivent dans une politique de développement sur le plan national, afin de permettre plus de rencontres entre clubs au sein des régions et ainsi de favoriser et d'harmoniser la compétition.

➔ Pour s'inscrire, contactez le Président de votre Comité Régional. (Fiche d'inscription, sur le site fédéral - espace compétition - rubrique commissaire, à envoyer à la FFLUM avant le 03.11.2007).

Pour tout renseignement complémentaire me contacter au 06 11 52 61 27.  
Commission sportive.  
Didier SALINAS



# Nouveau succès



## pour le 4<sup>e</sup> rassemblement national des pilotes Ulm femmes.



La météo, particulièrement désagréable les semaines précédentes, nous a gratifié d'un soleil radieux et chaud durant ces trois jours du 14 Juillet. Nombreux sont arrivés le vendredi, profitant ainsi de conditions de vol exceptionnelles ! La piste de Fains Veel a ainsi accueilli 27 participantes dont 3 pilotes étrangères, soit dix pilotes pendulaires, onze pilotes multiaxes, cinq paramotoristes et, pour la première fois une pilote autogire, avec Nelly Brun aux commandes, présidente régionale Champagne-Ardenne ! Valérie Cartais est venue en Racer depuis Niort, Valérie accompagnée par Roger depuis le Médoc en G1 et, Corinne Herren n'a pas hésité à faire le déplacement depuis Toulouse pour faire voler son paramoteur dans ce coin de Meuse.

Ce fût aussi un moment privilégié de rencontre des femmes pilotes de la région. Le rassemblement 2007 a drainé plus de 200 personnes, accompagnateurs de ces dames, officiels, invités et visiteurs et plus de soixante machines volantes sur les trois jours. Bravo à tous les membres de l'équipe organisatrice pour leur accueil, la beauté du site, les repas divins, le petit gris de Meuse, la bière d'orge de la ferme de la vallée et, l'énergie mise à nous satisfaire au mieux, sans oublier les magnifiques portraits de chacune d'entre nous réalisés par Gaétane.

Dominique Méreuze a largement souligné lors de son discours, le rôle primordial des bénévoles dans la dynamique et la convivialité du mouvement Ulm au féminin ou non ! D'autant plus que le club de Bar le Duc Extrêmes a su rallier à ce projet toutes les structures locales, la commune de Fains Veel, la communauté de communes, le Pays d'Accueil de Saulx et Orvain, le département de Lorraine, la Région, l'aéroclub de Condé et la base aérienne de Saint Dizier.

A l'an prochain, dans un autre coin de France !

Tous les infos et liens des albums photos sur [www.ulm-femmes.info](http://www.ulm-femmes.info)



## ↓ Tour de France de La Chaîne Météo en dirigeable

Voilà un concept aéronautique original de part le choix des machines et des équipages, pour assurer la promotion de La Chaîne Météo auprès du grand public !



Alexandra, l'une des jeunes femmes brevetées autogire dans le cadre de cette opération, expliquant le fonctionnement de l'appareil à des jeunes venus découvrir l'aviation à l'aéroclub de Briare.

En effet, il s'agit de faire voler durant tout l'été un dirigeable, accompagné d'un autogire, sur un tour de France. Cette opération a la particularité d'être mise en œuvre avec 2 équipes de pilotes féminins. Celle-ci venant de la pratique Ulm et avion ont bénéficié d'une formation intensive au brevet de pilote autogire et, au co-pilotage du Voliris 900 avec Gérard Durand.



Le dirigeable Voliris 900 au décollage à Briare.

L'autogire piloté tour à tour par Sophie, Vanessa, Alexandra ou Anne est utilisé pour les prises de vues en vol. Le dirigeable de 31 m de long nécessite quant à lui une infrastructure au sol qui assure, entre autres, le montage du mat sur les terrains étapes, l'alimentation en Hélium... C'est ainsi que trois véhicules précèdent ou rejoignent les deux Ulm, apportant autonomie et confort aux deux équipes de six personnes qui se relaient tous les quinze jours.

Une vidéo de chaque étape est réalisée et diffusée sur le site de La Chaîne Météo [www.lachaînemeteo.com](http://www.lachaînemeteo.com)

Le circuit réalisé à ce jour est : Moulins - Briare - La Ferté Gaucher - Vitry Le François - Laon - Amiens - Laon - Val de Reuil - La Ferté Alais. Celui-ci est très dépendant de la météo du fait de la grande sensibilité au vent du dirigeable. Les vols s'effectuent très tôt le matin ou en soirée, sur une branche de 1h30 maxi.

Voir les portraits de ces dames sur le magazine VOL MOTEUR d'août.

Monique BOUVIER  
Commission «Voler au féminin»

25<sup>ans</sup>  
years

Entrez dans l'ère création

**air création** 

*Toujours un ULM d'avance*

Depuis 25 ans, Air Création invente, produit et distribue des ULM dans le monde entier. Notre réputation s'est construite sur des valeurs simples de qualité et de sécurité. Mais c'est grâce à notre esprit d'innovation que nous avons su créer des ULM de haute technologie, dont les performances ont été saluées par de nombreux titres de Champion du Monde.

Aujourd'hui, avec les **Trek 700E**, le **Tanarg 912** Extra Silencieux et la **iXess 13**, Air Création vous entraîne une fois encore vers de nouveaux horizons.

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



# Le Brevet d'Initiation Aéronautique

## → Vols de découverte BIA

La FFPLUM encourage les élèves qui préparent le BIA (*Brevet d'Initiation Aéronautique*) en offrant, dans le cadre d'un accord entre un établissement scolaire et une structure affiliée, un vol de découverte. Les modalités de mise en œuvre sont décrites, dans le détail, sur notre site Internet [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com). Les procédures sont assez lourdes car il nous faut à la fois suivre les règlements de l'Education Nationale et être irréprochable en matière de sécurité.

L'année précédente, nous avons modifié nos règles d'attribution de l'aide de 35 € par vol de découverte en exigeant la réussite à l'examen du BIA avant d'obtenir l'aide et en faisant transiter la demande par les Comités Régionaux. Et bien, malgré la bonne volonté de nos structures, ça ne marche pas... Le calendrier est bien trop serré : l'examen a lieu mi-mai, les résultats arrivent mi-juin et les élèves sont en vacances début juillet ; les vols sont souvent reportés à la rentrée scolaire. C'est déjà loin et parfois, il est difficile de reprendre contact. Alors nous allons simplifier le système en essayant d'anticiper un peu.

Les cours de BIA commencent entre septembre et octobre. Ils sont assurés bénévolement par des pilotes ULM et/ou par des enseignants titulaires du CAEA (*Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique*) en lien avec nos structures. Nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir avant la fin décembre de l'année, la liste des élèves inscrits qui peuvent obtenir une aide aux vols de découverte dans les conditions habituelles de partenariat. Nous connaissons ainsi à l'avance le montant des crédits à réserver.

La liste des demandes sera transmise par la fédération aux Comités Régionaux pour information préalable et rééquilibrage éventuel. L'accord sera donné aux structures dans un délai d'un mois et les vols pourront ainsi avoir lieu.

Insistons bien, cette subvention est faite pour encourager la pratique de l'ULM dans les structures affiliées FFPLUM et est destinée aux élèves qui s'impliquent dans la préparation à l'examen du BIA. Nous ne sommes pas sûrs de pouvoir financer toutes les demandes, ce qui pourrait conduire à devoir procéder à des rééquilibrages entre les structures affiliées de différentes régions.

J'espère que ces dispositions faciliteront, sur le terrain, la mise en place des vols de découverte BIA.

Je reste à votre disposition pour prendre en compte vos différentes remarques. Bonne campagne BIA 2008 et bons vols à tous.

Jean-Charles CHEVRIER  
Commission Jeunes/BIA/CAEA

## → Le BIA 2008

2007 a été une très bonne année pour le BIA : près de 5 000 candidats et 75 % environ de réussite. Cette année a vu aussi, dans presque toutes les académies, une épreuve facultative ULM proposée à l'examen. Alors en avant pour 2008 !

**Attention :** pour obtenir une subvention pour les vols découverte en 2008, les clubs doivent en faire la demande dès le début des cours de BIA (voir l'explication dans ce numéro.)

### L'initiation aéronautique pour les jeunes

#### → Qu'est-ce que c'est ?

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) est un diplôme tout à fait officiel délivré conjointement par deux ministères : celui qui a en charge l'Education Nationale et celui qui a en charge les Transports. Le BIA sanctionne une formation de base à l'aéronautique.

#### → A quoi ça sert ?

L'aéronautique fait encore rêver les élèves qui pensent parfois que ce domaine est hors de leur portée. A travers l'enseignement de cette discipline «peu conventionnelle», un professeur ou une équipe pédagogique peut se donner plusieurs objectifs :

- Outil de consolidation scolaire : à partir d'un support concret, les élèves peuvent découvrir une utilisation pratique de l'enseignement théorique de collège et lycée.
- Développement des qualités d'apprentissage : la rigueur, la précision, l'attention, l'observation, le goût de l'effort et des responsabilités à travers l'utilisation de logiciels, de vol, la gestion du stress.
- Interdisciplinarité : de nombreuses disciplines interviennent dans l'enseignement aéronautique. Véritable trait d'union entre l'enseignement initial et les formations et pratiques aéronautiques, il représente pour l'enseignant une aide pédagogique efficace car sa préparation fait appel à des notions de mathématiques, de physique, de technologie, de météorologie, de cartographie et de navigation, d'histoire des hommes et des techniques qui sont liées étroitement à l'objet volant.
- Découverte des métiers : les mutations économiques nécessitent une étroite collaboration entre l'entreprise et l'école. Les dispositions prises par la convention Education Nationale/GIFAS (*Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales*) visent à favoriser l'insertion des jeunes par des actions concertées dans les domaines de la formation, de l'information et de l'orientation.
- Découverte du monde aéronautique : la France est un pays de longue tradition aéronautique. Les aéroclubs permettent de découvrir à tout âge la troisième dimension.

#### → Comment passer l'examen ?

L'examen est organisé par le ministère de l'Education Nationale. Les sujets d'examen sont communs à toutes les académies. Ils sont élaborés par une commission mixte (COMIXA) co-présidée par les représentants du Ministre des Transports et du Ministre



de l'Education Nationale. Elle implique les fédérations aéronautiques : FFA, FFVV, FFPLUM, FF Aéromodélisme, FFVL... Cette commission mixte nationale est relayée, dans chaque académie, par les Comités d'Initiation et de Recherche Aéronautique, les fameux CIRAS.

### Le Comité d'Initiation et de Recherche Aéronautique et Spatiale - CIRAS.

Créé en 1988, réactivé en 2003 le Comité d'Initiation et de Recherche Aéronautique et Spatiale, présidé par le recteur de l'académie, s'inscrit dans le cadre des accords Education nationale / Aviation Civile (*Ministère des Transports*).

Ses missions sont :

- Coordonner et apprécier les activités aéronautiques ou spatiales s'exerçant ou prévues dans l'académie (*activités culturelles, aéromodélisme, construction d'aéronefs, vol à voile et à moteur, ...*).
- Initialiser des opérations de formation auprès de divers organismes (*établissements scolaires, universités, entreprises, aéro-clubs ...*).
- Sensibiliser et informer les jeunes aux débouchés qu'offrent l'aéronautique et l'espace.
- Favoriser et permettre le développement des enseignements préparant au brevet d'initiation aéronautique (*B.I.A.*) et au certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique (*C.A.E.A.*).
- Organiser les examens du B.I.A. et du C.A.E.A.



Si vous recherchez des informations supplémentaires et les coordonnées du CIRAS de votre académie, merci de consulter : [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com) à la rubrique BIA-CAEA  
<http://www.univ-paris12.fr/ciras>

#### → L'examen du BIA

Le brevet d'initiation aéronautique est ouvert aux jeunes filles et jeunes gens âgés de 13 ans au moins à la date des épreuves.  
**Durée totale des épreuves : 2h30 + épreuve facultative : 30 min**

Matières		Nombre de questions à un point
1. Aérodynamique et mécanique du vol	20	
2. Connaissance des aéronefs	20	
3. Météorologie	20	
4. Navigation, sécurité des vols	20	
5. Histoire de l'aéronautique et de l'espace	20	

6. Epreuve facultative écrite : Aéromodélisme et maintenant

ULM. Durée : 30 minutes. Nombre de questions à un point : 20.

Le total des épreuves obligatoires est de 100. Seuls les points supérieurs à 10 obtenus à l'épreuve facultative seront pris en compte. Les inscriptions sont ouvertes en début de février de l'année en cours ; les dossiers sont à demander au CIRAS. L'épreuve d'examen a lieu un mercredi après-midi à la mi-mai.

#### → Ou préparer l'examen.

La formation au BIA est dispensée :

- en milieu scolaire, • en aéro-club.

Elle est nécessairement réalisée sous la responsabilité d'un formateur titulaire du CAEA.

Souvent, elle se met en place en début d'année scolaire.

Votre CIRAS vous informera du lieu des centres de formation au BIA. En général, la formation est gratuite car pratiquée dans le cadre du bénévolat. Des outils de formation et des annales des épreuves sont disponibles gratuitement sur de nombreux sites internet. Un manuel spécifique est en vente dans le commerce (Initiation Aéronautique aux éditions Cépadués)

#### → Des avantages en plus ?

Le titulaire du BIA bénéficie d'un certain nombre d'avantages qu'offrent les clubs aéronautiques au travers de notre fédération. Par exemple, vols d'initiations gratuits, bourses de formation pour l'apprentissage au pilotage.

**Pour toute information sur les aides fédérales : [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com) à la rubrique BIA-CAEA**

#### Un message pour les Clubs ULM :

*L'expérience le montre, c'est par le BIA que l'on motive les jeunes à la pratique de l'ULM. Alors prenez contact avec les lycées ou les collèges de votre région, rencontrez les enseignants pilotes ULM et proposez un partenariat pour assurer, bénévolement, les enseignements du BIA. Ensuite, proposez des vols découvertes en ULM et recrutez de nouveaux élèves pilotes... Je suis à votre disposition pour toute information complémentaire.*

**Jean-Charles CHEVRIER**  
Commission Jeunes/BIA/CAEA

# INVITATION

Nous sommes fiers et heureux de vous inviter à venir découvrir notre tout nouveau Combo FC. En 2007, DTA se déplace à travers la France pour vous permettre de tester en vol ses performances, son silence et ses qualités de vol et de confort.

Retrouvez toutes les dates et lieux des "Journées Démonstration COMBO FC", les coordonnées de nos revendeurs et les dernières infos sur le site [www.dta.fr](http://www.dta.fr)



+33 (0)4 75 01 20 83  
[www.dta.fr](http://www.dta.fr)



**COMBO FC**

Portez le logo de notre Fédération !

## 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



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.

## Pantalon et Gilet Safari

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

70,00 €



40,00 €

### 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.

34,00 €

## Veste Polaire zippée

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

35,00 €

## Blouson Eveline

Extérieur 100% polyester.  
Coupe ajustée.  
Col doublé polaire.  
Windproof intérieur  
nylon + ouatine.  
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 €



## Polo Sleeves

Coloris : bleu navy. 100%  
coton peigné. Manches  
longues. Bande de  
propreté au col,  
couture aux épaules  
renforcée pour une  
meilleure tenue.  
Plaque 3  
boutons.  
180 gr/m<sup>2</sup>  
Tailles : S, M, L,  
XL, XXL.

22,00 €

## 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. Plaque 3 boutons.  
Poche de poitrine renforcée  
au niveau de la poitrine  
supérieure. 180 gr/m<sup>2</sup>  
Tailles : M, L, XL, XXL.

18,00 €



Nouvelle  
Collection



## Tee-shirt col V

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

2  
Couleurs  
au  
choix

10,00 €



10,00 €

## Tee-shirt Femme col V

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



9,00 €

### Banane ORINICO

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



20,00 €

### Cravate Fédérale

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



10,00 €

### Sac à dos

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

### 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 €



## Porte-clés

Prix unitaire 6,00 €

### 3 classes ULM

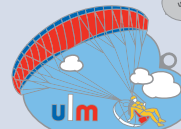
Anneau avec émerillon - Résine de synthèse. Finition nickelée brillante.  
Recto 5 couleurs - Verso gravé



3 axes  
(Dim : 55x30 mm.)



Paramoteur chariot  
(Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur  
(Dim : 55x40 mm.)



Pendulaire  
(Dim : 55x40 mm.)

3,00 €

### Porte-clés mousse

Avec curseur.



18,00 €

### La BD du Tour ULM 2005 !

Tous les acteurs du Tour ULM, en 88 pages.

5,00 €

### Écussons

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

#### écussons NU

écussons PILOTE  
écussons INSTRUCTEUR  
(sur justificatif)



5,00 €

### Mousqueton/boussole

Aluminium anodisé.



5,00 €



Aluminium anodisé bleu ou rouge. Pile fournie

3,00 €

Nouveau logo !

### Pin's inox

Diamètre : 22mm.



9,00 €

### Casquette

broderie frontale, couleur Marine ou Beige. Taille unique.



### Bob toile microfibre

broderie latérale, couleur : Mastic. Taille unique.



9,00 €

## 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

# Tout savoir sur la réglementation ULM

**Le Réglo ULM est un dictionnaire de la réglementation ULM. Nous avons rencontré son auteur, instructeur ULM et ancien membre du comité directeur de la FFPIUM, qui a bien voulu répondre à nos questions.**

**Ulm Info :** Pierre-Jean, d'où est venue l'idée du Réglo ULM ?

**Pierre-Jean :** Au départ, il s'agit d'un travail qui n'était pas destiné à être publié. J'étais fatigué de fouiller dans divers textes de lois pas forcément cohérents ni lisibles, à chaque fois que se posait un problème de réglementation. J'ai donc eu cette idée d'organiser tout cela sous forme de dictionnaire, pour mon usage personnel, ou pour mes élèves.

**Ulm Info :** Serais-tu à ce point à cheval sur les règlements ?

**Pierre-Jean :** Euh, comment dire...pas plus que d'autres. Mais j'ai compris, depuis longtemps, et ce quel que soit le secteur d'activité, qu'une parfaite connaissance des règles, tant dans leur esprit que dans leur lettre, permet de se fixer ses propres limites, parce que la loi ne dit pas que nos devoirs, elle nous fixe également, voire surtout, nos droits.

**Ulm Info :** Ce Réglo est une excellente idée, dont tout le monde peut profiter, désormais. Comment fais-tu pour gérer les mises à jour ?

**Pierre-Jean :** Il n'y a, et n'y aura pas à proprement parler de mises à jour, seules les rééditions, régulières, en feront office.



**Ulm Info :** Il ne s'agit bien sûr pas d'une information officielle ?

**Pierre-Jean :** Non, absolument pas. L'éditeur ne manque d'ailleurs pas de le mentionner, qui recommande de consulter les textes officiels, dont les références sont, à cette fin, mentionnées à chaque entrée.

**Ulm Info :** Est-il prévu une version électronique ?

**Pierre-Jean :** Non, pas pour le moment.

**Ulm Info :** 22 €, c'est tout de même un peu cher, non ?

**Pierre-Jean :** Il est vrai que si je trouvais un bouquin de 140 pages qui ne pèse que 128 grammes à ce prix-là, je me dirais qu'on se fout un peu de moi. Ceci étant dit, on se positionne dans la moyenne du marché de ce genre d'ouvrages, le prix est donc raisonnable. On peut même dire qu'en matière d'ouvrages de réglementation aéronautique, il y a moins bien, mais c'est plus cher ! Enfin, si l'on me permet un peu d'humour sur un sujet « qui fâche », rapporté au poids, on se trouve à 171 € du kilo, ce qui est en dessous du prix de nos machines, et très en dessous du prix moyen de l'accessoire ! Je vais en causer à l'éditeur, tiens !

**Ulm Info :** La suite ?

**Pierre-Jean :** Dans la même collection, je termine actuellement un Réglo du vol libre, qui sera publié en français et en anglais, puis viendront rapidement, par d'autres auteurs, le Réglo Avion, le Réglo Association Loi 1901, puis bien d'autres, sur des secteurs variés, et toujours sur ce même principe, inédit dans ces secteurs, de dictionnaire de réglementation.



- 5 fois champion du monde: 1996,1999, 2003, 2005 et 2007
- le plus vendu dans sa catégorie et ce dans 28 pays
- brevet sur fuselage



## AEROSKY

tél . : 05.63.03.49.38  
fax : 05.63.91.99.43  
info@aerosky.fr

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



structure aluminium tubulaire  
habillage aérodynamique composite  
nouveau profil d'aile  
poids à vide: 263 kg  
vitesse de croisière: 175 km/h



# Blois 2007

## ou l'âge de raison



Quelle chance... le temps a été de la partie pour la 27<sup>ème</sup> édition de ce magnifique salon. Toujours autant de monde et toujours cette ambiance si particulière et unique à Blois. A cette échelle, il n'existe nul autre lieu où le partage d'une passion commune débouche sur autant de convivialité et d'amitiés. Les machines sont de plus en plus belles, construites avec un grand professionnalisme et le sérieux de notre activité n'est plus mis en doute aujourd'hui. Avec beaucoup d'efforts, tous

ensemble nous avons gagné au fil des ans une crédibilité certaine.

La performance et la fiabilité des appareils sont en constante évolution, de nouvelles plumes naissent et les constructeurs qui évitaient dans le passé de mettre en avant le poids des machines en font aujourd'hui un argument de vente majeur.

Quel plaisir et quelle évolution de voir le parking des visiteurs venus en avion plein à craquer.... Oui l'ulm d'aujourd'hui est sans aucun doute devenu majeur et Blois a grandement contribué à cette évolution.

Le stand de la FFPLUM, plus grand et plus aéré, a reçu un très grand nombre de visiteurs. Nicole Focas, notre Directrice Administrative, était présente avec Sandrine et Véronique qui répondent habituellement à vos questions lors de vos contacts avec le Siège. Sans oublier la logistique assurée Jacky MYOTTE.

Alain Martial notre vendeur attiré, fidèle au poste, a su vous habiller de pied en cap et Monique Bouvier, avec son équipe de Femmes pilotes, faire preuve de conviction pour recruter «au féminin».



Les productions faites par les jeunes étaient à l'honneur devant le stand avec la présentation d'un magnifique Pouchel réalisé par le lycée Doineau de Corbeil-Essonnes et de «La Demoiselle» réalisée elle par 6 élèves ingénieurs de l'ESTACA de Laval.

Vous avez été nombreux à vous tester sur le simulateur pendulaire conçu par Jean-Louis RIEGIS du club «Icare les Autres» de Perpignan. Ce simulateur a été monté sur un chariot réalisé par les jeunes de la section charpente métallique du lycée Charles Blanc de Perpignan avec le sponsoring d'Air Création.

Pierre-Henri LOPEZ - Secrétaire Général



## ↓ 1907 - 2007

### Centième anniversaire du premier vol d'un hélicoptère

23 et 24 Juin 2007. L'Ecole d'Application de l'ALAT organisait un meeting aérien pour commémorer cet événement sur la base du Luc en Provence (LFMC).



Le spectacle aérien et les présentations statiques étaient à la hauteur de l'événement, et ce n'est pas moins de quarante mille visiteurs qui ont arpenté sans faiblir les parkings écrasés de chaleur. Le clou du spectacle est revenu sans conteste à l'Equipe de voltige Britannique sur hélicoptère, mais aussi une mention spéciale pour la prestation du Super Puma Suisse dont les évolutions ont bien mis en valeur les capacités de cet appareil.



L'ULM était bien sûr présent, en vol et au sol, et la FFPLUM était dignement représentée par son stand national et son Etat Major relayé localement par le Comité Régional et le Club Local de l'EALAT.



Le but du meeting n'était pas l'ULM, mais nombreux furent les visiteurs qui s'arrêtèrent un moment pour discuter, collecter de la documentation ou prendre rang pour une séance de simulateur, jeunes et moins jeunes à égalité.

Cette fête aérienne fut également l'occasion de nombreuses prises de contacts interdisciplinaires et en direction des Services Officiels de l'Aéronautique présents sur place, contacts toujours aussi indispensables pour une meilleure insertion de l'ULM dans la troisième dimension.

Nous tenons à remercier nos amis militaires et plus particulièrement le club ULM Les ailes du CSA de l'EALAT pour leur accueil, leur gentillesse et leur professionnalisme.

Guy ROEHRIG  
Secrétaire du Comité Régional ULM PACA



## Le nouveau dépliant fédéral

Votre fédération vient d'éditer de nouveaux dépliant ainsi qu'un support permettant de les ranger.

Dépliants et présentoirs ont été largement distribués lors du dernier Salon de Blois. Ils trouveront à n'en pas douter place dans votre club ou votre école et lors des manifestations ou journées portes ouvertes !



Ils sont disponibles auprès de votre Comité Régional.



## Vol électrique

Les préoccupations environnementales et la prise de conscience de la disparition prévisible des énergies fossiles sont à la base du projet de l'APAME. L'association travaille au développement de solutions alternatives en matière de transport. Le 5 mai 2007 l'APAME présentait au banc d'essai son concept de motorisation électrique destiné au vol écologique. Les essais au sol avaient démontré la validité du projet sur un ensemble équipé d'un moteur Brushless et de batteries au plomb. Depuis l'APAME a mis les bouchées doubles en adaptant, en collaboration avec ACV Aéro Service, son concept sur un ULM pendulaire. Le 25 août 2007 «l'Electron libre» ULM électrique est devenu une réalité en réalisant un vol de 22 minutes sur l'aérodrome d'Aspres sur Buëch. Par temps calme et dans un silence étonnant ce premier vol a permis de valider de nombreux paramètres et ouvre le début d'une phase d'expérimentations approfondies. Pour ce vol l'appareil était équipé d'un moteur de 15 CV développé par l'APAME et ACV Aéro service et utilisait des batteries Lithium Polymère de nouvelle génération très performantes. L'appareil a été présenté au salon de Blois et à l'occasion de la coupe Icare.

Nous suivrons avec intérêt l'évolution de ce projet riche de possibilités et ouvert sur l'avenir.



## Val d'Isère

A l'occasion de l'inauguration de l'alti surface de Val d'Isère et de son premier rassemblement aérien, l'aéro club de Val d'Isère remercie les pilotes de montagne et son dynamique Président, Mr Noël GENET d'être venu en vol si nombreux et de façon si spontanée.



L'ambiance était là et la cohabitation sympathique avec les pilotes ULM et leurs belles machines, agrémentée par la présence remarquée de Mr Dominique MEREUZE a fait que la fête fut belle.

Merci à nos amis belges, suisses, espagnols et portugais, d'être venus de si loin ainsi qu'à Madame Marlie CAMPI, Présidente de l'Association européenne des pilotes de montagne...

A l'époque où tant de terrains sont menacés de fermeture, ouvrir une alti-surface est encourageant. Faisons de ce magnifique terrain de jeu, au cœur de ce cadre grandiose, un endroit de pur plaisir aérien dans le respect des règles de l'air et de l'environnement.

Les avalins présents furent conquis par l'évènement et je pense que des vocations sont nées.

Un grand merci à la commune de Val d'Isère, à la Régie des Pistes et Mr COSTERG, à l'aéro-Club de Méribel et son sympathique instructeur Jérôme VALLIER qui ont tant œuvré pour cet évènement, premier d'une longue série et bienvenu à la prochaine édition.

Bon vol à tous nos vaillants pilotes !  
*SP. STARY - Président de l'Aéro-Club*

## à Loches

Rallye des châteaux - Loches (37) - 21 et 22 Juillet 2007.

Bravo au TRUC et à Natur'ailles Ulm pour l'organisation du rallye des châteaux ! 17 Ulm s'y sont retrouvés pour trois navigations

d'une heure et demi environ, soit deux le samedi avec déjeuner sur une autre piste et la dernière le dimanche matin. 44 châteaux répertoriés sur le trajet, du prestigieux château de Chenonceaux à celui de La Chataigneraie à La Chapelle aux Choux ! Et pour finir, épreuve de quad et d'adresse avant un fabuleux déjeuner.

## à Sorigny



Dans l'après-midi du samedi 2 juin 2007, s'est déroulé au Club AIR OUEST ULM de Sorigny 37, un évènement bien sympathique.

Son Président, Jean-Michel Bosse accueillait un groupe d'enfants de l'hôpital Clocheville de Tours. Ces sept gamins et leurs parents se sont donc envolés à bord de pendulaires, multiaxes et autogire pour survoler la campagne tourangelles.

Les pilotes, Frank Mongard, Gérard Rademackers, Frédéric Sauvage, Philippe Hucteau et Gilbert Gaschet, s'en sont donnés à cœur joie pour réaliser le rêve de ces enfants que la vie n'a pas épargnés. Pins de la fédération et diplômes leurs ont été remis dès leur retour sur terre, sans oublier le petit verre de l'amitié, mais surtout quel bonheur de voir un visage d'enfant éclairé par un sourire plein de joie ! Je suis sûr que le plaisir n'était pas seulement du côté des passagers ...

*Jean-Michel Bosse*  
Président de l'Air Ouest ULM Club



## à Nantes

Ce 2 juillet sur la base ULM de Nantes Héric, nous avons fêté les 100 ans d'Yves Vanderquand, l'un des fondateurs de la base et du club Les Nez au Vent. Yves a piloté son ULM, un Chickinox, pour la dernière fois à 95 ans passé. Son objectif était de piloter jusqu'à 100 ans, mais une altération de la vue l'en a empêché. Yves est un vrai passionné d'aviation. En 1926, il avait alors 19 ans, il s'installe aux commandes d'un Newport 23 et obtient son brevet militaire le 8 août 1926, puis le brevet de transport public le 17 juillet 1931, ce qui lui autorise les vols de démonstration dans les meetings ainsi que les fameux baptêmes de l'air. Pendant la guerre, jugé trop vieux pour aller au combat, il devient moniteur. En 1992, il a alors 85 ans, Yves passe son brevet ULM et pendant encore 10 ans il viendra régulièrement voler sur son multiaxe. Lors de cette belle journée, car il faisait très beau, Yves a été décoré des étoiles des Comités régionaux, il a reçu de la part de Dominique Mèreuze, Président de la FFPLUM, un blouson de pilote, et la famille, les amis et les membres du club ont baptisé la base à son nom et il a bien sûr soufflé ses bougies.  
*Bon anniversaire Yves.*

**Info Clubs**  
www.ffplum.com



## Trèfle → d'Aquitaine



Les 11, 12 et 13 Août s'est déroulé le 3<sup>e</sup> TREFLE D'AQUITAINE organisé, comme les années précédentes, par le Comité Régional Aquitaine. Selon le principe de cette manifestation, les journées portaient et revenaient sur une même base (MONTPEZAT) qui assurait l'hébergement. Cette année, une innovation, le TREFLE s'est déroulé selon le principe d'une «course d'orientation» avec énigmes pour trouver les terrains et pointage sur les différentes bases de passage sur des balises dont l'emplacement faisait également l'objet d'énigmes. Une quinzaine d'équipages ont participé à cette randonnée sur trois journées et les distances entre les bases, relativement courtes, ont permis la participation de multiaxes mais aussi de nombreux pendulaires ainsi que d'un autogire ! Cette formule a permis de faire fonctionner les méninges des ulmistes aquitains et de tester également leur qualité de pilotes car de nombreux terrains étaient techniques !



Aquitaine **Philippe BILLAND**  
Président du Comité Régional ULM



## En Poitou-Charentes



→ Le samedi 9 Juin 2007 a vraiment été «LE JOUR LE PLUS LONG» en Poitou-Charentes. Organisée par le Comité Régional, cette journée challenge des clubs de la région avait pour objectif de :

- Faire voler le maximum de pilotes et le maximum de machines
  - De visiter le maximum de bases
  - De parcourir le maximum de kilomètres.
  - D'impliquer les femmes pour le contrôle et le pointage des appareils de passage sur les plates-formes.
- Chaque club et chaque pilote appliquant sa propre stratégie, liberté totale ou action commando....

Cette journée conviviale accessible à tous, même aux paramoteurs, a bénéficié d'un temps splendide qui a grandement participé à la réussite et au succès de cette animation.

Les résultats en chiffres :

- 15 clubs engagés
- 81 pilotes
- 86 appareils
- Plus de 40 indispensables supporteurs rampants ou rampantes
- 405 visites effectuées
- 17 912 Km parcourus sans le moindre incident.

Des tonnes d'huîtres englouties sur la base d'Oléron, championne de l'accueil, qui avait mijoté un plan pour retarder les concurrents en les soignant trop bien...

À ce petit jeu il faut reconnaître que la technique commando du Centurion Jean-Claude Guiberteau des Ailes de la Voie Romaine de Nantillé, qui tel César avait la veille remonté ses troupes pour remporter le trophée et le chèque de 800€ de récompense a été efficace..

Sa centurie a parcouru 2212 Km et effectué 55 visites.

L'Aéro club du Plateau Mellois de Cheney détient le record du nombre de Km parcourus avec 2741 Km

L'APILUL d'Usseau a enregistré le plus grand nombre de passage avec 52 pointages, elle détient également le record du nombre de bases visitées avec 67 visites.

Le pilote qui a réalisé le meilleur score personnel est Jean-Michel BERTHOME de Couhé Verac avec 1766 points 666 Km parcourus et 13 bases visitées.

2<sup>ème</sup> Jacques HEIMES d'Oléron, avec 1682 points, 12 bases visitées, détenteur du plus grand nombre de Km parcourus avec 689 KM.

Les troisièmes ex aequo avec 1625 points notre Vice Champion du Monde 2006 Bruno BOURON et notre Champion de France 2007 et Pascal GUYON de Pouancay.

Le JOUR LE PLUS LONG 2008 aura lieu le 7 Juin et, comme nous avons déjà réservé le soleil, nous serons encore plus nombreux à nous retrouver pour ce challenge de l'amitié.

Pierre-Henri LOPEZ  
Président du Comité Régional

## Champagne - Ardenne

Rallye Régional Champagne Ardenne 2007. Compétition amicale organisée à Sedan-Douzy le 8 juillet 2007.



Les équipages gagnants :

- 1<sup>er</sup> : Dierckx-Rivière d'Epervain-Plivot avec 31 pts.
- 2<sup>e</sup> : Cokelbergh - Noël de Sézanne avec 17 pts.
- 3<sup>e</sup> : Dhont - Romero d'Epervain Plivot avec 15 pts.
- 4<sup>e</sup> : Vautier - Jaloux de Charleville avec 13 pts.
- 5<sup>e</sup> : Bayer Marielle - Senepart de Brienne avec 9 pts.

## ↓ Franche-Comté

Chers amis pilotes,

En Franche-Comté nous venons de recenser dans la presse deux articles faisant l'objet d'ULM ayant eu des difficultés moteur et de posé en campagne.

Le premier a cassé son train avant et la presse nous parle de crash proche de maisons d'habitation (ferme isolée à plus de 200m) dans un pré.

Le deuxième s'est posé derrière un bois et des promeneurs l'on vu "se scracher". Conséquence, un hélicoptère de recherche, des secours dérangés, un article par trop méchant (tout est bien qui finit bien) mais encore un coup à notre image.

Alors amis pilotes si vous voulez garder votre liberté de voler, en cas de posé en campagne, pensez à prévenir pour dire que tout va bien à la gendarmerie. Cela évitera de déclencher la cavalerie. Et pour ceux qui volent trop bas, pensez que vous pouvez faire peur aux gens aux sols qui s'occuperont d'en remettre une couche sur la dangerosité des ULM.

Bien amicalement à tous. Bon vol, et rendez vous sur le tour de Franche Comté les 29-30 septembre 2007 ou les 6-7 octobre 2007 selon météo. Inscription : [olivier-bon@wanadoo.fr](mailto:olivier-bon@wanadoo.fr)

Olivier BON - Président  
Comité Régional ULM Franche-Comté



# Gédéon de Biyanvrac



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

Comme il se tient au courant de ce qui se passe dans le monde de l'ULM, et surtout depuis qu'il a Internet - petit rappel à destination de ceux qui dorment - le Gédéon trouve qu'il y a beaucoup d'accidents, cette année. «Des accidents stupides», a-t-il lu ici ou là, ce qui le plonge dans une grande perplexité. Qu'est donc un accident qui ne serait pas stupide ? Hein ? Qui aurait une réponse sensée à cette question absurde ?

Merci, je me disais, aussi...

Enfin bon, des accidents, donc. Ce qui l'intéresse, le Gédéon, ce n'est pas tant la façon qui fit que, mais la manière dont on en cause, après coup. C'est toujours la faute du pilote. Entendons-nous, le pilote, c'est bien l'autre, là, le qui était aux commandes, parce qu'en général, celui qui crache sur le pauvre gars qui n'est, parfois, même pas encore enterré, lui, n'a rien à se reprocher, et peut donc traiter l'imprudent de «gros con».

En paraphrasant Boileau, qui disait magnifiquement :

«Pour finir, enfin, par un mot de satire,

Un sot trouve toujours un plus sot qui l'admire»\*

Gédéon dit :

«Si de vulgarité on lui permet une once,

Un con trouve toujours un plus con qui l'enfoncé»\*\*

Et ça l'agace, le Gédéon, car, en son village, il est considéré comme le roi des cons, et il sait que Brassens n'avait pas tellement raison. Son trône est fragile, car la concurrence est rude, et les prétendants bien nombreux !

Or donc, quiconque est acteur d'un accident est un con. Soit.

Gédéon est plutôt d'accord avec ce postulat, mais pas du tout avec les conclusions qui en découlent. En effet, la «connaissance», selon ceux qui se prétendent ses opposants, mais qui, se faisant, nous l'avons vu, sont en plein dedans, mériterait, selon eux, la mort. En effet, sur la question du parachute, par exemple, et surtout, il est souvent lu ou entendu que quiconque doit avoir à s'en servir ne serait dans une telle situation que de son fait, et donc c'est bien fait pour lui, et après tout, il ne mérite pas tellement cette seconde chance.

Alors quoi ? Est-ce à dire que les cons n'ont pas le droit de vivre ? Qu'ils n'ont pas le droit de survivre ? Que, à la moindre imprudence, au moindre mot de travers, à la moindre incartade à l'ordre établi, hop, à l'échafaud ? Il croyait, le Gédéon, que les philosophes humanistes au nom desquels s'expriment toutes les démocraties modernes avaient écrasé de leur bon sens ce genre de réflexions, passablement eugénistes.

Oui, les cons ont aussi le droit de vivre ! Sans quoi, soit dit en passant, il ne resterait plus grand monde sur terre...

Aussi, sur la poignée de son parachute tout neuf, qu'il a acquis et monté depuis sa dernière rubrique, le Gédéon a apposé, en grosses lettres rouges, et afin de bien se souvenir, le jour où il en aura besoin, l'inscription suivante :

«GROS CON !»

\*In L'art poétique

\*\*In L'art d'être con, éditions Non Encorra



## GRAND SUD EVASION

vous présente ses nouveaux projets...

**L'ALGERIE...** 20 ans après le 1<sup>er</sup> Trans Sahara...  
 Le retour des grands espaces... Le Grand Erg  
 Occidental, le Grand Erg Oriental... Que du rêve...

**La LIBYE...** les recos sont terminées...  
 des dunes cathédrales de plus de 300 mètres,  
 et au beau milieu du désert des lacs à vous couper  
 le souffle...

**La BULGARIE...** premières destinations  
 européennes pour GSE... les rivages de la  
 Mer Noire n'auront plus de secrets pour nous...

Et bien entendu, nos  
 incontournables desti-  
 nations depuis plus  
 de 15 ans :

**Le CHOTT EVASION TUNISIE**

en novembre prochain et son nouveau  
 programme sur 13 jours de voyage..

**Le MAROC EVASION** avec,  
 pour sa prochaine édition le parcours  
 mythique de l'Aéropostale et sa desti-  
 nation finale, **LAAYOUNE ...**

Pour vous tenir  
 informé de ces  
 programmes à  
 venir, une seule  
 manière efficace,  
 inscrivez-vous à  
 la NEWS LETTER  
 sur notre site



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

Bien entendu, Zinedine et Gilles sont toujours présent et à votre disposition pour tous renseignements complémentaires  
 (+33 613 60 91 97 +33 380 43 46 93) A bientôt et bons vols ...





## Interview dans AVIATION CIVILE

L'interview

**Dominique Méreuze**  
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE PLANEUR  
ULTRALÉGER MOTORISÉ (FFPLUM)

*Dominique Méreuze est un retraité actif, consacrant, depuis 1998, une partie de son temps à la défense des intérêts de l'ULM. C'est une tâche dont il s'acquitte avec méthode et détermination, des qualités qu'il a héritées de sa carrière d'officier dans la Police nationale. Il s'exprime sans langue de bois et sait parfaitement livrer ses pensées, avec une pointe de lyrisme et de philosophie, échos de sa formation littéraire initiale. Pour avoir pratiqué presque tous les sports aériens au cours de sa carrière, il défend à présent les intérêts de l'ensemble de l'aviation sportive.*



**Quel est le nombre de pratiquants ULM en France et comment évolue-t-il ?**

Il y a, globalement, 14 500 pilotes d'ULM en France, dont environ 12 000\* sont membres de la Fédération, la grande majorité étant propriétaires de leur aéronef.

Depuis plusieurs années, la progression annuelle est d'environ 7%\*, ce qui est particulièrement encourageant par rapport aux autres activités aéronautiques. Elle traduit la « fidélisation » de nos pilotes mais également la prise de conscience, dans un milieu très individualiste, que la réunion des personnes, la mise en commun des moyens et des compétences sont de bonnes solutions pour préserver la pratique de leur passion face aux menaces de toutes sortes.

Pour les ULM, la responsabilité de la sécurité repose uniquement sur le pilote et le constructeur, à l'inverse de l'aviation traditionnelle. Et cela, notamment, du fait de l'absence de certification ou encore de renouvellement de licence.

Est-ce un bon ou un mauvais système ? Ce système, mis en place par nos pionniers en collaboration avec la DGAC, est le meilleur aujourd'hui car il est particulièrement bien adapté à la pratique de l'aviation de loisir et à la réalité du terrain. Il place « l'homme » au cœur des choses et conduit chaque pilote à se sentir « responsable » (santé, maintien des compétences, entretien de l'ULM...), plutôt que surveillé, contraint, encadré outre mesure. L'Europe, dans son ensemble, envie notre réglementation ULM, qui est la source principale de notre succès.

**Le niveau de sécurité atteint aujourd'hui peut-il être amélioré et comment ?**

En neuf ans, le chiffre des pratiquants a été multiplié par 2,5 et, parallèlement, celui des décès divisé par plus de 2... Notre taux d'accident est plutôt inférieur, aujourd'hui, à celui de l'aviation légère traditionnelle. Notre commission « Sécurité des Vols », en étroite collaboration avec la DGAC et le BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'Aviation civile), travaille sans relâche sur les facteurs humains, qui représentent la cause n° 1 des accidents, ainsi que sur les causes techniques, avec de nombreuses actions induites dans le domaine de la communication. Elle travaille également avec la commission « Enseignement », afin d'adapter au mieux la formation des pilotes et instructeurs aux risques réels encourus et aux erreurs le plus souvent constatées.

**Qu'attendez-vous de votre collaboration avec la DGAC ?**

Beaucoup ! Notre attachement au principe de la responsabilité personnelle n'est pas synonyme d'immobilisme. Nous travaillons

quotidiennement avec les services de la DGAC sur les adaptations ou les interprétations des textes, en fonction de l'évolution de la pratique du vol ULM. Nous souhaitons aussi son implication dans la défense, face aux institutions et aux réglementations européennes, de la spécificité française dans le domaine de l'ULM. C'est un vrai combat, face à une nébuleuse technocratique dont la tendance naturelle est au nivellement vers le « haut » en termes de réglementation. La DGAC est également partie prenante dans le Tour ULM, qui réunit 130 équipages, avec des objectifs de promotion, de pédagogie et de sécurité.

**La pratique de l'ULM reste soumise à la réglementation nationale. Pourquoi la FFPLUM s'est-elle toujours opposée à une réglementation européenne ?**

La FFPLUM n'est absolument pas opposée à une réglementation ULM européenne. Elle n'y verrait même que des avantages, notamment en termes de simplification des échanges et des vols hors frontières... Mais à la seule condition qu'elle s'aligne sur la réglementation française, qui est la plus simple et la mieux adaptée. Or, les bases envisagées par les organismes européens étaient d'un niveau supérieur en termes de contraintes à ce que nous avons en France. Vous comprendrez donc que nous ayons milité pour le maintien du règlement qui laisse aux États (la DGAC en France) le soin de gérer la réglementation des ULM.

**Vous êtes, par ailleurs, délégué général du CNFAS, le Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives. Quel est le rôle de cet organisme ?**

Le Conseil est une association totalement autonome et indépendante, ayant pour objet, dans le respect de l'identité propre à chaque fédération, d'assurer la défense de leurs intérêts communs. Très symboliquement, nous avons choisi de le définir comme « la voix de l'aviation légère et sportive, pour la défendre et la faire progresser ». Les présidents veulent convaincre et prouver, par l'exemple, qu'il n'y a plus aujourd'hui d'autre voie que la mise en commun des ressources et des compétences pour affronter les défis régionaux, nationaux et européens, sur des sujets et des problèmes partagés par tous (espaces aériens, terrains, carburant, Europe, etc.). Et cela marche !

— Propos recueillis par Régis Noyé



## L'éditorial du Président de la FFA dans le dernier numéro d'Info Pilote

Il n'aura pas fallu moins de huit mois et de nombreux allers-retours entre Paris et Perpignan pour monter ce meeting, chaque jour apportant son lot d'exigences de la part de l'autorité. Vous en doutez ? Alors quelques exemples, parmi tant d'autres, éclaireront mes propos.

Comment séparer les spectateurs du meeting de la zone réservée aux évolutions des avions, dont l'accès est sous ultra haute surveillance ? À Oshkosh, les Américains – peu réputés pour leur désinvolture en matière de sûreté – se contentent de lignes tracées au sol. En France, la réglementation sur les manifestations aériennes exige une haie de barrières métalliques. À Perpignan, ce n'est pas encore assez : la sûreté aéroportuaire exige une double haie. À cela il convient d'ajouter un cordon de « vigiles » pour surveiller. Mais, au fait, pour surveiller qui ? Eh bien, le dangereux public. Il faut, je cite, « empêcher l'envahissement du terrain par le public grâce à un double rideau d'arrêt ». Après le football, le hooliganisme aurait donc fait son apparition dans le milieu aéronautique ? Il faut donc en urgence trouver 800 mètres de barrières. Facile ! Quant au rôle de vigiles, il serait tenu par les bénévoles du club local, qui doivent être accrédités pour circuler entre les deux rangs de barrières ! En jargon sécuritaire, ça s'appelle un « badge rouge », et on l'obtient en déposant une demande écrite trois semaines à l'avance. Il s'ensuit pour chaque postulant une enquête de moralité diligentée par la gendarmerie des transports aériens, afin de vérifier que le bénévole dévoué membre de l'aéroclub n'est pas en réalité un dangereux terroriste. « Passées les bornes, il n'y a plus de limites », disait le sapeur Camember.

**L'**équipe de France de voltige, notre équipe fédérale, est championne du monde. Notre fédération est championne du monde. Bravo et merci à Kathel Boulanger, Frédéric Chesneau, Renaud Écalle, Olivier Masurel, et Mathieu Roulet. Bravo à l'entraîneur Coco Bessièrre, bravo au directeur technique national Jacky Carriquiriberry. Et bravo à tous ceux qui, sur le terrain, font éclore et grandir les champions.

Le Premier ministre, monsieur François Fillon, m'a adressé à leur intention ses félicitations. Je suis certain que cet homme, par ailleurs passionné de sport automobile, capable d'apprécier cette performance, apprécierait tout autant l'ambiance du Tour aérien des jeunes pilotes, qui vient de se terminer, et le meeting exceptionnel qui a réuni 30 000 personnes à Perpignan. Parlons-en.

### Le royaume des autorités multiformes

Avec gravité – et avec colère – je dois dire que le Tour aérien 2007 et le très populaire meeting aérien de Perpignan seront peut-être les derniers. La faute à l'« autorité de réglementation » que nous appellerons plus simplement l'autorité.

En effet, il semble que dans l'esprit de l'autorité, les textes de réglementation et leur application stricte, voire même zélée, aient remplacé toute notion de discernement ou de bon sens. Le bréviaire qui dicte notre vie sur les aéroports s'appelle maintenant « Plan de sûreté aéroportuaire », relevé à la sauce « Vigipirate rouge ». La paranoïa autoentretenu en son nom conduit à des situations qui sont, au choix, ubuesques ou kafkaïennes. Pour la littérature, ces références sont des sommets. Pour l'aéronautique ce sont des abysses.

« Mais qui est l'autorité ? me demanderez-vous. Qu'on aille lui dire son fait... » L'autorité, ce sont localement des responsables qui se disent désolés d'appliquer des textes absurdes mais le font avec d'autant plus de zèle que les consignes viennent d'en haut. C'est qui, en haut ? On ne sait pas bien ; on ne sait plus qui régleme de l'Europe, de la DGAC, de l'Intérieur, du secrétariat général de la défense nationale... En haut, c'est le royaume des autorités multiformes et quasi ectoplasmiques.

## Ubu devenu fou d

Autre exemple concernant l'accueil du public menacé par l'insolation, les intempéries, les mouvements de panique et j'en passe. En plus des bouteilles d'eau minérale disponibles au niveau des postes de secours pour prévenir les risques de déshydratation, le public doit pouvoir accéder à des points de distribution d'eau fraîche, ce que le plan d'organisation de la FFA a dûment prévu. Ah ! mais ce n'est pas suffisamment précis ! Combien de robinets à chaque point de distribution ? quel type de robinets ? jet ou douchette ? y a-t-il des gobelets ? de quelle nature ? en quelle matière ? y a-t-il des poubelles pour recueillir ces gobelets ? Oui, des poubelles sont prévues, mais elles sont en plastique non transparent, elles ne conviennent pas... Revoyez votre plan, Madame FFA !

Et mille autres exemples...

### La teuf aéronautique

Il aura donc fallu pas moins de huit mois et pas moins de huit déplacements sur place pour monter le meeting. Mais peut-être nous y sommes-nous mal pris ?

Comment n'y avons-nous pas pensé plus tôt ? Il suffisait de prendre exemple sur les organisateurs de tekniavals, qui nous ont montré tout leur savoir-faire, que ce soit à Vannes ou Angoulême en 2006, et à Saint-Brieuc en 2007. Dans la mise en place du teknoz de Saint-Brieuc, il a suffi aux organisateurs de dire, 24 heures avant, « on a décidé de faire la fête sur le terrain de Saint-Brieuc », pour que le préfet des Côtes-d'Armor



Le cliquet, vous le connaissez : c'est le sacro-saint « principe de précaution ». « Mais, direz-vous, le principe de précaution, dans une activité qui est en recherche permanente de sécurité, qui doit composer avec la sûreté, c'est une préoccupation légitime ! Le principe de précaution, c'est rechercher ce qui est bon pour les pratiquants, pour les tiers, pour la population, pour l'environnement, pour la planète... On ne peut pas objectivement s'y opposer, ce serait incivique, voire irresponsable ! » Vous n'y êtes pas du tout...

### Au nom du principe de précaution

Le principe de précaution, c'est le réflexe qui pousse chacun des rouages de la « machine à réglementer » à ne prendre aucune initiative ou décision qui pourrait lui être tant soit peu reprochée par l'autorité ectoplasmique pour une raison ou une autre. C'est en fait le refus de prendre ses responsabilités, ou même simplement de faire preuve de bon sens.

procède à la réquisition du terrain d'aviation et mette à leur disposition (aux frais de qui ??...) tout un dispositif sécuritaire (militaires, gendarmes, services sanitaires...) pour accueillir 30 000 ou 40 000 teufeurs dans des conditions optimales. J'ignore si les plans des organisateurs précisaient la taille des gobelets et la couleur des poubelles, j'ignore ce qu'il en était du double rang de barrières, j'ignore si chaque teufeur était muni d'un badge multicolore attestant ses accréditations, mais je pense que oui, sinon le préfet aurait interdit la

Pour bien me faire comprendre, quelques illustrations de cette situation. En Isère, mon ami Paul Bomel, au passé glorieux de pilote militaire en opérations, fouillé 7 fois au corps dans la même demi-journée parce qu'il a eu le tort de donner 7 leçons de pilotage. À Bergerac, le président de la fédération a été obligé de passer la douane pour un vol à destination de Castelsarrasin. À Perpignan, les pilotes de la Patrouille de France vertement interpellés par deux hommes aux vêtements noirs siglés « sûreté », parce que, lassés qu'ils étaient d'attendre depuis 40 minutes la voiture que nous ne pouvions leur envoyer (deux autres hommes en noir siglés « sûreté » nous l'avaient interdit), ils avaient entrepris d'aller de leurs avions à l'aéroclub à pied... Voilà la réalité quotidienne de notre aviation de loisir !

À Perpignan, il a fallu payer pour que des vigiles de nuit soient formés à la garde des avions. Si leurs chiens nous avaient mordus, au moins nous les avions payés pour cela. Ce qui est rassurant. Ubu ou Kafka, c'est selon.

C'est cela, le principe de précaution de la « machine à réglementer ». Voilà pourquoi je pense que, dans ce mouvement du broyeur qui s'accélère, il se pourrait bien que le meeting de Perpignan ait été le dernier.

Malgré toutes les épreuves imposées par notre autorité ubuesque kafkaïenne, le meeting de Perpignan a pu avoir lieu grâce à la mobilisation des bénévoles de l'aéroclub du Roussillon et de quelques autres de la FFA, bénévoles ou permanents. Mobilisation grandiose, généreuse, efficace, mais pour combien de temps encore... C'est sans doute le défi le plus difficile à relever qui attend les jeunes concurrents du TAJP, futurs dirigeants et animateurs de nos clubs, futurs responsables de notre pays : terrasser Ubu devenu fou de sûreté.

### BONS VOLS

Mais ce qui nous inquiète par-dessus tout, c'est que la machine à réglementer est une machine infernale, sorte d'immense roue broyeuse qui avance inexorablement et qui jamais ne revient en arrière car, mes amis, il s'agit d'une roue à cliquet ! Avec notre Ubu-Kafka aéronautique, il est toujours possible de rajouter une couche de contraintes, mais jamais d'en retirer une. Et qu'importe si le pratiquant en meurt, la machine continue à tourner parce que c'est dans sa nature.

→ Air Courtage Assurances

**Votre courtier  
spécialisé en aéronautique**



→ **Vous volez...  
êtes vous bien assuré ?**

**www.air-assurances.com**

## Nos Offres:

- Individuelle accident
- Assurance Emprunteur
- Casse de votre machine
- Financement aéronef
- Multirisques - hangar
- Manifestations aériennes



**...PARTENAIRE ASSURANCE  
DES ACTIVITES SPORTIVES  
ET DE LOISIR**

AIR COURTAGE ASSURANCES  
Hôtel d'entreprises «Pierre Blanche»  
Allée des Lilas BP 70008  
01155 St VULBAS CEDEX  
ffplum@air-assurances.com

▶ **N° Vert 0 800 777 107**

Appel gratuit