

ULM

info



Tour ULM 2005



Championnats du Monde



Règlementation,
que veulent-ils ?
que voulons nous ?



► Que veulent-ils ? Que voulons nous ?

La rentrée ne s'annonce pas vraiment rose. Ceux qui pensent que la FFPLUM fait de l'autosatisfaction en permanence en seront pour leurs frais !

Car s'il est naturel de mettre l'accent sur la bonne santé de la FFPLUM, qui dépasse cette année les 10.000 adhérents, et sur les dossiers conclus à notre avantage, il est aussi de notre devoir de souligner les difficultés que nous avons à traiter et d'avertir des périls qui nous guettent.

Ce n'est pas la première fois que j'écris que cette réglementation ULM française qui nous convient dans l'ensemble, parce qu'elle fait avant tout appel (ce qui est rare de nos jours) à la responsabilité individuelle de chacun des pilotes, n'est malheureusement pas un « droit acquis », et demande chaque jour de l'année à être défendue et protégée.

Les redevances, la voltige, le vol moteur arrêté, le remorquage de planeurs, l'accès aux terrains contrôlés, les balises de détresse pour ce qui concerne une partie des dossiers franco-français, les vols rémunérés, le travail aérien, le poids au décollage des ULM, l'exclusion des ULM du champ de compétence de l'EASA (Agence Européenne de Sécurité Aérienne) pour ce qui concerne le volet européen, sont autant de remises en cause, de « l'esprit » de la réglementation ULM actuelle, qui fait la richesse et le bien-fondé de notre pratique spécifique.

Si tout cela et d'autres choses encore devaient évoluer dans le mauvais sens, autant faire de l'avion léger plutôt que de s'agiter autour d'une coquille vide.

Ce n'est pas, de mon point de vue, pour adopter une attitude passéeiste et servile que vous avez élu le Comité Directeur de notre Fédération. Nous allons donc poursuivre notre combat pour continuer à vivre notre passion. Mais...

Que veulent-ils ?

- La question est posée à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) dont la grande réforme n'a pour l'instant apporté, en tout cas pour ce que nous en subissons, en terme d'amélioration annoncée, qu'une plus grande opacité, un flou artistique parfois savamment orchestré, une multiplication des intervenants dont certains découvrent notre milieu, une dissolution des responsabilités, des conflits internes qui nous sont préjudiciables. C'est exactement la crainte qui m'animaît et que j'exprimais dans ces mêmes colonnes en début d'année.

Nous souhaitons pourtant et ardemment en revenir aux rapports de confiance et à la politique claire qui étaient de mise il y a encore quelques mois seulement.

Nos dossiers avaient alors. Le Tour ULM est la meilleure preuve, concrète, de ce qu'une collaboration intelligente, sans arrière pensée, uniquement orientée vers le bien commun, c'est-à-dire le développement en sécurité de notre pratique Ultra Légère Motorisée, peut être non seulement possible mais surtout terriblement efficace. En unissant nos forces, nos potentiels, nos expériences et nos volontés sincères et désintéressées, il est évident que la réussite sera au rendez-vous. Encore faut-il une volonté partagée...et des instructions claires au plus haut niveau de la hiérarchie politique et administrative !

Considérons qu'il s'agit d'un appel de notre part qui sera entendu dans l'intérêt de nous tous.

Il ne suffit pas d'annoncer une politique en faveur de l'Aviation Sportive et de Loisir, mais de la traduire par des actes : correspondants clairement identifiés et responsables, concertation préalable à toute évolution de la réglementation, écoute et respect des pratiquants et de leurs représentants...

Nous allons tout faire dans les semaines qui viennent pour renouer un dialogue qui nous semble s'être dégradé ces temps derniers.

- La question est également posée aux institutions européennes en ce qui concerne l'orientation qu'elle veut donner au devenir de l'Aviation Ultra-Légère, sans remettre sans cesse

suite p3 ►

Un équilibre fragile

Cet ULM Info a quelques jours de retard, et le Mémo-Sécurité promis n'est pas encore là : le responsable de la communication ne fait pas son travail.

Sans nier ma part de responsabilité, il faut reconnaître que le nombre de sujets et leur complexité rendent la tâche du bénévole assez hardue.

Pour désigner ce phénomène, un sociologue contemporain va même jusqu'à parler de la "tyrannie de l'urgence". Ainsi, par exemple, l'email facilite la communication (on écrit plus que du simple courrier) et augmente l'impatience.

Pour l'instant la Fédération accompagne sans trop de heurts cette croissance du mouvement ULM et cette exigence d'efficacité mais l'équilibre est fragile. Que chacun en prenne conscience.

On est pas licencié d'une fédération comme on est abonné à un opérateur téléphonique. Mais bien entendu, avant le prochain ULM Info qui sera vraiment en décembre, vous aurez le Mémo Sécurité qui sera vraiment dans votre boîte aux lettres.

Bonne lecture.

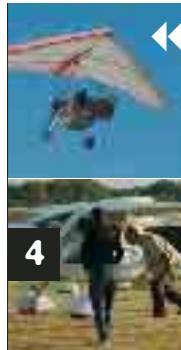
Sébastien Perrot.
Rédacteur en chef.

le 10
millième !

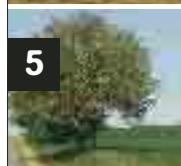


Félicitations à
Camille HORNICK,
10 000 ème licencié
à la FFPLUM du Comité
Régional de Franche Comté.

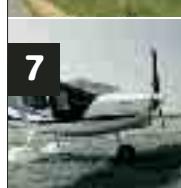
Sa licence lui a été
délivrée par la Sté affiliée
Audib'air.



4



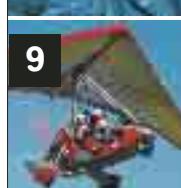
5



7



8



9



11



12



16

Que veulent-ils ?
Que voulons nous ?
l'éditorial



17

Le danger vient
de l'intérieur
Salon de Blois, focus...



20

Sécurité
un nouveau venu à la
commission "accidentologie"



21

Ekolot JK05 Junior
interdiction de vol levée



22

Bia-CAEA
c'est la rentrée



24

Baptêmes de l'air
à titre onéreux
rappels



25

Volez au féminin !
Rassemblement
en Beaujolais

14



la boutique
fédérale



Ulm Info est la revue de la
Fédération Française de Planeur
Ultra Léger Motorisé.
FFPLUM
96 bis, rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax. 01 49 81 74 51
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

**Abonnement
annuel 2005 (7,56 €)**
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 Mereuze

Rédacteur en Chef
Sébastien Perrot

Crédit Photos : Philippe Tisserant

Contact publicité Sébastien Perrot

Imprimé en France. 10000 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 09.2005



Que veulent-ils ? Que voulons nous ?

► en cause les choix opérés après de longs mois de travail. Les politiques en ZigZags de l'EASA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) en la matière, ainsi que de la Commission Européenne et du Parlement Européen, favorisent toutes les manœuvres, les spéculations, et désorientent pilotes, constructeurs et professionnels, fonctionnaires nationaux. Il est difficile dans ces conditions de futur "flottant" de travailler sereinement et sérieusement à nos projets. Sans compter que ce flou artistique européen est pleinement et fort à propos utilisé en France à chaque fois que l'on veut nous rogner les ailes : "C'est l'Europe qui le veut"... entendons nous à tout bout de champ ! C'est souvent commode !



Que voulons-nous ?

La question est posée à nos pilotes, dont certains veulent bénéficier tout à la fois des avantages de l'Aviation Légère traditionnelle et des avantages de la réglementation ULM. Désolé de les contredire, mais cela est tout à fait impossible !

Dans ce domaine, le choix fondamental est celui du poids maximum au décollage. Chacun peut avoir un jugement sur les limites actuelles, s'en satisfaire ou les trouver inadaptées. De nombreux articles, courriers, éditoriaux et études techniques ont traité et traitent encore aujourd'hui de ce sujet. Il divise toujours autant une partie de notre communauté, des constructeurs, des fonctionnaires et techniciens, en France et à l'étranger, de même que les différentes organisations représentatives au sein de l'EMF (European Microlight Federation) ou que les responsables de l'EASA et les politiques de la Commission Européenne.



Je ne reprendrai pas, dans le cadre de cet éditorial, les arguments des "pour" et des "contre".

Une seule vérité importe, et qu'aucun d'entre nous ne peut nier sans vouloir masquer la vérité :

Aussi bien en France qu'au niveau des institutions européennes, les responsables sont unanimes sur le fait qu'un accroissement des poids max autorisés au décollage (qu'ils seraient prêts à accorder) les amènerait à réglementer à un niveau supérieur la pratique de l'ULM. Pour certains pays voisins la pilule ne serait pas trop amère...mais en France notamment (mais pas seu-

lement !) les effets seraient catastrophiques.

Nous avons les preuves écrites de ce que nous affirmons et les affirmations contraires sont tout simplement mensongères.

Le choix de se battre pour conserver les limites actuelles de poids a donc, pour ces raisons, été fait par les Présidents des Clubs à la quasi unanimité lors de notre dernière Assemblée Générale. C'est ce mandat qui nous a été confié et que nous défendrons tant que nos électeurs nous donneront leur confiance.

D'ailleurs nous ne sommes pas techniquement et politiquement désarmés :

- Il existe en effet aujourd'hui des multiaxes modernes et très performants, notamment français, qui grâce aux efforts de leurs concepteurs et constructeurs, offrent des masses à vide autorisant des charges utiles particulièrement raisonnables.



Le MCR, 247 Kg de masse à vide.

Il faut avoir le courage et la lucidité d'accorder nos rêves avec la réalité... l'inverse étant pure chimère ! Le parc ULM des multiaxes se conformera, avec le temps et la multiplication des contrôles à la source, à la réglementation (aujourd'hui le constructeur s'engage civilement et surtout pénallement par la fiche de pesée de chaque appareil...); c'est le pari que fait la FFPLUM (que certains jugeront probablement utopique). Mais nous croyons qu'il est réalisable et qu'il est préférable à long terme à une modification de la réglementation qui immanquablement serait remise en question très peu temps après... pour un peu plus de poids encore. Une attitude différente s'apparenterait à une "fuite en avant" !

- Il faut ensuite encourager la création d'une classe type LSA (Light Sport Aircraft) européenne qui permettra aux tenants du "plus lourd" de voler légalement dans les conditions de leur choix, mais sans mettre en péril tout l'édifice patiemment construit avec beaucoup de peine. Qu'ils ne s'étonnent pas alors d'avoir à subir, sans aucun doute, des contraintes supérieures à celles de l'ULM... puisqu'ils ne seront plus des pilotes d'ULM !



Que veulent-ils ? Que voulons nous ?



Dominique Mereuze sur le tour ULM.

C'est donc, sans ambiguïté et sans état d'àme, qu'avec les membres du Comité Directeur, je continuerai à défendre cette conception de l'ULM. Si d'aventure une autre orientation était un jour plébiscitée lors d'une Assemblée Générale, nous saurions nous effacer...

Mais pour le présent le chemin est tracé et il va tout droit !

Bons vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

AIRcontact

LE N°1 DES PETITES ANNONCES
POUR TOUS LES SPORTS AÉRIENS

AVION - HELICOPTERE - MOTOPLANEUR - PLANEUR - ULM - AUTOGLYRE - MONTGOLFIERE - DELTAPLANE
PARAPENTE - PARAPLANE - PARAMOTEUR - PARACHUTISME - KITE - CERF-VOLANT - AEROMODELISME

2 formules à votre service

JOURNAL GRATUIT*
(20 000 EXEMPLAIRES EN FRANCE-SUISSE-BELGIQUE)

+ www.air-contact.com

pour un maximum d'efficacité

Disposset directement
votre petite annonce sur
www.air-contact.com
cest plus rapide !

Pour diffuser votre offre ...
Tél : 33 (0)4-77-72-32-25 ou info@air-contact.com

POUR TOUT VENDRE ET TOUT ACHETER DANS LE DOMAINE DE VOTRE PASSION
Pièces détachées, accessoires, emplois - stages, Immobilier, locations - ventes aéronefs, manifestations ...



» Le danger vient de l'intérieur !



La visite du salon de Blois et surtout les discussions que j'ai pu avoir avec les commerciaux de certains importateurs m'ont laissé un goût amer et me font peur pour l'avenir de notre mouvement. C'est pourquoi je tiens à remettre les choses à leur place.

Il est évident que le marché s'oriente vers des machines 3 axes de plus en plus évoluées et performantes se rapprochant des avions, si ce n'est en les dépassant, mais à des prix pas toujours compatibles avec le portefeuille de l'ulmiste moyen. Par contre, il est évident que pour un distributeur la marge sera d'autant meilleure que l'appareil coûtera cher, il est plus intéressant pour lui de vendre un ULM à cent mille euros que deux Sky Ranger 582.

Cette tendance est renforcée par l'arrivée massive dans le monde ULM de pilotes Avion dégoûtés par les contraintes de l'aviation légère et qui souhaiteraient retrouver dans l'ULM leurs habitudes passées. Cette population est bien souvent plus argenteé que les ulmistes et ne rechigne pas devant le prix d'un ULM "haut de gamme" d'autant plus que leur formation est déjà faite et que leur expérience aéronautique leur permet de s'intéresser à ce type d'ULM.

Tant que l'ULM "haut de gamme" reste un "vrai ULM", (j'en-tends par là une masse à vide largement dans les "clois", et une distance d'atterrissement suffisamment courte permettant d'espérer qu'une "vache" en campagne ne se transforme pas à coup sur en accident grave) je ne peux que me réjouir de voir de telles machines, cela prouve que les constructeurs, à force d'imagination et de recherche ont su faire ce qui, hier, semblait impossible.

Soit dit en passant : je suis heureux de constater que les quelques constructeurs français qui restent, ont tous fait cet effort et de plus, leurs produits ont été contrôlés par la DGAC.

Je résumerai le dialogue que j'ai pu avoir avec certains importateurs peu scrupuleux (heureusement ils ne le sont pas tous), au demeurant, commercialisant de très belles et performantes machines.

Après les questions d'usage, celles qui fâchent :

- ✗ Quel est le poids à vide de votre machine ? **280 Kg**
- ✗ Oui mais celle qui est exposée ? **Celle là 300 Kg**
- ✗ D'où vient cette différence ? **C'est les équipements : la radio, le transpondeur, le parachute, etc..**

X Ne craignez-vous pas que dans ces conditions l'utilisateur soit toujours au-delà du poids en charge autorisé 450Kg (472,5Kg avec parachute) et qu'en cas d'accident son assurance ne le couvre pas ? Il vaut mieux une machine un peu lourde mais qui soit solide et ne casse pas en vol. De toute façon la norme ULM devrait être au moins 500Kg comme dans les autres pays.

Ce qu'il ne fallait pas dire (j'espère que c'est par ignorance) ! Si ce vendeur argumente devant un ulmiste averti, ce dernier est suffisamment informé pour savoir ce qu'il doit faire. Par contre, certains anciens "avionneux" se tournant vers l'ULM seront contents d'entendre un tel langage et prêts à y adhérer. Une remarque en passant : le poids n'est en aucun cas un gage de robustesse, bien au contraire les moments d'inertie lui sont proportionnels et, qu'est ce qui compte en turbulence, c'est d'avoir le moins d'inertie possible et également en cas de contact brutal avec la planète.

Si la norme ULM passait à 500 Kg comme vous semblez le souhaiter, il est évident que le mouvement ULM tout entier subirait de nombreuses contraintes, vous voulez réinventer l'aviation légère qui est mourante justement à cause de ces contraintes.

Il n'y a pas de risque car l'ULM est exclu du domaine de compétence de l'EASA.

Là c'en est trop ! Il ne faut pas raconter n'importe quoi, mais quelle irresponsabilité, j'espère seulement que c'est par manque de connaissance et non pas par volontariat ! (Nous avons pourtant à faire à des professionnels et des spécialistes de l'ULM...)

Remettons les pendules à l'heure : Il est vrai que l'ULM est exclu du domaine de compétence de l'EASA* et dépend uniquement de notre DGAC nationale, mais seulement dans sa définition actuelle. S'il devait migrer vers une classe à 500Kg, il passerait alors dans le domaine de compétence de l'EASA avec toutes les contraintes européennes lourdes et coûteuses qui s'y rattacherait.

Ulmitistes, informez-vous

Ne prenez pas pour argent comptant ce que vous avez envie d'entendre.

Votre Fédération est là pour défendre vos intérêts et elle s'y emploie avec ardeur et efficacité.

Ne lui rendez pas la tâche encore plus difficile en écoutant et amplifiant le "champ des sirènes".



Pour les sceptiques : extrait du texte officiel site Internet fédéral www.ffplum.com

Voir également ULM Info N°49 page 11.

Jean-Pierre Grené



» Un nouveau venu pour la commission "accidentologie"

Thierry Couderc, dont le passé professionnel aéronautique est une garantie de sérieux et de compétence, a accepté d'intégrer l'équipe fédérale de la Commission "Accidentologie". Nous connaissons tous l'importance que revêt pour notre Fédération l'étude des accidents, la connaissance de leurs causes et de leurs facteurs, afin de proposer les moyens et les actions indispensables à en diminuer le nombre, les effets ainsi que l'impact négatif qu'ils génèrent.

Contribuer à éviter des accidents, c'est avant tout participer à éviter des drames humains insupportables (fin septembre nous déplorons 17 victimes depuis le début de l'année). Un seul accident est un accident de trop. Et jamais nous ne pourrons faire de l'autosatisfaction dans ce domaine. Mais nous devons aussi rétablir chaque fois que nous le pouvons et avec toute l'objectivité indispensable, la réalité des statistiques.

Or, contrairement aux idées reçues et colportées à l'envie, voler en ULM n'est pas plus dangereux que de pratiquer d'autres activités aéronautiques. Au contraire, ces derniers temps, les statistiques nous seraient plutôt favorables. Certes l'année n'est pas terminée, mais nous enregistrons aujourd'hui 35% de décès en moins par rapport à l'an dernier. Un lissage sur ces dernières années nous prouve que cette tendance est constante.

Nous n'avons donc pas à rougir de notre activité !

Mais notre pratique comporte des risques et rien n'est jamais acquis, tout particulièrement dans ce domaine très sensible. C'est pourquoi nous continuerons sans relâche notre tâche qui s'apparente à une "assistance à personne en danger" !

Bienvenue à Thierry Couderc.
Dominique MEREUZE

» **Le vol, c'est motivant, passionnant, gratifiant, magique. C'est quand cela devient banal ou amusant, que ça commence à être dangereux !**

Les événements que sont le tour de France ULM, le salon de Blois ou les compétitions, sont de grandes réussites, à l'ombre desquelles sont réalisées un très grand nombre d'heures de vol par les pratiquants plus anonymes. Ce n'est plus un secret pour personne, les pilotes d'ULM sont probablement les acteurs de l'aviation de loisir qui volent le plus. Les ULMistes savent donc être talentueux, mais face à certains accidents, on arrive à se demander si parfois, nous n'avons pas un peu tendance à oublier les bases fondamentales du pilotage ? C'est d'autant plus dommage que, comme d'habitude, quelques événements dramatiques et statistiquement peu représentatifs, suffisent à occulter les progrès réalisés.

Le moins que l'on puisse dire en effet, est que ces derniers mois auront été particulièrement préoccupants quant à la sécurité. Plusieurs de nos camarades sont morts dans l'exercice de leur passion, entraînant parfois avec eux des gens qui se faisaient une joie de découvrir le vol ou, ce qui est encore pire si c'est possible, qui s'étaient juste "laissé convaincre" de voler. Nous déplorons de surcroît un trop grand nombre d'accidents heureusement moins graves.

Le pilote

Depuis que la fédération m'a fait l'honneur de me demander de me pencher sur la sécurité, j'ai pu étudier les comptes-rendus initiaux des événements aériens qui nous concernent...

On relève que les accidents initialement provoqués par des ruptures structurelles restent particulièrement rares. Lorsque celles-ci interviennent, c'est plutôt à la suite d'atterrissements durs, ou de manœuvres comme les évolutions sous fort facteur de charge, voire au-delà de la VNE.

Ainsi, qu'il s'agisse d'accidents graves ou de simples incidents, il apparaît qu'ils résultent majoritairement de ce que l'on appelle une "cause opérationnelle isolée". Cela signifie que ce sont des événements dont l'origine est un problème de mise en œuvre n'impliquant pas de tiers, bref, des fautes de pilotage pures et simples !

Effet pervers

Ce phénomène peut probablement être analysé comme un effet pervers du dynamisme actuel du mouvement ULM. En effet, le pilote est porteur de passion. Alors si l'on n'y prend garde, on se laisse facilement gagner par une forme de fougue et d'enthousiasme aveugle.

Deux sentiments peuvent apparaître, tout aussi dangereux l'un que l'autre :

- Emporté par sa passion, encouragé par une routine bien maî-

sécurité
ULM

Nous vous l'avons promis à la fin de l'été, il arrive avec un peu de retard.

édition disponible courant novembre

suite p6 ►



L'ULM doit se poser en campagne sans difficulté.

trisée, le pilote banalise le fait de voler. Il finit par aller piloter dans un état d'esprit proche de celui du gamin qui fait le tour du pâté de maison avec son scooter, c'est-à-dire à peu près sans préparation sérieuse.

- Enthousiaste et expérimenté, le pratiquant ou la pratiquante développe un sentiment d'invulnérabilité. Il (ou elle, mais beaucoup plus rarement) est atteint de ce que les analystes américains des années 1950/60 appelaient "le syndrome du pilote de casserole" - donnez-moi une casserole avec un moteur et une hélice, je vous la fais voler sans problème. Celui-là est conscient des procédures qu'il transgresse, mais reste convaincu plus ou moins aveuglément qu'il peut toujours s'en tirer.

La recrudescence d'accidents que nous observons serait donc au moins en partie d'origine comportementale. Cela peut laisser dubitatif, mais comment expliquer autrement ce que l'on observe, face à la grossièreté de certaines erreurs commises et à l'expérience plutôt élevée des pilotes qui en ont été victimes ? Que dire des pertes de contrôle par beau temps en final et lors de décollages, sans problème mécanique avéré, tout cela parce que ces manœuvres ont été réalisées par distraction à contre QFU avec des composantes de vent arrière proches de la vitesse de rotation ?

Dans un autre registre, on nous rapporte plusieurs décollages avec les commandes de vol montées à l'envers. De même lorsqu'un pilote victime d'un arrêt moteur au décollage sur panne sèche, reconnaît avoir complètement oublié de se préoccuper du carburant, on doit s'interroger sur l'exécution de l'indispensable visite avant vol.

Le parachute

Dans un tel contexte, il faut évidemment encourager sans réserve l'emport du parachute car il sauve des vies. Mais en soi, ce n'est pas un équipement de sécurité, c'est un engin de sauvetage. Ce distinguo n'est pas anodin. Le parachute ne permet pas de réduire le nombre d'accidents, mais seulement d'en limiter les conséquences. Face à des comportements comme ceux qui sont décrits ci-dessus, il convient de garder à l'esprit que cet équipement peut aussi avoir pour effet pervers de

rendre son possesseur exagérément audacieux. Que dire en effet de ce pilote qui avoue acquérir un parachute parce qu'il en a "marre de contourner la forêt des Landes", comme si cet accessoire avait pour objet d'affranchir son possesseur d'un comportement sûr.

On relève en outre nombre d'évolutions trop près du sol. Plusieurs machines accidentées sont ainsi suspectées d'être sorties de leur domaine de vol dans les turbulences, surpris par une aérorologie un peu limite, et à une hauteur trop basse pour que le déploiement du parachute soit vraiment efficace. La première chose à faire est donc de ne jamais rester près du sol sans nécessité. Comme les marins qui craignent la proximité de la côte lorsqu'ils ne sont pas au port, en dehors des manœuvres de terrain, gardons toujours assez hauteur pour avoir le temps de réagir.

Il n'est évidemment pas question de comparer l'ampleur des catastrophes qui ont touché les transports aériens avec celles, beaucoup plus modestes, qui concernent nos ULM. Mais il faut cependant avoir bien conscience que l'aviation est un tout.

Une personne étrangère à l'aéronautique réagit souvent de la même façon à l'annonce d'un crash catastrophique à l'autre bout du monde et à la lecture de l'entrefilet qui relate l'atterrisage en campagne d'un ULM ou d'un planeur sur sa commune. L'amalgame est vite fait : l'avion, c'est dangereux !

Pas de psychose

Evitons bien sûr de donner prise à une sorte de psychose de la loi des séries, sans quoi, paralysé par le principe de précaution, un jour plus personne ne pourra voler.

Mais il faut avoir à cœur de toujours le faire en sécurité.

Nous devons garder à l'esprit qu'à l'opposé des autres formes de loisir aérien, notre activité n'est pas systématiquement pratiquée au sein d'une réelle ambiance club.

Il y a en effet beaucoup de pilotes que l'on peut qualifier d'isolés parce qu'ils sont propriétaires de leur machine.

Ils ne doivent de compte à personne et ne se soumettent pas naturellement à la surveillance d'un chef pilote ou d'un instructeur. Ils laissent donc leur pratique dériver et oublient un peu les procédures d'urgence et les comportements dangereux à éviter. Il faut en permanence avoir conscience que voler ne peut être une activité anodine pour laquelle on peut confondre passion raisonnée et enthousiasme aveugle.

La seule attitude compatible avec le vol est un mélange de rigueur, d'attention et de modestie.

Thierry Couderc



► **L'interdiction de vol concernant L'EKOLOT JK05 Junior est désormais levée**

RAISONS

- Suite à un accident survenu le 25 mars 2005 en Espagne, l'aviation civile polonaise a émis une Consigne de Navigabilité imposant l'arrêt des vols de tous les types d'ULM concernés dans l'attente des résultats de l'enquête sur les raisons de cet accident.
- Le 5 juillet 2005, l'autorité polonaise a émis une nouvelle Consigne de Navigabilité, référence n° SP- 0005-2005-A, précisant que la remise en service des ULM Ekolot JK-05, non contrôlés par l'autorité polonaise, est de la compétence de l'autorité du pays où l'ULM est identifié.

- Après étude des documents techniques fournis par la société Ekolot, portant notamment sur l'anémomètre et l'absence de flottement (flutter) de l'ULM jusqu'à la VNE, la présente consigne est révisée.

AVIS D'ANNULATION

Cette Consigne de Navigabilité est annulée.

carbone
ULM



PENDULAIRE ENTIÈREMENT EN COMPOSITE

ALLIANT CONFORT - SÉCURITÉ - ÉCONOMIE

MOTEUR NISSAN-SROLL - LE 4T AU PRIX DU 2T -

CONSOMMATION EN CROISIÈRE 8L/H



AVIATEC

89250 CHEMILLY / YONNE - 0386479388 - 0607472555 - AVIATEC-ULM.COM



► BIA CAEA : C'est la rentrée

Voilà, les vacances sont terminées et la rentrée des classes est faite. Pour cette nouvelle rentrée scolaire, nous allons envisager des actions en milieu scolaire pour développer auprès des jeunes notre passion : l'ULM.

D'abord le Brevet d'Initiation Aéronautique : BIA

C'est un diplôme conjoint aux ministères en charge de l'Education Nationale et des Transports. Il a pour objectif de faire découvrir aux jeunes scolaires (et aux moins jeunes) les bases techniques de l'aviation dans un but de remédiation scolaire et de liens entre l'école et les milieux professionnels. Cet examen est organisé par le rectorat de chaque académie et l'inscription est gratuite.

Il comporte 5 épreuves :

- aéronautique et mécanique de vol,
- connaissance des aéronefs météo,
- navigation sécurité,
- histoire aéronautique,
- et une épreuve facultative (habituellement aéromodélisme).

Le niveau est accessible aux élèves de seconde ou de première des lycées.

En milieu scolaire l'enseignement, d'une durée de l'ordre d'une quarantaine d'heures, est effectué sous la responsabilité d'un titulaire du CAEA (voir plus loin).

Des actions complémentaires, comme visite d'entreprise, de club, d'aérodromes voire même de construction amateur, peuvent y être associées.

Notre Fédération soutient les jeunes (moins de 25ans) en leur proposant des subventions plus importantes pour le brevet de pilote et offre des vols d'initiations, sous certaines conditions, dans les clubs affiliés à la FFPLUM.

Ensuite le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique : CAEA

C'est un diplôme conjoint aux ministères en charge de l'Education Nationale et des Transports. Il a pour objectif d'assurer la formation des enseignants de BIA.

C'est un diplôme de niveau Bac +2 qui représente une formation théorique d'environ 100h donc qui nécessite un effort de préparation assez important. Notons qu'un instructeur ULM peut l'obtenir par équivalence sous condition d'une attestation de suivi d'un cycle de formation au fonctionnement de l'Education Nationale délivré par le rectorat de l'académie.

Réciproquement, le titulaire du CAEA a équivalence de la formation théorique d'instructeur. Il ne doit préparer que l'examen pratique.

Le diplôme est gratuit, l'examen est organisé en même temps que le BIA c'est-à-dire vers la mi mai. L'inscription se fait vers mars auprès des rectorats. Le programme est le même que celui des BIA mais à un niveau beaucoup plus élevé.

Des cours, des polycopiés de cours sont diffusés par l'université de Créteil.

 (pigaillem@univ-paris12.fr).

Alors et l'ULM là dedans.

Profitons des opportunités qui nous sont offertes.

Une première chose est de contacter les Enseignants, membres de la FFPLUM (pilotes et surtout instructeurs) et les inciter à obtenir le CAEA.

Les Comités Régionaux peuvent avoir en ce domaine une action décisive.

Nous pouvons ensuite développer les vols d'initiation (en milieu scolaire) par les enseignants pilotes ULM dans les clubs affiliés à la FFPLUM.

Ce n'est pas facile pour des raisons de responsabilité, d'intégration dans le projet d'établissement, de contact avec les parents pour les mineurs...

Le rôle des clubs est important, la coopération d'un enseignant indispensable. La politique fédérale est de soutenir ces actions par des aides financières.

Enfin, pour des raisons de communication, nous envisageons aussi de proposer une épreuve facultative ULM dans l'examen du BIA .

Il nous faudra certainement votre aide pour bâtir des épreuves et les proposer aux différents rectorats.



Bourses

- **Aide 15-25 ans** Une majoration est accordée aux élèves qui sont titulaires du BIA et/ou qui suivent leur formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral.
- **Aide à la formation des pilotes**
 - 305 € - Montant de base
 - 400 € - Montant accordé au candidat suivant sa formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral
 - 457 € - Montant accordé au candidat détenteur du BIA
 - 550 € - Montant accordé au candidat détenteur du BIA, et suivant sa formation au sein d'un établissement ayant reçu le label fédéral
- **Aide à la formation des instructeurs bénévoles**
 - 1 525 € - Montant fixe

► Le Baptême de l'air à titre onéreux

(Vols d'initiation, de découverte, de promenade...rémunérés)

L'article d'ULM INFO N° 52, relatif aux "baptêmes de l'air" rémunérés, a suscité de nombreuses questions des pilotes, instructeurs et Presidents de Club.

Il faut tout d'abord considérer que sont assimilés aux "baptêmes de l'air" à titre onéreux, les vols (rémunérés) d'initiation, de découverte, de promenade, etc... Sont bien entendu exclus de cette catégorie les vols rémunérés dans le cadre de la formation au pilotage et de l'enseignement, réalisés par un instructeur dont la qualification est valide (formation initiale de pilote avec déclaration de début de formation, perfectionnement d'un pilote breveté au pilotage et à la navigation, formation aux qualifications radio, emport de passager, etc.).

Prenant donc en considération les interrogations qui nous sont parvenues sur un sujet qui n'est simple que d'apparence, nous allons essayer de synthétiser :

Nous ne traiterons par ailleurs ici que de l'aspect réglementaire et de celui de l'assurance Responsabilité Civile :

- Le baptême de l'air à "titre onéreux" peut être effectué, réglementairement, par **tout** pilote d'ULM, titulaire des "Brevet et Licence de pilote d'ULM", dans la (ou les...) classe pour laquelle il est qualifié, et détenteur de la qualification "Emport de passager". En effet, il n'existe pas dans le domaine de l'ULM de titre de Pilote Professionnel.

- Le vol de baptême est considéré comme réalisé à titre onéreux lorsqu'il est demandé au passager une participation financière, quelle que soit la hauteur de son montant.

- Le "baptême" à titre onéreux doit se dérouler obligatoirement dans le cadre du "Vol Local". Ce dernier se définit comme un vol ayant un point identique de départ et d'arrivée, ne comportant aucune escale, et effectué dans un rayon n'excédant pas 40 Km. Un vol rémunéré réalisé hors de ces contraintes est du domaine du transport public, qui nécessite un Certificat

de Transporteur Aérien, qu'il est impossible d'obtenir dans le cadre de l'Ultra Léger Motorisé (Aéronefs non certifiés, etc.)

- Le pilote doit être titulaire d'une assurance "Responsabilité Civile" (incluant une clause Risques de Guerre et d'Attentat), destinée à couvrir les dommages causés par lui même ou son ULM à son passager, aux tiers et aux biens, tant en l'air qu'au sol (les Risques de Guerre et d'Attentat sont automatiquement couverts par le contrat fédéral).

En ce qui concerne l'assurance Responsabilité Civile obligatoire, quelles sont les modalités de couverture du contrat fédéral ?

- Le pilote (propriétaire ou non), licencié à la FFPLUM, doit avoir contracté une assurance **Responsabilité Civile "Utilisateur" biplace, ou** le propriétaire de l'ULM (privé ou club) une **Responsabilité Civile "Aéronef"**. Donc, la Responsabilité Civile du pilote qui réalise le baptême rémunéré est couvert indifféremment, soit par sa RC utilisateur, soit par la RC Aéronef du propriétaire.

- Le contrat fédéral ne distingue pas les baptêmes à titre onéreux effectués par un pilote dans le cadre privé, de ceux réalisés dans le cadre d'une association ou d'une entreprise à but lucratif. C'est une avancée significative par rapport aux contrats antérieurs qui exigeaient que le baptême soit effectué exclusivement au profit d'une association ou d'une entreprise affiliée.

- L'instructeur, licencié à la FFPLUM, est automatiquement couvert par sa RC Utilisateur, ou une RC Aéronef.

- Le pilote, non instructeur, licencié à la FFPLUM, doit en revanche s'être vu délivré par un instructeur licencié à la FFPLUM, s'il est adhérent individuel, ou par le Président ou l'instructeur de son club, s'il est adhérent à une association, une attestation "d'expérience suffisante". Dans ce dernier cas il peut, comme précisé plus haut, bien entendu, effectuer des baptêmes à titre onéreux aussi bien au profit de son club, sur son appareil ou celui du club, qu'à son profit personnel, avec son ULM.

Attention

L'attestation ne doit en aucun cas être de complaisance. L'instructeur ou le Président qui la délivre engage en effet sa responsabilité civile et pénale dans le cas où un juge prouverait que le pilote, au moment de l'accident, était en réalité "sans réelle expérience suffisante". Mais à contrario, si l'accident était dû, en dépit d'une expérience prouvée du pilote, à une faute uniquement personnelle de celui-ci, la responsabilité du Président et/ou de l'instructeur ne devrait pas être engagée.

- Dans tous les cas le terrain, de départ et d'arrivée (aérodrome, plate-forme ULM, terrain occasionnel...) doit répondre aux exigences de la réglementation, mais peut être différent de celui où est basé l'ULM utilisé. Les baptêmes effectués dans le cadre d'une "manifestation aérienne" nécessitant un arrêté préfectoral, obéissent à des règles un peu plus contraignantes. (Arrêté du 4 Avril 1996 - Décret du 13 Mars 2003) à consulter sur le site de la DGAC).

Attention

Ne confondez pas votre responsabilité civile, qui couvre l'assurance, avec votre responsabilité pénale... qui n'est jamais couverte par l'assurance (voir guide de l'assurance...) !



Les indications de Michel Maugard (ULM INFO N°52), relatives au régime fiscal des baptêmes à titre onéreux restent pertinentes...

Reconnaissons pour terminer que ce régime français des vols de "baptêmes" réalisés à titre onéreux est somme toute assez souple et libéral. Il est d'ailleurs pratiquement unique en Europe. De ce fait il est menacé par les instances européennes. Nous aurons donc certainement l'occasion de revenir sur le sujet très prochainement.

N'hésitez pas à nous questionner ou à interroger Air Courtage
Assurance
(0 800 777 107) !



**GRAND SUD
EVASION**



Présente

du 10 au 19 novembre 2005

le CHOTT EVASION TUNISIE 2005

avec le concours de l'OFFICE NATIONAL du TOURISME TUNISIEN

Aventure
et bonheur



Comme chaque année à la même époque, Zinedine SABAOUI, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique, vous invitent à participer au :
CHOTT EVASION TUNISIE 2005.
Sur un parcours majestueux, du Grand Erg Oriental (Ksar Bouldane), aux rivages de la côte méditerranéenne (île de Ojerba), en traversant l'immensité du Chott El Jerid (fleuve), ce circuit découverte s'adresse aux ULM de toutes classes, ainsi qu'aux véhicules 4x4 d'accompagnement qui se partageront les émotions et les plaisirs, sans cesse renouvelées, de cette grande fête du désert.



du 13 au 22
mars 2006

avec le concours de l'OFFICE
NATIONAL du TOURISME

MAROCAIN

MAROC EVASION 2006

de l'ATLANTIQUE à l'ATLAS

Nouveau
parcours

L'Aventure Bonheur

Sur un nouveau parcours et une formule modifiée au départ de Marrakech au pied de l'Atlas, en direction du port d'Essaouira, nous survolerons le Grand Sud marocain en passant par les vallées du Drâa et du Dadès, en direction des dunes de Merzouga. Zinedine SABAOUI, initiateur des grands raids ULM africains, et Gilles FINET à la direction technique, vous invitent à participer au : MAROC EVASION 2006



GRAND SUD EVASION

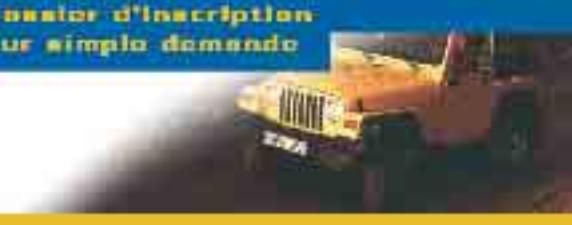
66 RUE PAUL CLAUDEL - 21000 DIJON

T.+F. +33.(0)3 80 43 46 93

GSM. +33.(0)6 13 60 91 97

MAIL grandsud@grandsudevasion.com

Bulletin d'inscription
sur simple demande





► Volez au féminin ! Rassemblement ULM Femmes 2005 en Beaujolais

Pour ce deuxième rassemblement national, organisé par le Comité Rhône Alpes, ce sont 50 machines et plus de 120 visiteurs dont une bonne trentaine de femmes "pilotes, élèves pilotes et navigatrices" qui sont venus se poser tout au long du week-end sur l'aérodrome de Villefranche Tarare, au cœur du Beaujolais.

Presque toutes les classes ULM étaient représentées : pendulaires, 3 axes, 2 axes, autogyres et paramoteurs. Toutefois ce sont les pendulaires qui étaient les plus nombreux. Du jamais vu sur l'aérodrome de Villefranche Tarare !

La soirée fut très animée avec la dégustation des crus du Beaujolais offerte par un groupe de viticultrices "les 12 étoiles du Beaujolais", la remise d'un très joli torchon au couleur du Beaujolais et un coffret de 2 bouteilles "Beaujolais et Côte de

Brouilly" à chacune de ces dames, un défilé de mode très chaud et soirée musicale "blues et rock".

Trois pilotes ont été sélectionnées et ont reçu les trophées réalisés spécialement par des femmes artistes, peintre, sculpteur, modiste, pour des femmes pilotes !

Ne manquez pas d'aller voir les photos et autres infos post rassemblement sur : <http://ulmfemmes.site.voila.fr>



Les Comités Régionaux

Région	Président	Adresse	CP	Ville	Tél	Email
Alsace	Daniel RINGENBACH	12, rue des Bleuets	68440	HABSBHEIM	06-80-87-63-47	ringenbach.d@evhr.fr
Aquitaine	Philippe BILLAND	4477, route des Lacs	40600	BISCAROSSE	05-58-09-87-52	dmirette@aol.com
Auvergne	GÉRARD MOLLARD	La Courcelle	03500	VERNEUIL EN BOURBONNAIS	06-16-42-14-73	francoise.katz@free.fr
Basse Normandie	Claude BILLIAU	ULM Club Normandie Seine	14130	BONNEVILLE LA LOUVET	02-31-65-43-55	claude.billiau@wanadoo.fr
Bourgogne	Jacky ROBIN	23, rue J. Broquars	21121	FONTAINES LES DIJON	06-80-74-22-23	jeti.robin@wanadoo.fr
Bretagne	Sylvain LEFLON	13, rue Maurice Blondel	29200	BREST	02-98-49-53-23	sylvain.leflon@laposte.net
Centre	Thierry CHARAMON	20, rue des vignes	45760	BOIGNY SUR BIONNE	02-38-75-27-27	comiteRCffplum@france.com
Champagne-Ardennes	Nelly BRUN	1, chemin de la Garenne	51120	VILLENEUVE SAINT VISTRE	06-72-72-74-54	nely.brun@laposte.net
Corse	Michel MOTHERE	Santa Lina Parc Fiorella - Bat. A	20000	AJACCIO	06-84-82-56-73	mamimot@wanadoo.fr
Franche Comté	Olivier BON	Route d'Aubigney	70140	VADANS	03-84-31-55-40 06-77-37-63-68	cr.ffplum.franchisecomte@tiscali.fr
Haute Normandie	Edmond REZE	5, résidence petit prés Route de Montville	76770	MALAUNAY	02-35-76-12-48	edmond.reze@wanadoo.fr
Ile-de-France	Robert BUISSON	14, square des Villebenettes	78160	MARLY LE ROI	01-64-09-68-22 06-09-24-99-21	comiteulmidf@free.fr
La Réunion	Jean-Pierre LAGRAULET	Bernica - 34, chemin Bosse	97435	SAINT GILLES LES HAUTS	06-92-76-01-19	jplagraulet@netcourrier.com
Languedoc Roussillon	Joëli CASTELLA	2, chemin de la Gourgue	34370	CREISSAN	04-67-93-80-04 06-85-03-44-98	comiteregional@wanadoo.fr
Limousin	André PHALIPPOU	5, rue Louis Chadourne	87170	ISLE	05-55-01-52-48	arnocelerier@wanadoo.fr
Lorraine	Nathalie MICHEL	90, rue des Frères Friant	57260	DIEUZE	06-16-99-73-30	nathalie.michelmarc@free.fr
Midi-Pyrénées	Michel MARQUE	6, impasse de la Vigne	31320	AUZEVILLE	05-61-73-12-85 06-76-76-08-10	pauldellac@tele2.fr
Nord Pas de Calais	Jean-Marie MONKA	Aérodrome de Vitry en Artois	62117	BREBIERES	06-99-44-09-05	monkajeanmarie@yahoo.fr
Nouvelle Calédonie	Jean-Pierre GALLIOT	B.P. 152	98812	BOULOUPARIS	687-77-96-09	hightecmec@lagoon.nc
P.A.C.A.	Jean Pierre GRENE	16, la Noria, route d'Antibes	06410	BIOT	08-71-30-07-44 04-93-65-19-45 06-09-57-21-21	j-p.grene@wanadoo.fr
Pays de Loire	Jean-Yves ROBERT	14, rue de Champagne	44700	ORVULT	02-40-40-09-79 06-60-29-29-74	jy.robert@wanadoo.fr
Picardie	Assaad ASSAKER	6 place d'Exeter	80500	MONT DIDIER	06-61-84-81-62	assaad.ASSAKER@wanadoo.fr
Poitou Charentes	Pierre-Henri LOPEZ	L'Eable	79260	ROMANS	05-49-28-18-29 06-07-25-56-04	comite.ulm.poitou-charentes@wanadoo.fr
Rhone-Alpes	Louis COLLARDEAU	Palanchère	38260	GILLONAY	04-74-20-42-06 06-07-03-80-88	collardeau38@tiscali.fr

Même si votre appareil est
le meilleur,



INTA

- pour un tour de piste,
- un vol en local,
- une navigation,

**Faites une visite pré-vol
sérieuse et complète**

96 bis rue Marc Sangnier - 92704 MAISONS-ALFORT Cedex - ☎ 01 49 81 74 43 - Fax 01 49 81 74 51
e-mail : fplum@fplum.com - www.fplum.com





Veste femme Alizée

Prix : 38,00 €

100% polyester
avec enduction PVC,
intérieur matelassé,
coupe cintrée, Coloris : beige.
Tailles : S, M, L, XL



Pantalon et Gilet Safari

Prix : 70,00 €

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



Pantalon seul

Prix : 40,00 €

Tailles : S, M, L, XL, XXL.
2 poches sur côtés.

3 poches basses

Taille élastique avec ceinture
régulière fournie.

Cordon de serrage sur le bas
du pantalon.

2 poches Ar. (1 zipée et 1 à rabat)



Gilet seul

Prix : 40,00 €

100% coton lavé CANVAS.
Col montant avec cordon de serrage.
1 poche intérieure.
2 grandes poches avec rabat.
1 poche téléphone.
1 poche zipée avant.
1 grande poche Ar. zipée.
Doublure fillet sur le haut du corps.
Rabat velcro sur toute la longueur du zip.
Cordon de serrage à la taille.

Tee-shirt col V

Prix : 10,00 €

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



**2 Couleurs
au choix**



Prix : 22,00 €

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

Polaire femme

Prix : 28,00 €

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



Veste polaire zippée

Prix : 34,00 €

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



Prix : 55,00 €

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



Tee-shirt Femme col V

Prix : 10,00 €

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

La liste des instructeurs

Ulm info N°52,



vous trouverez
les rectificatifs
des instructeurs
pour lesquels des
erreurs se sont
glissées concernant
leurs pratiques.

VRIET-LABROUCHE PHILIPPE **M**
2 BD DE RURE - BP 71 - 19208 USSEL CEDEX
05.55.72.53.89 06.16.41.74.44
pvlsvl@aol.com

CAMARA PATRICK **P**
24200 SARLAT LA CANEDA
05.53.59.66.85 06.17.44.54.70 05.53.59.66.85
patrick.camara@wanadoo.fr

RENZI GERALD **P**
LE BOURG 24210 AZERAT
05.53.05.28.58 06.23.64.24.77 05.53.05.28.58
gerald.renzi@wanadoo.fr

PATTE ALEXANDRE **M P A**
MELLAY 28150 VIABON
02.37.99.17.17 02.37.99.12.64

PENEAUX RAYMOND **M R**
LE HAUT BOIS 28240 MEAUCE
02.37.81.13.21 MARTINE.PENEAUX@free.fr

PUYJALON BERNARD **R P**
10 RUE CEREY 33200 BORDEAUX
05.57.22.35.77 06.23.32.02.78 bipuyjalon@free.fr

SANCO RENE **R P**
74 AVENUE HAUT MEDOC 33460 CUSSAC FORT MEDOC
05.57.88.50.10 06.22.44.63.25

BENTAYOU GHISLAIN **R**
26 RUE AUGUSTE RENOIR 33600 PESSAC
05.56.37.86.21 05.56.37.86.21
aquitaineparamoteur@wanadoo.fr

CUVIER JEAN MARIE **R**
237 37210 VERNOU SUR BRENNES
06.21.78.45.15 06.21.78.45.15 jmcuvier@aol.com

LE BIHAN LAURENT **P**
22 GRANDE RUE 37600 LOCHES
02.47.59.05.79 06.07.86.04.76 laurentw@oreka.com

PENIN EMMANUEL **R**
339 RUE DES BRUYERES 40600 BISCARROSSE
06.14.15.32.73 06.14.15.32.73 winover@free.fr

LHOMME CHRISTIAN **M P**
32 RUE DES MORIERS 41000 BLOIS
02.54.74.17.99 06.88.90.14.81 02.54.78.56.84
lhomme.ch@wanadoo.fr

GEHANT JACQUES **P**
L'HERMINIE 43200 ST MAURICE DE LIGNON
04.71.56.41.92 06.87.33.95.15 04.71.56.41.92
jaquailair43@aol.com

DROUOT ANDRE **P M A**
FERME JEAN ROGER LES GRANGES 47260 FONGRAVE
06.86.67.42.09

DELMOTTE ROBERT **M**
DREUILLES 47300 PUJOLS
05.53.40.65.52

BOUCHERAT PHILIPPE **M P**
GARLIET SUD 47360 MONTPEZAT
05.53.95.08.81 05.53.95.08.81 ulmstex@wanadoo.fr

BOYER THIERRY **M P**
AERODROME DE NEVERS 58180 MARZY
04.70.98.48.82 06.70.70.18.52 tbo14@club-internet.fr

DERMENGHEN DOMINIQUE **M P**
44 RUE CHOBOURDIN 59134 HERLIES
03.20.29.31.67 06.68.39.22.52 03.20.29.31.67
dermenghen@aol.com

GUSTIN HINKO **P M A**
43 GRANDE RUE 60300 FONTAINE CHAALIS
06.82.91.33.57 01.30.34.20.28
hinko.gustin@wanadoo.fr

ROUSSEAU PHILIPPE **P**
11 RUE DE MAIMBEVILLE
60600 ST AUBIN SOUS ERQUERY
03.44.50.42.85 06.81.47.96.93 03.44.77.83.29
philippe.rousseau@domaxel.fr

PONSOT BERNARD **M**
MIREMONT 63380 MIREMONT
04.73.86.84.52

CHARPENET JEAN **P**
10 RUE JEAN JAURES 63550 ST REMY SUR DUROLLE
04.73.94.35.60 04.73.68.73.00

FRITSCH PIERRE **M**
1 RUE DU PIUTS 67000 STRASBOURG
03.88.23.54.04 06.20.71.87.00
pierre.fritsch@wanadoo.fr

SOULAT CHRISTIAN **R**
2 RUE DE GENEVE 67640 FEGERSHEIM
03.88.64.12.66 06.86.91.54.34 03.88.64.12.66
soulat.christian@wanadoo.fr

WARTH JEAN LUC **R**
7 RUE PRINCIPALE 68320 KUNHEIM
03.89.49.13.81 06.81.17.06.52 03.89.49.13.81
luc@alsaceparamoteur.com

RINGENBACH DANIEL **M**
12 RUE DES BLEUETS 68440 HABSBHEIM
03.89.54.40.25 06.80.87.63.47 03.89.28.32.74
ringenbach.d@evhr.net



M Multiaxe **P** Pendulaire **R** Paramoteur **A** Autogire **B** Aérostat

BAILLARGEAU PIERRE **M P**
CENTRE ULM VIEUX FERRETTE
ROUTE DE DURMENACH 68480 VIEUX FERRETTE
06.83.86.89.92 ulm.development@club-internet.fr

PILLOT FREDERIC **P**
167 RUE DE STRASBOURG 71000 MACON
03.85.38.28.77 06.81.70.07.52
fredpillot@aol.com

FRANGEUL GUY **M**
13 RUE DES FAUVETTES 79400 ST MAIXENT L'ECOLE
05.49.05.65.75 06.76.73.45.62
frangeul.guy@wanadoo.fr

THOMAS LAURENT **P**
10 RUE JACQUES CARTIER 80090 AMIENS
03.22.47.49.54 06.79.84.93.83

TIREL CHRISTIAN **M**
HANGAR ULM AERODROME
89140 GISY LES NOBLES
03.86.67.20.70 06.81.56.99.55 LERIT@infonie.fr

BALANSINO CHRISTIAN **P**
CHATEAU LE BARREAU 89250 CHEMILLY SUR YONNE
06.07.47.25.55 03.86.47.91.86
infos@aviatec-ulm.com

JEORGEAGUET PHILIPPE **P**
LE COLOMBIER 03140 FOURLLES
04.70.56.66.09 04.70.56.66.09
info@jetpocket.com

retrouvez toutes
les infos fédérales
www.ffplum.com



Le SKYRANGER: 12 ans de succès
sécurité, solidité, simplicité
volez assuré (e)!

Nouveau! Sky moteur HKS
à partir de 26 000 € TTC
prêt à voler



distributeur SKYRANGER
« Aérodrome de Montrabé »
82000 MONTAUBAN
tél : 05.63.03.49.38
fax : 05.63.91.99.43
info@aerosky.fr

AERO SKY





TOUR ULM 2005

**250 personnes, 120 machines,
le parrainage d'Air France,
de Catherine Maunoury, de
Germain Chambost : une très
belle 10^{ème} édition.**

Une météo relativement clément, un Directeur des vols charismatique (J. Krine), des pilotes super sympas et responsables, une équipe à l'organisation (Bénévoles et DGAC) soudée, compétente et dévouée, des clubs et leur président, soutenus par leur municipalité, motivés et ravis de nous recevoir, quelques hommes politiques très concernés par le devenir de leur aérodrome (Cholet-Ploërmel-L'Aigle-Millau), furent les ingrédients d'une réussite dont l'ensemble du mouvement ULM peut se réjouir.

Jamais autant de personnes ne sont venues rencontrer les pilotes sur les terrains d'étapes, manifestant ainsi leur intérêt pour la pratique de l'Ultra Léger Motorisé. L'image positive de l'ULM, lentement mais sûrement fait des progrès et finira par s'imposer, y compris à ceux qui font encore de la résistance, à condition de continuer avec conviction à faire les efforts nécessaires pour montrer ce que nous sommes vraiment. Faire notre promotion, c'est l'affaire de chacun d'entre nous, en terme de comportement.

Jamais nos jeunes, aidés par des subventions fédérales, celles du Ministère des Sports et de la DGAC, n'ont été aussi nombreux (16 pilotes et élèves). Ils ont su faire preuve d'enthousiasme, et de compétence, à tel point qu'ils ont fait trembler sur leur base en compétition les équipages plus aguerris.

Les trois équipages "handicapés", avec beaucoup de joie, de foi et de volonté,

ont fait main basse sur les places de podium et leurs mots justes lors de la cérémonie de remise des récompenses ont ému l'ensemble des pilotes qui venaient de partager une semaine de vol avec eux.

La présence sur le Tour du Président de la Fédération Française de Giraviation, et la visite durant deux journées du Président de la Fédération Française Aéronautique ont été l'occasion de rappeler la volonté des Fédérations Aéronautiques de rassembler plus que jamais leurs énergies et leurs moyens pour la défense de nos intérêts communs les plus vitaux.

Enfin, au cours de nos vols nous avons une fois de plus constaté, chacun à notre niveau, que la soif d'apprendre, de se perfectionner, et de rester humble face aux éléments restaient les qualités essentielles d'un pilote, pour atteindre le but fixé.

Et que de belles images gravées dans les mémoires, que de belles émotions ressenties, que de belles amitiés nouées !

Le Tour ULM c'est tout cela : la passion du vol, sa promotion, le dépassement de soi-même, un acte politique avec par-dessus tout le partage et l'amitié en prime.

**Un merveilleux programme,
devenez-en un des acteurs
en 2006 !**

Dominique Méreuze
Commissaire Général du Tour.



Le Président de la FNA, Jean-Claude Roussel dans le pendulaire de Dominique Méreuze (« Air Force One »)



Jack Krine répondant à une équipe de France 3



Catherine Van De Velde (Météo, DGAC), Bruno Gautier (médecin du Tour), Alain Bouchez (pilote hélico et président de la Fédération de Giraviation)



AIR FRANCE

air creation

PIRELL

YOUNG



TOUR ULM 2005

10^e édition

Le résumé en

Dimanche 7

Et hop, c'est parti. Première journée pour trouver le rythme, la qualité de vie de la petite armada dépend d'une bonne gestion des flux (décollage, restauration...). Le tempo de Jack Krine est vite trouvé : en moyenne une grosse heure pour envoyer les 120 machines. Pour les premiers vols vers la Flèche, le plafond est bas, l'arrivée humide. Magie de la Bretagne le ciel se fragmente et nous naviguons vers Ploermel dans une prairie de cumulus. Comme sur toutes les étapes nous constaterons que l'accueil est festif, le public nombreux. Le Tour ULM est une vitrine et le produit a du succès.



C'est parti !



Le superbe accueil à Ploermel



Jack donnant les départs sur le terrain de la Flèche



En pendulaire autour de Rennes

Lundi 8

Cap sur le Cotentin, chacun à son rythme, pas de ségrégation. Le D20 Jodel ULM aura le temps de faire les plages du débarquement, la Fun devra prévoir un ravitaillement dans la Baie du Mont Saint Michel et tailler directement sur le terrain le plus exigu, Courseulles. Un petit saut pour l'Aigle, là pas de binou comme la veille mais un feu d'artifice et des modèles réduits en VFR de nuit !



En passant par le Mont Saint Michel

Départ

Samedi 6 août

Si vous pensez que les terrains périlents, que la petite aviation est moribonde, que les élus l'ignorent, alors Cholet est là pour vous convaincre du contraire. Des hangars rutilants, des emplois qui se créent, un large public curieux ! Le port d'attache du Tour ULM fut une base très sûre et chaleureuse. Tout le monde s'y retrouve (en luttant parfois contre le vent). Les ULM sont chez eux.



Retour accueil avec Monsieur le Député Maire de Cholet



L'équipe de l'organisation

Samedi 13

Bien que le pilotage soit individuel, voler est une expérience qui se partage. En une semaine, ce qui n'est qu'une intuition devient une évidence. Les participants à la compétition (une vingtaine) approfondissent plus encore cette découverte. Epreuves de nav ou précision d'atterrissement. Il est très important surtout pour une pratique constituée de propriétaires de sentir ce lien... comment dire ? Fédéral. Voilà le mot juste. Donc l'organisation insiste pour que les participants reviennent ensemble jusqu'au bout. C'est l'esprit. Mais c'est aussi la fin. Cela se fête. Il y a de la fatigue certes mais ce sentiment porteur que l'activité est saine, prospère et sympathique. Surtout lorsqu'elle a le visage des nombreux jeunes pilotes présents cette année. Avant de revenir dans les problèmes réglementaires variés, c'est cette image que l'on veut garder comme un viatique.



Pause déjeuner



Le débriefing pour la compétition



On redécolle en laissant Auch



Notre charmante contrôleuse



Le terrain de Auch
Débriefing...

Vendredi 12

On repart vers l'Ouest. Les départs sont bien rodés. Mais la couche a du mal à éclater sur les massifs. Le TB9 de la DGAC qui part en reconnaissances chaque jour piloté par nos très professionnels et sympathiques contrôleurs recommande un stand by. Mais très vite le canal du Midi se découvre. Etape dans la capitale de l'autogire où l'unique appareil présent sur le tour retrouve ses petits cousins. De loin en déjeunant sous les ailes on aperçoit l'A380 en essais. Les gendarmes sont là : un petit baptême en pendulaire et on repart pour le grand terrain vélivole voisin. La fin approche mais l'étape du lendemain est la plus longue. Il faut rester concentré.

Un gendarme baptisé



Ca revole avec le D20 d'ALMS

Dominique Cervo sur son terrain



Air Création au décollage



La météo préoccupe

Mardi 9

L'ULM est un engin de voyage mais pas un Antonov. Le luxe du participant est d'avoir une assistance au sol emmené par des bénévoles passionnés, tôt levés, tard couchés et beaucoup de kilomètres dans les jambes. La caravane passe sur le magnifique billard de Mondreville, le temps de se sustenter et de recaler la nav pour rejoindre Vicq sur Nahon en évitant nos très chères ZIT. A l'arrivée le terrain est plus escarpé, le village des ULM est planté dans le cadre bucolique des vergers. Mais une angoisse sourde. Barrière orageuse annoncée sur le Sud. Que faire ?



On regarde la carte pour les ZIT

En route pour Ussel



Le ciel se couvre



Millau en vue



Mercredi 10

Dominique et Jack prennent la décision dont on pourra dire qu'elle fut la bonne. En route vers Ussel. On resterait bien bloqué à Ussel la tête collée dans les massifs auvergnats. Un petit coin de paradis. Il y a toujours un effet exotique de ce vieux Massif Central. Et c'est décidé on va le traverser pour atteindre ce qui semble un Graal vu les prévisions : Millau. Du vent certes mais d'orages point. On peut déjà dire que le Tour est un succès, on a survolé (prudemment) le viaduc.

Le TB9 ouvre la voie



On pose les ailes,
on monte les tentes

Jeudi 11

Sans être des cyclistes, la fatigue s'accumule et cette journée permet de faire le point. L'occasion de recevoir plus longuement la grande famille de la petite aviation. Germain Chambost parrain du tour, le président de la FFA. L'occasion aussi pour la météo de se dégrader. Il pleut dru ! Et la matinée mettra à l'épreuve l'étanchéité des tentes. Comme à chaque étape la presse est bien présente, locale toujours, nationale parfois. France 2 met en boîte un sujet qui sera diffusé le samedi dans le Journal de 20 heures. Pendant ce temps le Courrier de l'Ouest (depuis Cholet) tient régulièrement au courant ses lecteurs de notre petite aventure et crée des vocations.



On répond à la presse



Le terrain en approche



On discute





» ULM : enthousiasme et créativité...



Germain sur l'étape de Millau

Au sein d'un monde aéronautique (je pense surtout, bien entendu, à l'aviation légère) où la morosité le dispute souvent au découragement, les pratiquants de l'ULM ont su nous donner l'exemple de l'enthousiasme et de la foi en l'avenir. En témoigne la croissance continue de cette activité, qui séduit certes par l'image de liberté qui s'y attache, mais aussi par la pugnacité des dirigeants, qui n'hésitent pas à monter au créneau pour défendre la pratique d'une activité que menace l'excès de réglementation.

La position de pointe prise par la FFPLUM contre les nouvelles redevances est là pour le prouver.

Mais le succès de l'ULM s'explique aussi par le vaste champ de créativité qu'il a ouvert et qu'il ensemente. Les projets foisonnent, propres à attirer les pratiquants. Certains de ces projets ne déboucheront peut-être pas, mais beaucoup donneront et donnent naissance à des machines qui répondent aux multiples désirs des pilotes. On se croirait revenu aux premiers temps de l'aviation, lorsque les pionniers faisaient assaut d'inventivité.

Et cela est bigrement réconfortant !



Germain CHAMBOST,
membre de l'Académie de
l'Air et de l'Espace, ancien
pilote de l'Armée de l'Air,
spécialiste de l'aéronautique
et de l'actualité scientifique.



Marine Claude se voir remettre un billet "Europe Air France".



Catherine Maunoury, marraine du Tour ULM 2005.

TOUR ULM 2006

2005 est fini, vive le Tour ULM 2006.

Le tracé du parcours dépendant essentiellement des clubs qui l'accueillent, toutes les structures intéressées pour recevoir une étape du Tour ULM 2006 sont invitées à se manifester au plus vite auprès du secrétariat fédéral.

Téléphone, fax, email, courrier, télégraphe, porteur, signaux de fumée, à pieds, à cheval, en voiture, **ne perdez pas de temps !**





» Compétition ULM : Les clés d'une réussite unique ...

par Alain BARTHERE,
entraîneur des équipes de France



Les résultats obtenus par les équipes de France au dernier championnat du monde sont exceptionnels (5 titres mondiaux sur les 9 attribués) et ils sont le reflet d'un long travail amorcé depuis quelques années, aussi bien dans le cadre des stages d'entraînement que lors de nos championnats nationaux. Depuis 5 ans en effet, la politique fédérale nous a donné les moyens pour restructurer, construire et aboutir enfin à une nouvelle dynamique de la compétition qui doit être profitable à tout notre mouvement sportif.

La compétition ?

Souvent décriée par de nombreux pilotes, la compétition en ULM

est pourtant à l'image de bien des activités sportives l'une des composantes essentielles de son développement.

Compétition ne rime pas toujours avec champion ! La première démarche que le pilote doit affronter c'est le regard sur lui-même. Voler en compétition, que ce soit régionalement ou

nationalement, c'est déjà aller au-delà d'une pratique courante avec des règles de pratique différentes que tous les pilotes vont devoir respecter. Se conformer à un cadre de pratique et accepter le regard de l'autre sur son propre pilotage n'est pas toujours évident.

L'atout sécurité

Par un mélange subtil entre épreuves de maniabilité, de navigation et d'économie, la compétition apporte une palette de progression très complète pour le pilote dans sa pratique au quotidien. Mieux connaître sa machine, savoir poser et décoller court, savoir gérer sa consommation, mais surtout savoir naviguer (sans GPS et en intégrant l'analyse aérogéographique), tels sont quelques uns des axes de progression que tout pilote pourra aborder à sa dimension lors de ses participations.

Progresser dans tous ces domaines c'est aussi augmenter ses propres marges de sécurité dans le vol.

L'atout pédagogique

Initialement amorcée par Patrice Barouda lors des compétitions régionales, puis développée ensuite dans le tour de France puis le championnat national, la démarche pédagogique de la compétition telle que nous la décrivons est l'une des clés de la réussite de la France au niveau international. Notre championnat national est

devenu aujourd'hui non seulement un lieu de compétition, mais surtout un lieu de rencontre où se côtoient les meilleurs, mais aussi des habitués et de nombreux nouveaux pilotes. Présentation pédagogique des manches, échange entre pilotes sur certaines stratégies, accompagnement et intégration progressif des nouveaux pilotes, voilà l'un des nouveaux attraits que nous avons pu donner à la compétition.

De l'air frais

Les résultats obtenus par nos équipes aux derniers "mondiaux" ont validé la politique sportive de la FFPLUM, et le renouveau français (3 des 6 pilotes de l'équipe paramoteur n'ont pas 20 ans en se classant 3ème, 4ème et 8ème, deux équipages en pendulaire bi-place et un en multi-axe bi-place ont moins de 25 ans). De plus ces nouveaux pilotes apportent au groupe une fraîcheur nouvelle et une approche du vol dénuée de tout esprit polémique néfaste au rendement d'ensemble.



L'exemple du "paramoteur"

Outre sa jeunesse, l'équipe de France paramoteur est aujourd'hui connue et reconnue internationalement tant par la qualité de ses membres que par l'état d'esprit qu'elle véhicule. Partie dans les bas fonds et souvent montrée du doigt il y a peu, le travail accompli et les résultats obtenus en font maintenant l'exemple à suivre, que les autres nations nous envient.

Si la France a asphyxié cette année toutes les autres nations c'est parce qu'elle a décollé sur chaque manche avec une stratégie et un esprit d'équipe en imposant sa propre cadence (même en ayant deux classes différentes, décollages à pied et en chariot). Le groupe y a gagné en efficacité et c'est ce "groupe solidaire" qui a fait nos résultats individuels exceptionnels.

De plus à cette dynamique générale, une très forte implication de différents constructeurs mondiaux présents sur le site démontre bien l'intérêt que représente la compétition pour l'image de marque de leurs produits...

Affaire à suivre.

suite p22 ►

Les ► podiums français du Championnat du Monde 2005



▼ Nouvelles classes

▼ Classes classiques

Paramoteur

- 1) Mathieu Rouanet ■ ■ (OZONE / Viper / Pap 1400 Top 80)
- 2) Michel Carnet (GBR)
- 3) Tristan Guillabeau ■ ■ (PARAMANIA / Action 25 / Reflex Top 80)

Paramoteur

(chariot monoplace)

- 1) Vincent Ceccarelli ■ ■ (OZONE / Construction amateur)
- 2) Igor Potapkin (Rus)
- 3) Petr Matousek (Cze)

Classement par équipe

Paramoteur

- 1) France ■ ■
- 2) Tchéquie
- 3) Espagne



Pendulaire monoplace

- 1) Dernbak (Pol)
- 2) Bruno Bouron ■ ■ (Chaser / HIRTH F 23 ES)
- 3) Manuel (Esp)

Multi-axes monoplace

- 1) Denis Chevillet ■ ■ (MICRO B / Rotax 377)
- 2) Broom (Gbr)
- 3) Lukes (Cze)

Multi-axes biplace

- 1) Dewurst-Dewurst (Gbr)
- 2) Philippe Zen et ■ ■ José Bertanier ■ ■ (PIPISTREL / Sinus / Rotax 912)
- 3) Laurent Plassard et Julien Stervinioiu ■ ■ (DYNAÉRO / MCR / Rotax 912)

Classement par équipe

(classe classique)

- 1) France ■ ■
- 2) Tchéquie
- 4) Grande Bretagne

► Par cinq fois, la Marseillaise...

par Luis Fernandez.
(préparateur mental - équipe de France)

Par cinq fois, ce samedi 27 août 2005, la Marseillaise a résonné sur la plaine de Grange-Dieu (Levroux). La France y organisait les Championnats du Monde d'ULM et, par cinq fois, les Français sont montés sur la première marche du podium.

Par cinq fois, la Marseillaise a retenti sur la plaine de Grange-Dieu. Et ce n'est pas tout : sur la vingtaine de médailles distribuées, l'Équipe de France en a raflé quasiment la moitié : cinq d'or, deux d'argent, deux de bronze.

Et ces "breloques" n'étaient pas en chocolat, dans toutes les disciplines, les meilleurs étaient là.

Dans les disciplines "classic", l'influence anglo-saxonne dans les instances internationales s'est fait douloureusement sentir.

Influence qui s'est exprimée de diverses manières : d'une part par le nombre, en occupant les postes clés ; et, d'autre part, par une interprétation spécifique - pour ne pas dire plus -, du règlement, qui déroute non seulement tous les latins mais aussi les Australiens, les Sud-Africains...

Malgré cela, le coq français a chanté. Par cinq fois. Les pieds dans la boue.

Ce palmarès est unique dans l'Histoire.

C'est la première fois qu'une nation écrase de telle manière un Championnat du Monde.

Airborne
www.ulmparis.com
IMPORTATEUR FRANCE
serge.ge@wanadoo.fr
Aérodrome de Meaux 77450 FRANCE
01 60 04 76 30

XT 912 aile fixe
conçu à la fois pour le
voyage et les loisirs
110 à 135 Km/h - 222 Kg
La qualité au juste prix...
Vous êtes face à la différence.

Veliplane
Centre ULM agréé
Multi-axes, parapente, perteoleu
canalier, piste et hamac



L'Équipe de France, conduite par Alain Barthère et José Ortega, a réalisé un véritable exploit : **"Faire ce qui jamais n'avait été fait"**.

Quand on vit un grand événement, il faut faire de grandes choses. Sinon, on est un "petit". Il y avait près de vingt ans que la France n'avait pas organisé une telle compétition.

Événement exceptionnel, donc. Et là, à l'évidence, la griffe de "Grands" s'est apposée. Chapeau bas !!!

Dans notre société française à la pensée unique imprégnée de médiocrité, il est rarement donné aux personnes de **réaliser de grandes choses**.

Ne serait-ce qu'une fois dans leur vie.

Y penser est déjà atypique ; le réaliser, extraordinaire.

Ici, à Grange-Dieu, tous les membres de l'Équipe de France ont engrangé, pour leurs vieux jours, un capital inaliénable en apportant du bonheur à tous les bénévoles de l'organisation qui, sous la conduite de Denise Lacote, se sont dévoués sans compter. Il fallait voir leurs sourires irradier quand toute l'Équipe de France est venue les remercier, en tenue d'apparat, avant la remise des prix. Chapeau bas !!!

Honte ! à tous ces journalistes qui ont boudé l'événement, comme si La Marseillaise avait une tonalité, un prix différent suivant les sports. Inadmissible.

Oublions vite ces petits narrateurs seulement capables, pour la plupart, de paraphraser l'émotionnel ou d'en jouer.

Savourons...

Le pendulaire à votre portée !

- Position ergonomique et réglable
- Réservoir prélevé, 30, 50, 65 L
- Mécanismes mécaniques
- Centre de gravité bas
- Mât longiligne

Appareils

- complets
- en kit

Kit mono 447	7 679 € TTC
Kit biplace 503	9 070 € TTC
Kit triplace 582	11 328 € TTC

AQUILAIR
DU KIT AU 912

Tel 04 75 03 05 68 info@aqulair.com

Comment le dire ?

Bruce Goldsmith rappelait récemment quelques faits inquiétants. Lors du Championnat Italien 1998, Tiberio Riva s'est tué dans les Dolomites au passage d'une balise, suite à une fermeture mal gérée.

Certains pilotes avaient franchi la zone assez à l'aise semble-t-il alors que d'autres avaient abandonné la course ici trouvant l'endroit trop dangereux. Après 6 ans d'enquête, la justice italienne a décidé en novembre 2004 qu'Enzo Lorenz, le directeur d'épreuves, était coupable. Elle lui a infligé deux mois de prison qu'il a pu racheter pour 132 000 € ! Le comité de pilotes n'a pas été inquiété. Plus personne ne veut organiser de compétition en Italie. Normal. Bosser bénévolement pour finir en taule ou se ruiner, non merci !

La compétition va-t-elle s'organiser alors comme une rave party sauvage, sans organisateurs, sans comité de pilotes, sans directeur, sans règles de sécurité, laissant alors les derniers candidats à une médaille entièrement livrés à eux-mêmes ?

Le système américain consistant à rechercher un coupable-paiement à tout prix a vraiment débarqué en Europe. Il y a encore 15 ans ceci aurait été inimaginable.

Même constat côté constructeurs, simples distributeurs ou même propriétaires de terrains.

Un pilote américain avait acheté une Edel et installé son accélérateur en faisant passer la commande dans la poignée de secours, ce qui en provoqua l'extraction lorsqu'il accéléra. Il porta plainte contre Edel du fait des blessures consécutives à sa chute. Finalement, pour diverses raisons annexes et de dossier mal ficelé, la justice coréenne ne traita pas l'affaire. Ouf ...

En France, plusieurs procès ont eu lieu pour des questions de matériaux, de ruptures, d'accidents en mono ou en biplace. Il y en a un en cours en ce moment suite à un accident fatal au décollage. Selon la famille qui a porté plainte, le revendeur et le constructeur du delta sont les fautifs. Mais voyons donc ... Un bon pilote ne peut pas faire d'erreur, c'est bien connu.

Là, un pilote accidenté demande combien la FFVL va lui verser suite à son incapacité de travailler.

La justice erre. Parfois elle condamne. Parfois non. Il arrive qu'elle estime le pilote ou le passager "responsable" puisqu'il a bien participé librement à la course nécessaire au décollage et que, par conséquent, il était volontaire pour voler et ne pouvait ignorer les risques qu'il encourait.

Ca va, ça vient, au gré des juges.

C'est d'autant plus grave que, du fait des procès perdus, les assurances vendent de plus en plus cher des contrats de plus en plus minimalistes. En Angleterre, donc en Europe, la porte à côté, la couverture des moniteurs et biplaceurs est passée ces dernières années de 2 000 000 £ à 25 000 £, soit presque 100 fois moins ! Cela a entraîné la fermeture de nombreuses petites écoles dont les directeurs devenaient alors financièrement responsables sur leurs biens personnels.

Quelle est la cause de tous ces dérapages ?

Cela vient du fait que nous ne voulons plus assumer notre liberté et notre responsabilité face au sport dangereux, nous le savons, que nous pratiquons.

Autrement dit, nous voulons les sensations fortes sans le risque et nous "suicidons" à terme notre propre activité.

Le vol "libre" ne peut exister et ne se voit un avenir que si nous acceptons de rester "libres", donc responsables de tout nos choix : faire de la compétition, passer ou non une balise, monter correctement son matériel, choisir l'aile qui convient à son niveau, l'entretenir, etc.

Tout comme Bruce Goldsmith, je ne sais plus comment le dire pour être entendu.

Noël Bertrand



► Le Mardi 12 juillet, s'est tenue une réunion à la DGAC, concernant les futures dispositions relatives aux équipements des aéronefs.

Concernant ces équipements et les sujets qui nous concernent : **Transpondeur**

Le mode S sera progressivement mis en service en France. La première station sol vient d'être déclarée opérationnelle. EUROCONTROL retient comme date le 31 mars 2008 pour imposer le mode S aux aéronefs qui souhaitent transiter en VFR dans les espaces désignés. La France a obtenu que cette date soit portée au 31 mars 2009 pour son territoire.

Concrètement, cela signifie qu'à partir de cette date, il faudra être équipé de transpondeur mode S pour transiter dans les espaces de classe B, C et D situés au nord d'une ligne qui joint approximativement Avranches à Montpellier (nota : des protocoles avec les organismes locaux seront encore possibles pour passer sans trans-

pondeur). L'extension vers le sud se poursuivra après 2010 pour couvrir tout le territoire métropolitain vers 2015.

Les transpondeurs mode A+C ne seront donc plus d'utilité puisque les contrôleurs n'auront plus besoin d'attribuer de code A pour nous identifier.

Attention, pour ceux qui voyagent à l'étranger, nos voisins respecteront la date du 31 mars 2008. Le mode S sera donc obligatoire à partir de cette date pour traverser des espaces de classe B, C et D dans les pays limitrophes.

L'attribution de codes mode S aux ULM est enfin possible, les DAC ont reçu des consignes et des séries de codes à attribuer aux ULM en attendant la création d'un fichier national.

Radio

Les fréquences 8.33KHz sont aujourd'hui utilisées au dessus du FL 290. Cette utilisation sera progressivement étendue jusqu'au sol, permettant ainsi de dégager de nouvelles fréquences dans la bande VHF, aujourd'hui saturée.

Cela répond aussi à l'obligation OACI d'être immunisé FM (beaucoup de pays imposent déjà l'immunité FM aux équipements de bord, la France ne l'a pas encore fait).

Balise de détresse

Amendement de l'annexe 10 de l'OACI en cours. Le dossier sera rouvert ultérieurement.

Nota : le dernier satellite détectant les balises émettant en 121.5 MHz sera lancé en 2008 (pour une durée de vie d'environ 7 ans). Les balises futures devront donc émettre en 406 MHz (pour être détectées par les satellites) et en 121.5 (pour le homing par les équipes SAR).

Le coût de tous ces équipements, mis bout à bout, représentent des sommes non négligeables, comparées au prix de certains appareils.

Il va falloir faire des économies !

Michel Hirmke

Président de la Commission "Espaces Aériens" de la FFPLUM.

Les nouveaux clubs ULM

Nom	Coordonnées	Pratiques
AERO-CLUB DES CHEMINOTS - ACC	AERODROME ETAMPES MONDESIR - GUILLerval - 91690 GUILLerval - 01.60.80.99.57	M
L'S EN CIEL ULM	AERODROME DE SAUCATS ROUTE DE MONT DE MARSAN -33850 - LEONGAN - 06.62.74.01.18	M
RANDO AIR CLUB BRESSAN	30 AVENUE DU DR JEAN VIAL - 71500 - LOUHANS - 06.82.61.52.14	M/P
LAGORCE CLUM ULM	667 CHEMIN DU CARCALET - 07150 - VALLON PONT D'ARC - 06.84.84.99.58	P
AIRCAT	QUARTIER LES MOUCHETS TOULAUD - 07130 SAINT PERAY - 06.83.08.84.16	M
AVENTURE PARAMOTEUR	AERODROME DE VITRY EN ARTOIS - RN 50 - 62117 BREBIERES - 06.32.21.68.69	R
PARAMOTEUR REOLIAS	AERODROME DE LA REOLE - 33190 FLOUDES - 06.07.94.37.18	R
FLY AVENTURE	AERODROME DE DOUZY - 08140 DOUZY - 06.62.41.01.79	M/P/R
AERO CUB D'ORLEANS ET DU LOIRET	ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL - LES 4 VENTS - 45550 SAINT DENIS DE L'HOTEL - 02.38.59.10.30	M
UNION AERIENNE LILLE ROUBAIX TOURCOING	AERODROME LILLE MARCY AVENUE DU GENERAL DE GAULLE- 59910 BONDUES - 03.20.72.40.98	M
GYRO CLUB COTE D'AZUR	AERODROME DE CUERS PIERREFEU - 83190 CUERS - 04.94.91.26.93	A/M
CE SAGEM - SECTION ULM	AERODROME MONTLUCON DOMERAT - 03100 MONTLUCON - 06.19.12.48.65	P
CLUM ULM SAINT DREZERY	DEPARTEMENTAL 21 - ROUTE DE MONTAUD - 34160 SAINT DREZERY - 06.20.89.32.53	A/M/P/R
LA THINE AIR ULM	AERODROME DU CREUX DE LA THINE - 26140 ALBON	M/P
PARAMOTEUR ECOLE POITOU-CHARENTES	LA BUTTE DU PEUX - MALAIGRE - 17620 SAINT JEAN D'ANGLE - 06.22.18.04.85	M
MOSAILLES PARAPENTE	51 RUE DE LA GARE - 57330 ZOUFFTGEN - 06.61.20.22.03	R
AERO CLUB DE LA FOA - ACLF	BP 316 - 98880 LA FOA - 06.68.77.20.57	M
LES BOURDONS DU BERRY LIZY	18110 - PIGNY - 06.65.03.88.22	R
ULM AIR DRAKKAR	BASE AUZOUVILLE L'ESNEVAL - 76760 AUZOUVILLE L'ESNEVAL - 06.62.63.31.80	M
P.U.L.S.S.	RN 147 - 86120 POUANCAY - 06.08.17.97.73	M/P
AEROLORON	AERODROME OLORON HERRERE - 64680 HERRERE 06.73.87.39.14	M
CLUB CONSTRUCTION AMATEUR REGION SARRBOURG A.N.E.G.	AERODROME DE LA REGIONDE SARREBOURG - RUE DU MOULIN - 57400 BUHL-LORRAINE - 03.87.07.35.71	M/P/R
AEROCLUB DE VIENNE - A.C.V.	AERODROME D'ORLEANS ST DENIS DE L'HOTEL - ZA DES QUATRE VENTS - 45550 ST DENIS DE L'HOTEL 06.08.68.73.84	M
XX AILES ULM	AERODROME VIENNE REVENTIN - BP 412 - 38208 - VIENNE CEDEX - 04.74.58.82.00	M
RSA & ULM 3 AXES DU PAYX MONTBELIARD	AERODROME ALBERVILLE - 73460 Tournon - 06.22.82.51.90	M/P
ASS. AERONAUTIQUE DE LAGLEYGEOLLE	ROUTE DE L'AERODROME - 25420 COURCELLES LES MONTBELIARD - 06.87.32.29.90	M
AQUAR'AILE	CHADEBECH COMMUNE DE LAGLEYGEOLLE - 19500 MEYSSAC 05.55.92.07.93	M/R
ALTITUDE LIBERTE	BRIVE LAROCHE - ZAC DU MAZAUD - 19100 BRIVE	M
ULM CLUB DE LESSAY - U.C.L.	LA PEYROUSE - 05000 CHATEAUVEUX - 06.80.44.54.69	M/P
AERO CLUB JEAN DOUDIES	AEROCLUB DE LESSAY - ROUTE DE L'AERODROME - 50420 LESSAY - 06.61.94.56.42	M/P
AERO CLUB ROBERT THIERY	AERODROME ROUTE DU MAS SAINTE PUELLES - 11400 CASTELNAUDARY - 04.68.23.10.50	M
AERO CLUB BASQUE	AERODROME DU ROZELIER - 55100 VERDUN - 03.29.86.77.02	M
LES AILES DU MAMMOUTH	1 ROUTE DE L'AVIATION - 64600 ANGLET - 05.59.23.93.79	M
ASS. DES PILOTES DE VOLTIAGE AMATEURS - APVA	LIEU DI RAGANEAU - 33710 PRIGNAC ET MARCamps - 06.85.63.87.16	M/P
	AERODROME DE VINON - 83560 VINON - 06.10.01.11.73	M/P

la liste des terrains actualisés des plates-formes ULM sera publiée dans le prochain ULM-info (décembre).

Procès SNPPAL/FFPLUM ► Après plus de 10 ans d'une longue et pénible procédure, le SNPPAL vient d'être débouté de toutes ses prétentions. Il nous semble qu'il serait enfin temps de ranger les couteaux au vestiaire, de travailler ensemble et de consacrer de concert nos énergies, notre temps et notre argent exclusivement à la défense de nos intérêts communs...très largement menacés ces derniers temps, notamment par les institutions européennes (voir édito). C'est en tout cas, nous le croyons, le voeu des adhérents des deux organisations, dans leur majorité.

Dominique Mérezeu.