

ULM

info



Classe 6 : c'est parti !



MEMBRE DU





ULM HÉLICO - Classe 6 : naissance d'une étoile !

Le 29 Février 2012, à l'issue d'une - très - longue gestation, naissait enfin la très attendue, par de nombreux pilotes, *Classe 6 ULM Hélico* !



Le dossier fut difficile en effet à conduire, tant il heurtait des certitudes, rompait avec des habitudes et semblait remettre en cause certains intérêts.

Mais la création de cette classe est de fait la meilleure preuve que la passion et la volonté, alliées à l'intelligence, à la bonne volonté, à la bonne foi et à la compétence, peuvent déplacer des montagnes. La meilleure preuve aussi que fonctionnaires de l'Etat, professionnels de l'aviation et bénévoles des fédérations sont capables, ensemble, de faire bouger les choses, de mettre en place des synergies, de tendre vers un même but... et de l'atteindre.

Le projet de création a donné naissance à des résistances et des polémiques, parfois légitimes, mais parfois aussi animées par la mauvaise foi.

Seul l'avenir dira si notre choix est le bon. De mon point de vue, partagé par les membres du Comité Directeur fédéral, de celui des fonctionnaires de la DGAC avec qui nous avons travaillé, de ceux qui au sein de la FFG ou de l'UFH nous ont épaulés avec autant de passion que d'acharnement, il est certain qu'à l'image des autres classes ULM, l'Hélicoptère Ultra Léger permettra à la « voilure tournante » de connaître des progrès techniques rapides et fantastiques ; libérées des lourdes contraintes et barrières de la certification, compétence, expérience, créativité pourront dès lors librement s'exprimer. Nos autogires ne nous donnent-ils pas aujourd'hui d'aussi belles sensations de vol qu'il y a 10 ans, mais avec la sécurité et le confort en plus ?

Volez ULM c'est également accepter le progrès et l'évolution des pratiques, tout en restant fidèles à la philosophie propre au vol ULM (même si ce mot gêne certains envieux du succès de l'ULM) et en se référant à ses racines. Un pendulaire reste un pendulaire, tout perfectionné qu'il soit devenu. Et la richesse de notre mouvement c'est de pouvoir disposer, du paramoteur à l'hélicoptère maintenant, d'une vaste palette de pratiques, autorisant chacun à « s'envoyer en l'air » en fonction de ses goûts et... de ses moyens.

Il est juste et normal, qu'à compter de maintenant, les passionnés et amoureux de l'hélicoptère puissent, comme ceux des autres classes d'ULM, assouvir leur passion dévorante du vol... et ils sont très nombreux dans ce cas, déjà pilotes ou futurs élèves. J'ose espérer que cela ne gêne personne.

La classe 6 sera ce que nous en ferons ; son avenir ne dépend que de nous et du haut degré de sécurité auquel nous saurons la maintenir. Le régime déclaratif lui ira fort bien pour peu que nous fassions preuve de maturité et d'esprit de responsabilité dans le domaine de la formation des pilotes et des instructeurs ainsi que de la maintenance des matériels. Il n'y a aucune raison pour que nous fassions moins bien qu'en Italie ou en République Tchèque... ! Nous sommes capables de relever de tels défis !

Que ceux qui craignaient que la création de la Classe 6 n'entraîne des complications et des contraintes supplémentaires pour les autres classes soient rassurés... c'est exactement le contraire qui s'est passé... et c'est bien ce qu'il fallait démontrer !


Dominique Méreuz
Président de la FFPLUM



Promesses tenues... et à tenir !

Il y a l'idéal et le réel, la parole et les actes. Notre chance avec l'ULM est d'avoir une idée claire de ce que nous voulons : une aviation légère, de loisir, sportive, sûre, innovante, variée dans ses pratiques, accueillante aux néophytes, répartie sur des terrains dédiés au plaisir de voler !

Mais le plus dur n'est pas d'avoir un idéal mais de s'y conformer. C'est tout le travail des élus de la Fédération.

La classe 6 fait partie de ses rêves qui prennent forme. Nous avons fait le pari de démocratiser la pratique de l'hélicoptère. Bien sûr ces machines ne sont pas à la portée de tout le monde, mais déjà infiniment plus abordables que l'hélicoptère certifié et faisons confiance aux constructeurs qui vont trouver un nouvel espace de liberté.

La classe 6 n'est qu'un aspect, très symbolique, des objectifs de notre mandature. L'essentiel porte sur le travail de fond que nous faisons en matière de sécurité, c'est un travail au long cours. Mais nous savons que cela passe par la formation. Il faut de la volonté, des idées claires et du courage. Nous allons, tous ensemble, aboutir.

À côté de cela notre réglementation est toujours un creuset de nouveauté ! L'AéroBag ULM qui vient d'être lancé en est le signe concret et prometteur.

Parmi les objectifs importants que nous avons fixés pour ces quatre années, il y a la défense des terrains. Le succès de BASULM (bientôt sur les smartphones) ou de l'opération des kits de sécurité vont dans cette voie. Ce numéro d'ULM Info est donc bien fourni.

Bien entendu, on peut mieux faire, ou faire différemment. Beaucoup de nos rêves sont tenus, il reste à en tenir. Le miracle est de réussir à bientôt 15 000 pratiquants de maintenir cette unité et cette diversité avec une équipe de bénévoles.

Cela dit l'aviation comme la mer supposent l'humilité et la modestie. Cette force du mouvement ULM, c'est la force de tous, celle d'une fédération !

Bons vols : en paroles et en actes !

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



**Assemblée
Générale
de la FFPLUM**
**le 31 mars
2012**
à la DGAC - PARIS



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

Directeur de la Publication :
Dominique Méreuze
Rédacteur en Chef :
Sébastien Perrot

Crédit Photos : FFPLUM, DTA,
Air Création, P. Tisserant et Christophe Charon.

Design & print : **Magéral & Associés**
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 12 000 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 03.2012

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



2

Actualités



3

Classe 6

Patrick Gandil
Directeur Général
de la DGAC



4

**Classe 6,
mise en route !**

Dominique Méreuze



6

Communication



6

**Identification
ULM**

Thomas Iacono



7

**Sécurité,
2+2=4**

Dominique Méreuze



8

**Sécurité,
statistiques et
dénombrement**

Thierry Couderc



10

**Innovation
et sécurité :
l'AéroBag ULM**

Sébastien Perrot
et Laurent Thevenot



13

**Sécurité,
le suivi des
victimes**

Christian Augé



14

La formation

Bernard Fabre



16

**Espace
aérien**

Michel Hirmke



19

"Goal"

Pierre-Henri Lopez



20

Basulm

Pierre-Henri Lopez



22

**Championnats
régionaux**



24

Juridique

Serge Conti



27

**Tour ULM
2012**



29

Pôle Hydro

Pierre-Henri Lopez



32

**Lu pour vous
ULMiste**

Pierre-Jean le Camus

La boutique

30



33

Subventions fédérales



à vos agendas !



Du 27 mai au 1^{er} juin 2012

Championnats de France ULM
sur l'aérodrome de Moulins-Montbeugny
LFHY (Dpt. 03)
Info et inscription sur
www.ffplum.com

Dimanche 1er avril 2012

Grand rassemblement des ULM de la marque PIPISTREL au club de Chauvigny - (Dpt. 86) LFDW. Tous les pilotes qui le souhaitent peuvent se joindre à nous pour partager ce moment convivial. Inscription obligatoire (pour le repas du dimanche midi) avant le 24 mars sur : <http://www.forum-ulm-elsa.net/viewtopic.php?f=27&t=2107>

Les 7 et 8 avril 2012

Compétition Inter-Régionale ULM 2012 en Midi-Pyrénées



Compétition organisée par Ulm 82/Ulm Midi-Pyrénées et Paramoteur 66 (si mauvaise météo, report les 14 et 15 avril). Base ULM des Banadets (LF8255) 82290 Albefeuille Lagarde
Contact : Olivier Marty
06 75 72 25 52
ulm.mpy@gmail.com
www.ulmmidipyrenees.com

Les 20, 21 et 22 avril

Rassemblement Ch'Tis - ALS
Air Light Systems organise avec son école ALSschool un rassemblement sur l'aérodrome de la Salmagne près de Maubeuge.

<http://www.airlightsystemsulm.com>

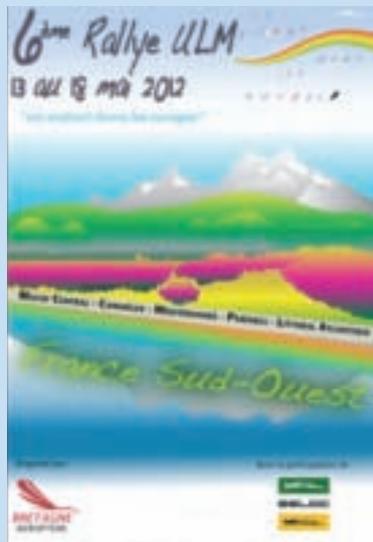


Du 13 au 18 mai 2012

6^{ème} Rallye ULM
"Un enfant dans les nuages"
organisé par le club Bretagne Aéroptère

Au départ du Pays de Loire, ce rallye limité à 25 participants donnera aux pilotes l'occasion de survoler des régions de choix tels que le Massif Central, la Lozère, la Camargue, le littoral méditerranéen, les contreforts des Pyrénées et le littoral atlantique de Biarritz à Nantes.

Renseignements et inscriptions sur le site <http://www.rallye-ulm.fr/> ou au 06.85.34.61.42



SLALOMANIA France 2012

La compétition de slalom initiée en Septembre 2011 par la FFPLUM prend une autre forme cette année avec un véritable circuit de trois compétitions dont vous trouverez le détail ici.

L'objectif de SLALOMANIA France 2012 est de créer une dynamique en Région autour de cette nouvelle discipline.

ETAPE 1 : 14 au 16 juin 2012

(dates susceptibles de modification)
lieu SAINT-DIE (Dpt. 88)
Organisateur : OXYGENE / FFPLUM



ETAPE 2 : 2 au 4 août 2012

lieu COUHE -VERAC (Dpt. 86)
Organisateur : CUBYC / FFPLUM

FINALE : 13 au 16 septembre 2012

lieu ASPRES-SUR-BUËCH (Dpt. 05)
Organisateur : FFPLUM

22, 23 et 24 juin 2012

7^{ème} Mondiale de Paramoteur à Basse-Ham - (Dpt. 57)

500 pilotes venant de plus de 30 pays, 70 exposants professionnels, 20 000 visiteurs, 3 000 vols, plusieurs records du Monde... Que vous soyez pilote, ou futur pilote, instructeur, fabricant ou simplement passionné de sports aériens... **Participez au Mondial Paramoteur 2012 !**



www.grandair.fr

Voir page 22



Le 24 février 2013 Spirit of Nouméa

Marc Perdu et Christian Tiriault partent pour le Vanuatu afin d'amener 20 kilos de médicaments à Tanna, faire des consultations gynécologiques à Lénakel et prendre des contacts avec la population d'Ambrym.... C'est grâce à vous que ce projet se réalise ! www.spiritofnoumea.com

Classe 6, le mot du Directeur Général de la DGAC, Patrick Gandil.



Les textes créant la classe 6 « ULM Hélicoptères » ont été publiés au journal officiel le 29 février 2012. Cette publication est l'aboutissement d'un long processus, et mérite d'être particulièrement saluée.

Très tôt dans le développement des ULM la direction générale de l'aviation civile a été saisie de demandes pour étendre le concept né avec les pendulaires et les premiers trois axes à d'autres types d'aéronefs : ballons ultra légers, autogires, paramoteurs sont ainsi venus compléter la famille. Mais les services de l'aviation civile sont longtemps restés réticents à l'ouverture vers les hélicoptères : complexité des machines et de leur pilotage, crainte de difficulté à limiter les énergies mises en jeu en cas d'atterrissage difficile, limites technologiques, ont longtemps motivé des réponses négatives.

La maturité du mouvement ULM qui a démontré sa capacité à administrer dans un cadre très souple son activité, et la demande conjointe et argumentée de la FFPLUM, de la FFG, et de l'UFH ont relancé le débat en 2008. J'ai ainsi demandé la reprise de ce dossier.

Les services de la DGAC en lien très étroit avec les usagers, et tout particulièrement les équipes de la FFPLUM ont accompli un très important travail d'analyse de

réflexion, d'expérimentation concrète, sur près de 3 ans, qui a permis de finaliser les textes en ce début d'année.

Je les en remercie, et je les félicite pour la qualité de ce travail et du très bel exemple qu'il donne d'une collaboration très franche et réussie entre administration et fédérations.

J'ai toute confiance dans l'apport de ces nouveaux textes au développement de l'ensemble des hélicoptères, le mouvement ULM ayant fait largement la preuve de ses très grandes capacités d'innovation et de dynamisme, dynamisme qui sera j'en suis convaincu contagieux. Je suis confiant également dans le sens des responsabilités de chacun, individuellement et au sein des structures associatives, pour exercer cette liberté nouvelle en sachant conjuguer sécurité et plaisir du vol.

Patrick Gandil
Directeur Général de la DGAC



Dimitri Delemarie





ULM Hélico Classe 6, mise en route !

L'arrêté modificatif créant
la « *Classe 6 - ULM Hélico* »
a été publié le 29 février 2012.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025413662&dateTexte=&categorieLien=id>

Une première remarque : la réglementation de la Classe 6 est strictement identique à celle des cinq autres classes. Vous pouvez donc vous y référer, tant pour la formation, les licences que pour les principes de navigabilité, hormis les définitions et les caractéristiques techniques propres à la machine.

Cependant, partant de rien, il n'existe aujourd'hui ni hélicoptère identifié ULM, ni IULM Classe 6, ni pilote classe 6 ! L'Arrêté prévoit donc, pour « amorcer la pompe », des mesures transitoires.

Pour ce qui est de la navigabilité des appareils, rien de nouveau en fait, ni même de transitoire. C'est la réglementation commune à tous les ULM et bien connue qui s'applique :

→ Pour les appareils neufs de construction de série (ce qui inclut les kits), l'industriel doit déposer aux services compétents de la DGAC un dossier permettant la délivrance d'une fiche d'identification autorisant l'acheteur à demander à sa DSAC locale une carte d'identification.

→ Pour les appareils ULM étrangers (neufs ou d'occasion) et les appareils français en CNSK dont le propriétaire souhaite passer en régime ULM, il faut, pour l'acheteur ou le propriétaire, obtenir du constructeur cette même fiche d'identification avant de demander à la DSAC locale une carte d'identification.

→ **Attention** : une fois classé ULM, un appareil en CNSK perd son statut « d'hélicoptère Léger » et il ne sera plus possible de revenir en arrière.

→ Pour les constructions amateur, il faut se référer aux textes qui s'appliquent déjà pour les autres classes ; c'est-à-dire déposer à la DSAC locale un dossier complet pour obtenir une carte d'identification provisoire, qui deviendra définitive après la campagne d'essais.

Comme annoncé plus haut, la délivrance des licences et brevets de la classe 6, ainsi que de la qualification d'IULM classe 6 répond aux mêmes exigences que pour les autres classes.

Mais pour former les pilotes et IULM de la classe 6, il faut... des instructeurs... qui n'existent pas encore !
Comme précisé ci-avant, l'arrêté prévoit donc des mesures transitoires pour pallier cet inconvénient :

Les instructeurs "hélico et ULM" qui ont participé à la phase d'expérimentation dans le cadre du protocole DGAC/FFPLUM se sont vus délivrer par équivalence, la qualification d'IULM Classe 6. Ils peuvent dès lors former les premiers pilotes ULM Hélico. Il s'agit de Messieurs Jacques Maurel, Charles Javornik, Raoul Brunel, Claude Aubé et Hugues Tauziède.

Les IULM des classes 1, 2, 3, 4, 5, quel que soit le CV des postulants, doivent bien entendu détenir la qualification pilote classe 6 avec emport passager avant de pouvoir chercher à devenir IULM Classe 6. Les tous premiers postulants devront donc tout d'abord s'adresser aux IULM Classe 6 du protocole, désignés ci-dessus, pour pouvoir ensuite obtenir une qualification d'IULM classe 6 par équivalence ; à la condition impérative qu'ils soient également instructeurs hélicoptères avec une expérience significative d'instruction en hélicoptères légers telle que définie par l'arrêté modificatif. Cette possibilité d'équivalence dans ces conditions est limitée à 18 mois.

Une fois IULM Classe 6, ces instructeurs pourront former à leur tour des pilotes ULM Classe 6 et de plus déposer rapidement un dossier d'ouverture de centre de formation d'instructeurs auprès des services de la DGAC compétents. Ceux qui ont conduit l'expérimentation dans le cadre du protocole DGAC/FFPLUM sont tout naturellement dans ce cas.

Il faut souligner qu'une fois qualifiés, les pilotes ULM Classe 6, pourront suivre dans ces centres homologués de formation, une formation d'IULM Classe 6, suivant la même procédure que pour les autres classes, c'est-à-dire sans l'exigence d'être instructeurs hélicoptères avec une expérience significative d'instruction en hélicoptères légers.

En fait, le problème pour le lancement est de disposer de machines. Il n'y a « aujourd'hui » qu'un modèle dont le dossier technique de référence est reconnu compatible avec la réglementation française. Cette situation va bien entendu heureusement évoluer et d'autres appareils vont progressivement être proposés sur le marché. Mais pour le très court terme, il faut être conscient que la capacité de production actuelle ne permet pas de faire livrer en France plus que quelques appareils. Quant aux ULM hélicos déjà identifiés à l'étranger et éventuellement proposés sur le marché français ou évoluant en France et en demande d'identification, ils ne seront pas importables ou identifiables ULM en France s'ils ne répondent pas aux exigences de la réglementation ULM Classe 6 française.

La mise en place risque donc d'être un peu lente. Mais le résultat sera au rendez-vous. Nous avons tant attendu qu'il nous faut maintenant nous « hâter » avec prudence et réflexion afin que la sécurité des tiers et des pilotes soit placée dès le départ au plus haut niveau.

Bons vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

St ex upéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif



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

SKYLEADER
AIRCRAFT

**Parachute
de secours**

**La sécurité
accessible à tous.**

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)



GRS

La référence des pros



Caspars pour
Pendulaires



Caspars pour
Multiaxes

En stock



AR 6201
HF-AM Transceiver

BON401
MODE 1
Transpondeur

Centre de formation Agréé

Pendulaire - Multiaxes - Autogire - Paramoteur



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



Montpezat d'Agenais

Tél : 05 53 95 08 81

www.ulmstex.com

La FFPLUM... une famille... notre famille !

Nos nouveaux logos :
des signes d'appartenance,
de reconnaissance et de
ralliement, de partage
de valeurs et de mise en
avant de nos compétences.

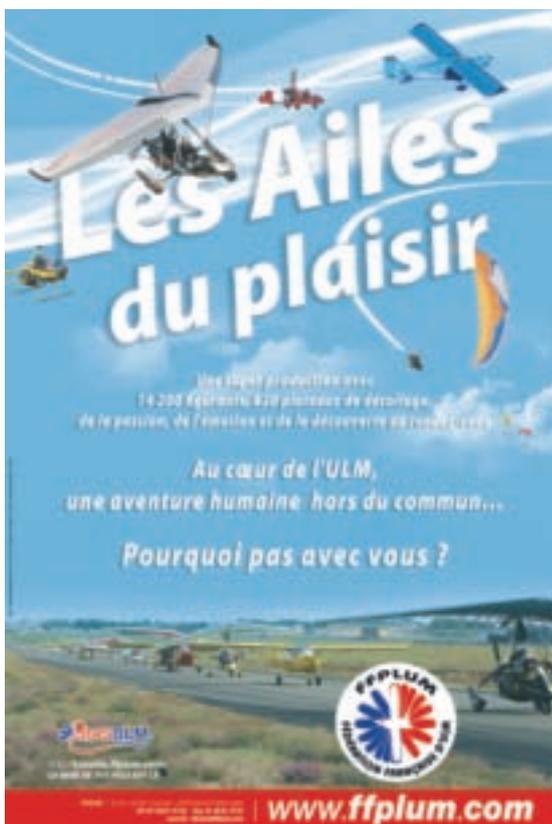


MEMBRE DU



Prochainement dans vos clubs !

Sur simple demande auprès du Secrétariat fédéral, votre club
pourra obtenir la nouvelle affiche fédérale 2012, au format
60 x 90 cms. Contact : ffplum@ffplum.com



Christophe Charon - Aérophotographe
www.aerophotographe.com
www.image-air.com
06 81 19 12 61

Vœux 2012

Nos remerciements
à Christophe Charon,
aérophotographe, pour
son visuel paramoteur
dans notre carte de
vœux 2012.



Identification des ULM

La FFPLUM l'a demandée... la DGAC l'a fait !

L'arrêté du 21 février 2012 modifiant l'arrêté du 23
septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers
motorisés introduit, pour l'ensemble des classes, le
principe de l'identification à vie des ULM.

Le propriétaire d'un ULM de classe 2, 3, 4 ou 6 (la
réglementation l'autorisait déjà pour les classes 1
et 5) n'est plus contraint de modifier la marque
d'identification de sa machine lorsque celui-ci
change de base d'attache ou de département.

Les risques de déchirure de la toile ou d'abrasion de
la peinture lors du décollage des anciennes marques
sont terminés et cela va dans le bon sens pour la
sécurité des vols !

Ainsi, si vous déménagez ou lors de l'achat d'un
ULM dans un autre département, la marque d'iden-
tification restera la même que précédemment, même
avec un changement de propriétaire.

Toutefois, nous rappelons que le titulaire de la carte
d'identification, ou le nouveau en cas de cession, est
toujours obligé de déclarer le changement de base
d'attache de l'ULM même en dehors d'une cession.
Il doit s'adresser au bureau local de la DGAC où il
obtiendra une nouvelle carte d'identification.

Thomas Iacono



DGAC
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
Pôle certification, suivi de navigabilité
et aviation générale.
50, rue Henry Farman 75720 PARIS CEDEX 15



Ce résultat mathématique, s'il est exact, peut en fait ne rien représenter du tout dans notre esprit, si l'on veut bien admettre, qu'isolés d'un contexte ou sans identité, ces chiffres bruts sont vides de sens. Ceci est pire encore si contextes et identité sont orientés ou truqués.

C'est malheureusement ce à quoi nous sommes trop régulièrement soumis avec la parution quasi quotidienne de statistiques diverses et variées dans tous les domaines. Notre monde aéronautique n'y échappe pas ; et encore moins celui de l'ULM, dans le domaine de la «sécurité» des vols en particulier !

Certes, pas plus que les autres pratiques aéronautiques, nous n'avons à nous vanter de nos chiffres ; nous connaissons encore trop d'accidents, mortels, corporels et matériels; et un accident sera toujours un accident de trop. Malgré les efforts accomplis, nos progrès stagnent depuis quelque temps; il nous faut donc continuer, si ce n'est amplifier, nos actions. Nous n'obtiendrons des résultats probants que si ces efforts sont collectifs, autant qu'individuels, relayés efficacement et continus dans le temps. Mais nos taux ne sont pas supérieurs à ceux de ces mêmes autres pratiques qui connaissent pourtant des contraintes réglementaires très supérieures aux nôtres... qui devraient théoriquement bien mieux les protéger...dixit les technocrates de tout poil.

En m'insurgeant contre le sort qui nous est fait, trop habituellement, dans la présentation des statistiques des accidents en aéronautique (en dépit des rapports nationaux ou d'un niveau européen qui accèdent la thèse que la pratique de l'ULM n'est pas plus accidentogène que les autres*), je n'exprime pas une négation du travail qu'il nous reste à réaliser pour améliorer notre taux d'accident. Mais je demande avec insistance que l'on veuille bien arrêter par manipulation, omission ou manque d'éléments

objectifs de nous présenter comme une pratique dangereuse; et par là même d'essayer de nous culpabiliser, ce qui peut nuire par ailleurs à la sérénité des vols, pourtant facteur éminent de sécurité.

Un bulletin de l'administration nous a récemment présenté un graphique avec pour seul commentaire que les ULM en 2010 ont été impliqués dans 40% des accidents mortels de l'Aviation Générale et du Travail Aérien; également, un texte d'une association nationale d'instructeurs (avions et... ULM) affirmait **sans autre explication** que le nombre d'accidents d'ULM en 2011 aurait progressé de 62% ! Ce ne sont que deux exemples, mais significatifs car émanant de signataires considérés au demeurant comme généralement sérieux. Un quotidien régional a sous-titré une photo d'un gros bimoteur posé sur une plage comme étant le témoin d'une panne d'ULM !

Il serait objectif, sain et honnête, lorsque l'on parle d'ULM, de replacer les chiffres dans leur contexte; celui-ci peut également être chiffré: chiffre du nombre d'appareils en «exploitation» par leurs propriétaires, chiffre du nombre d'heures de vol effectuées en moyenne annuellement par leurs pilotes, importance du parc, nature des vols, caractéristiques des appareils, spécificité des incidents et accidents (Confère page 8 l'article de Thierry Couderc).

Par négligence, intérêt et surtout jalousie par rapport à un mouvement qui se développe d'année en année, certains comparent en toute conscience des données incomparables; pour se donner le beau rôle, ils refusent nos chiffres lorsqu'ils ne vont pas dans leur sens : à titre d'exemple nos résultats en termes de nombre d'heures annuelles de vol en moyenne par pilote nous sont déniés, au motif qu'il s'agit de « déclarations » non estampillées du sceau « officiel » sur un carnet de vol « officiel » ; on oublie systématiquement de préciser que le parc ULM représente à lui seul en France presque le triple du nombre de tous les autres aéronefs de loisir.

Les chiffres ne représentent rien en eux-mêmes s'ils ne sont pas le support à **des analyses fines et complètes** de tous les facteurs complexes qui les ont générés. Merci à tous ceux qui « nous veulent du bien » et à ceux qui souhaitent sincèrement nous aider à faire progresser la sécurité de nos vols de ne pas l'oublier.

Un beau sujet à méditer !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

* *Rapport Souchelot - Finot sur la Sécurité de l'activité Vol à Moteur de l'Aviation Générale*
Rapport Hawk - EASA « Microlight Study »

Statistiques et dénombrement

Dans un bilan dressé pour 2011, une donnée publiée par le bulletin de sécurité aérienne de la DGAC en début d'année, faisant ressortir une répartition des accidents inhabituellement défavorable à l'ULM. Ce chiffre a été exploité et amplifié par les dénigreur du mouvement ULM, et par ceux qui rêvent en silence ou ouvertement, de gérer la micro aviation à la place de la FFPLUM.

En fait, il est très probable que le fonctionnaire, honnête au demeurant, qui a lancé ces chiffres n'avait pas une connaissance assez fine des différences de pratique entre les secteurs de l'aviation de loisir pour pondérer son dénombrement par un commentaire pertinent. Il était peut-être d'ailleurs contraint par le respect de règles de décompte mal adaptées à la réalité du terrain.

Qu'en est-il en fait de cette dernière ? Il est parfaitement exact que la pratique de l'ULM est émaillée d'un nombre d'incidents et d'accidents légers proportionnellement plus élevé que dans certaines autres disciplines. C'est que par nature, l'ULM sort beaucoup plus souvent que bien d'autres appareils des sentiers battus. Il est fait pour ça et les pilotes ne s'en privent pas. Mais bien sûr, cette pratique, pour légitime qu'elle soit, nous expose un peu plus aux petits incidents que les tours de pistes à peine élargis auxquels trop de pilotes se cantonnent par ailleurs. Ainsi, en ULM, un tube tordu, une pale d'hélice brisée ou un éclatement de pneu font partie des péripéties normales de l'activité. La grande majorité de ces événements qui pour une grande part résultent d'une activité tout terrain, n'a pas de suite suffisamment sérieuse pour constituer des accidents à

proprement parler. C'est justement pour ça que l'ULM est et doit rester ultraléger avec des capacités démontrables de vol lent, de puissance raisonnable et de facilités de réparation. Il en va ainsi des atterrissages en campagne sur incidents mécaniques, qui sont l'essence même de la sécurité pour une aviation déclarative. Pour autant, les vaches dont elle a connaissance sont enregistrées par l'administration comme des accidents, même en l'absence de dommage. On nous dit que « c'est la règle ». C'est possible, mais alors si l'on revendique la comparaison par les chiffres, il faudra s'assurer par exemple, que les posés en campagne des planeurs soient traités de la même façon, je ne suis pas certain que ce soit le cas systématiquement.

D'autre part, il faut prendre en compte le fait que l'ULM reste pour une grande part une activité réellement sportive, bien plus physique que les autres branches de l'aviation légère. On y retrouve donc le cortège de traumatismes caractéristiques du sport à base de chevilles foulées, de poignets cassés et de luxations. Certes ce sont des accidents et il convient de chercher à les réduire. Mais est-il bien rigoureux de les classer et de les gérer au niveau du ministère des transports comme autant d'accidents de circulation aérienne, au même titre qu'une sortie de piste d'avion de transport public lourd, dont les conséquences humaines peuvent être potentiellement catastrophiques et dont les dégâts se chiffrent en centaines de milliers d'euros ?

Enfin, à chaque fois que l'on publie ce genre de chiffres, il ne faudrait jamais manquer de signaler qu'ils ne reflètent pas nécessairement un accroissement statistique du risque, mais souvent une augmentation du nombre d'événements connus.

Visualisation du REX

Retour d'Expérience - ULM (id = 0000)



Date de vol : 09/04/2011
Meteo : Favorable
Redacteur : Pilote
Appareil : Paramoteur

Nature du vol : du local en plaine
Phase du vol : en vol
Risques : dépassement des conditions aérologiques acceptables

Description :

Décollage du terrain vers 18H00. L'aérologie est très calme, je pars vent arrière (estimé à 3kt) en faisant CAP au 150. Je souhaite effectuer un vol local d'une durée maximum de deux heures. Au moment du décollage je n'avais pas vu un très gros cumulo nimbus situé approximativement au cap 110. Je l'estime à environ 12MN. Ce cumulonimbus est le seul nuage nimbé visible sur 360°. Son sommet est caché sous une couche de stratus qui recouvre tout le ciel. Malgré sa présence j'estime pouvoir poursuivre ma route en le contournant, d'autant que ce nuage paraît se noyer dans la masse de stratus. Après une dizaine de mn je prends conscience que je ne parviens plus à avancer aussi vite, pourtant parti vent arrière. Je réalise que je ne pourrai pas continuer ma route. Je décide de faire route au 30 afin de sauter un petit bois afin de regagner mon terrain d'envol. Je parviens très rapidement à la lisière du bois située à environ 8 km en me faisant secouer assez sévèrement. Au moment de franchir le bois je reçois une violente rafale frontale (estimée de secteur 10) qui me fait pivoter d'environ 20°. Assez peu enclin à poursuivre mon vol au dessus du bois dans des conditions MTO qui semblent assez dégradée je décide de contourner le bois. Je me retrouve à environ 2 km de mon terrain de décollage, faisant cap au 350 environ. Je mettrai environ 25 mn à arriver !!! Une fois posé, je constate que les paramotoristes, nombreux au moment de mon décollage ont tous plié leurs ailes et m'accueillent avec inquiétude.

Commentaires :

Oui, cette expérience m'a grandement aidé. J'avais pourtant connaissance de la dangerosité de ce genre de nuage typique d'une fin de douce journée d'été. Je n'y avais jamais été confronté à ce point. Je pensais en être suffisamment loin afin de le contourner. J'ai été confronté à des rafales de vents tournants violents. Mon état de confiance s'est renforcé lorsque j'ai vu le nuage s'engloutir dans la masse de stratus mais sa dangerosité était encore très présente. Je peux dire qu'au contraire cet état de dangerosité s'est renforcé malgré son invisibilité.

Enseignement :

L'erreur commise est incontestablement d'avoir poursuivi ma route malgré la présence de ce genre de nuage pouvant engendrer de violents vents à plus de 15 km à la ronde ainsi que des précipitations.

Impression :

Positive 

Cela a déjà été signalé, mais ça mérite d'être encore souligné. La judiciarisation de nos relations sociales, l'alourdissement des procédures d'indemnisations et la réglementarisation croissante de toutes nos activités, paternaliste au point d'en être devenue presque caricaturale, sont autant de phénomènes qui poussent chaque administré à impliquer les pouvoirs publics pour le moindre incident au lieu de le régler lui-même avec bon sens, en fonction de son niveau de gravité réel.

Il n'en reste pas moins que même si le dénombrement des événements réellement graves reste constant, notre accidentologie lourde stagne à un niveau qu'il faut à tout prix essayer de faire baisser. Pour ce faire, il est indispensable de pouvoir analyser les expériences vécues pour en tirer les enseignements propres à améliorer la sécurité.

Ainsi, les systèmes de gestion de la sécurité définis par le plan de sécurité de l'Etat pour l'Aviation Civile ont pour objet de mettre en œuvre le recueil et l'analyse de données en faisant la promotion des déclarations volontaires des acteurs.

Pour la FFPLUM, la mise en place de la démarche REX et de la base de données RASU procèdent de ce principe. Encore faut-il encourager les pratiquants à y adhérer. Pour ce faire, il ne faut pas leur donner le sentiment qu'en faisant leurs déclarations, ils alimentent les polémiques et vulnérabilisent le cadre réglementaire de leur pratique. Dans le contexte de la promotion d'une culture juste, non punitive telle qu'elle est décrite par les textes de référence sur l'amélioration de la sécurité, publier des chiffres comparatifs dont le rapprochement reste contestable, relève quelque part de la faute de communication, surtout si cette publication n'est pas accompagnée d'un commentaire analytique.



Thierry Couderc
Président Commission Sécurité

	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Accidents matériels
TOTAL 2011	30	31	63	101
TOTAL 2010	30	22	42	93
TOTAL 2009	31	20	28	36
TOTAL 2008	21	24	33	43
TOTAL 2007	21	15	23	49
TOTAL 2006	15	18	26	41
TOTAL 2005	17	23	29	61
TOTAL 2004	25	28	27	34
TOTAL 2003	31	16	35	27

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

EVENEMENTS non classés accidents
(classement au regard des critères fédéraux de l'analyse de sécurité des vols, indépendant des traitements judiciaire ou disciplinaire de l'événement)

- Atterrissages en campagne sans dommage : 9
- Manipulations au sol et au hangar : 27

Utilisation de parachute

2011	3
2010	2
2009	3
2008	3
2007	3
2006	2

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

Ecole labellisée FFPLUM

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

**ALPI FRANCE
IMPORTATEUR FRANCE**



PIONEER 200

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



PIONEER 300

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



FIREFOX 2000

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

Excellents rapports qualité/prix

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

Tel : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25
Pioneer@alp-valence.com
www.alp-valence.com



L'AÉROBAG ULM

Innovation et Sécurité : l'AéroBag ULM

La Fédération a présenté sur l'héliport de Paris le nouveau dispositif de sécurité AéroBag ULM développé par la Société La Mouette. On pourrait légitimement se demander pourquoi une fédération promeut un produit d'une société privée.

Elle le fait pour deux raisons, tout d'abord parce qu'il s'agit de sécurité et en particulier de sécurité passive. On sait que sur ce point notre réglementation est propice aux innovations. Nos constructeurs l'ont déjà prouvé. Elle le fait également car ce dispositif n'a pas d'équivalent. Les seuls airbags qui ont été développés en aviation certifiée ne vont pas aussi loin dans la protection des pilotes. C'est avec l'expérience et les moyens du deux-roues et de l'équitation dans lequel l'airbag a largement fait ses preuves que ce système a pu être produit.

Bien entendu comme pour le parachute de secours, il s'agit d'inciter, de promouvoir et en aucun cas de rendre obligatoire. C'est toute l'intelligence de la réglementation ULM de permettre l'innovation en s'adossant à la responsabilité.

A ces débuts, ce genre d'innovation crée inévitablement des réticences ou des interrogations, comme dans le deux-roues il y a 10 ans, comme le parachute à une certaine époque. C'est donc pour encourager son essor que la Fédération a souhaité s'associer à sa promotion. C'est dans ce cadre que nous permettrons grâce à une offre fédérale exceptionnelle aux structures labélisées d'équiper leur machine club de l'AéroBag en version biplace automatique et mécanique. C'est également dans cet esprit que nous souhaitons approfondir le retour d'expérience, déjà important sur ce dispositif.

Nous en reparlerons.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM





L'AEROBAG ULM

Qu'est-ce que l'AéroBag ?



Ce système actif de protection utilise la technologie de l'airbag à gaz froid, déjà utilisé dans le milieu de la moto ainsi que de l'équitation depuis 10 ans par la société HELITE.



Plusieurs brevets ont été déposés autour de ce produit très innovant, tant par sa technologie et le concept de retenir la tête en position lui évitant un coup de fouet vers l'avant, mais aussi pour son application dans le milieu de l'aéronautique où les seuls airbags qui ont été développés sont des coussins évitant le choc entre la tête et les jambes,



mais ne retiennent pas la tête de l'utilisateur en place, et ne limitent pas les lésions cervicales.

Risques à protéger :

1. Collision directe contre des éléments de l'aéronef tel que tableau de bord, structure cabine...
2. Collision contre le sol ou des obstacles extérieurs.
3. Ecrasement de l'occupant avant par l'occupant en place arrière pour les aéronefs tandem rapprochés.

Traumatologie :

Malheureusement nous n'avons pas de statistique précise sur les traumatologies particulières à l'aviation légère, mais le taux de mortalité et les statistiques des accidents poussent fortement à protéger les organes vitaux des pilotes contre des frontaux et latéraux.

Le système actif de protection se compose de plusieurs parties :

ACTIVATION AUTOMATIQUE :

La centrale de détection est totalement autonome, elle mesure en permanence les vibrations, à-coups, mouvements subis par le châssis de l'ULM, trie les signaux et détecte les fortes collisions, crashes, en moins de 1ms, le signal est alors immédiatement transmis aux airbags qui se déploient en moins de 100ms pour protéger de façon optimum les pilotes et passagers.

Cette centrale se positionne facilement sur la partie avant du châssis avec de simples frettes plastiques en respectant les conseils de pose résumés dans le manuel.



ACTIVATION MANUELLE :

en complément un bouton sans fil auto-alimenté permet au pilote de déclencher l'airbag passager et/ou l'airbag pilote pour garantir une protection optimale si le pilote se sent dans une situation irrécupérable telle qu'une vitesse encore trop élevée en fin de zone roulable.

Le système peut être alimenté par la batterie de l'ULM ou fonctionner de manière autonome avec des piles ou accus rechargeables.



AEROBAG SUR BRETelles :

Développé grâce aux recherches effectuées pour les airbags de protection moto et karting, il se présente sous la forme de deux coussins, de 15 litres chacun, se plaçant devant la tête de l'utilisateur et descendant jusqu'au thorax. Liés entre eux par une boucle rapide, ces deux airbags forment une enveloppe de protection tout autour de la tête. En cas de choc, au lieu d'être projetée vers l'avant ou le côté, la tête est retenue en place par ces coussins qui limitent considérablement les efforts de flexion, de cisaillement, d'hyperextension du cou et les accélérations sur la tête et le cerveau (HIC*).

Deuxième effet plus évident mais tout aussi important, ces épais coussins protègent des chocs directs en absorbant l'énergie et répartissant les forces d'impacts.

La protection reste efficace pendant quelques dizaines de secondes avant de se dégonfler automatiquement via une valve de surpression.

Le système est réutilisable en remplaçant le kit de déclenchement et en repliant les airbags dans leurs emplacements d'origine.

Les airbags sont gonflés au CO₂, non toxique et non inflammable, c'est même un plus comme protection des flammes. Intégrés directement au siège en tant que bretelles de harnais, les airbags sont dissimulés dans les fourreaux d'épaules. Le système est également adaptable aux bretelles des harnais 4 points déjà présents sur les sièges. Très facile à monter et à ajuster sur tout type d'appareil. Le système complet (sac + fourreaux + générateur de gaz) pèse moins de 950g. Un « chest clip », boucle de poitrine, très facile à clipser permet une meilleure efficacité du harnais en liant les deux coussins entre eux.

AEROBAG GILET :

Se présentant sous la forme d'un sac gonflé englobant tout le tronc et la tête du pilote, cet airbag facile d'utilisation offre une protection frontale et latérale complète et optimale.

Utilisant une technologie brevetée par HELITE permettant de gonfler un très grand volume de protection avec un petit volume de gaz, cet airbag offre un volume protection de plus de 150 litres. Ainsi, lors des collisions directes avec le sol ou l'obstacle, cet airbag permet d'amortir le choc, de répartir et d'absorber les efforts. Offrant également une bonne retenue de la tête, il permet de limiter les efforts sur la nuque et la tête (efforts cou, accélération tête, HIC*,...).

La protection reste efficace pendant quelques dizaines de secondes avant de se dégonfler automatiquement via une valve de surpression. Le système est réutilisable en remplaçant le kit de déclenchement et en repliant l'airbag dans son emplacement d'origine.

Totalement intégré à un gilet à porter par-dessus l'équipement du pilote, il est très facile d'utilisation. L'ajustement au gabarit de l'utilisateur se fait automatiquement grâce aux tissus élastiques utilisés pour le maintien de l'airbag.

Deux poignées permettent de faciliter l'enfilage du gilet en désolidarisant les côtés grâce à un système de velcro. La connexion avec la centrale de détection est réalisée très facilement grâce à une prise Jack que le pilote connectera à chaque utilisation. Le système complet (gilet + airbag + générateur de gaz) pèse moins de 1,3kg.



Laurent Thévenot
LA MOUETTE

*HIC : Head Injury Criterion,
une valeur déterminant la gravité des lésions subies par la tête mise au point par et pour les recherches de sécurité de l'industrie automobile.



Suivi des accidentés

Cela fait maintenant près de trois ans que ce service a été mis en place. A ce jour un peu plus de cent cinquante contacts ont été établis.

Chaque fois les accidentés joints se sont montrés très reconnaissants de ne pas être oubliés. En effet, au vu de

divers témoignages, il apparaît que quand on a subi un grave accident suivi d'une longue convalescence, on se sent rapidement très seul et abandonné de beaucoup de monde, même proche.

Tous les membres du Comité Directeur de la FFPLUM sont sensibilisés par cette situation. Malheureusement nous manquons souvent de renseignements quant aux circonstances de l'accident ainsi que de ses conséquences.

De ce fait certains ont été ignorés et nous nous en excusons. Nous vous demandons de prendre contact avec notre service pour décrire et expliquer dans la mesure du possible les éléments qui nous manquent.

Dans tous les cas nous espérons vous apporter un peu de baume face aux difficultés que vous endurez.

De plus tous ces témoignages serviront à toute notre communauté et permettront, très sûrement, d'améliorer la sécurité.

Christian Augé



Rappel sécurité : la 3^è édition du mémo sécurité est téléchargeable au format pdf sur le site fédéral www.ffplum.com rubrique "sécurité"

Publicité

Silvoir à la pointe de la sécurité
la nouvelle AEROBAG offert
 pour tout achat d'un 3 axes Silvoir avant le 30/6/2012

Pioneer 200 - Pioneer 300 - Groppo TRIAL

Les plus beaux ULM sont chez Silvoir !

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

Vente, location, parc permanent, entretien, école

Distributeur officiel **Venez les essayer et volez autrement !**
www.ulmpioneer.fr

995€ Pilotage hélico !
Stage de pilotage PPL-H - 5 vols de 30 minutes et 2h 10 de formation théorique. Ecole agréée

Ecole Silvoir ULM & Hélico

La classe 6 pour devenir pilote hélico ULM est bien là !
 En attendant la machine sur laquelle vous ferez votre brevet, découvrez notre stage initial à bord d'un Robinson 22 (l'hélico le plus léger parmi les certifiés).
 Silvoir Flight Center prépare au pilotage des hélicos légers Classe 6 ou de toute autre machine sous licence PPL-H. Stage ouvert à tous, même à ceux qui n'ont jamais piloté.
 A Châtellerault-LFCA, à deux pas du Futuroscope et 1h 10 de Paris en TGV, formation pilote ULM, avion et hélico, depuis l'école de début jusqu'à la licence européenne.
 Formation ab-initio, conversion de licence avion, remise à niveau, renouvellement de QT par instructeurs agréés.

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

Silvoir distribue Pioneer / Alpi-Aviation, Groppo et TECNAM



Formation Pilotes et Instructeurs

Comme à chaque fin d'année le bilan des accidents, toujours trop nombreux, fait ressortir les origines accidentogènes. Parmi ces causes l'on trouve, encore une fois, la formation des pilotes et des instructeurs.

Certes, la majorité des moniteurs exercent leur travail avec sérieux et compétence, tandis que certains ne semblent pas prendre toute la mesure de leur responsabilité. Dernièrement, telle DSAC, rappelait que « l'instruction théorique est à considérer comme partie intégrante de la formation des élèves pilotes ». Ce rappel, semble-t-il justifié, met en évidence certaines carences de formation. Ainsi, comme dans de nombreux secteurs, il faut que les mentalités évoluent et l'enseignement ULM ne devrait pas déroger à ce principe, tout en inculquant et développant les apprentissages fondamentaux. Il est impérieux de « penser ULM », « voler ULM », « instruire ULM » en dispensant une formation efficiente à la prise de décision.

Ainsi pour s'adapter aux exigences actuelles et faire évoluer la réforme de la formation des instructeurs, la Commission enseignement élabore ce projet avec les services de la DGAC. Le travail est complexe puisqu'il entrainera des modifications des textes réglementaires (Arrêté du 31 juillet 1981: relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile - Arrêté du 17 octobre 1984 : fixant les modalités d'homologation des formations d'instructeurs d'ULM). La modification d'un texte réglementaire nécessite la consultation de plusieurs services de la DGAC, les délais de réalisation sont donc longs.

Mais en attendant, nous, instructeurs, retrouvons-nous les manches, faisons des efforts (c'est à la mode) de mise à niveau afin de produire un enseignement efficace résolument ULM et... sécuritaire.

En revanche, bonne nouvelle concernant les QCM ULM. Le représentant de la FFPLUM siège de façon pérenne au comité de validation des QCM au sein du pôle examen de la DGAC. De plus il nous est (enfin) accordé la possibilité de pouvoir apurer la base de données existante. À l'heure où vous lirez ces lignes ce dépoussiérage aura débuté.

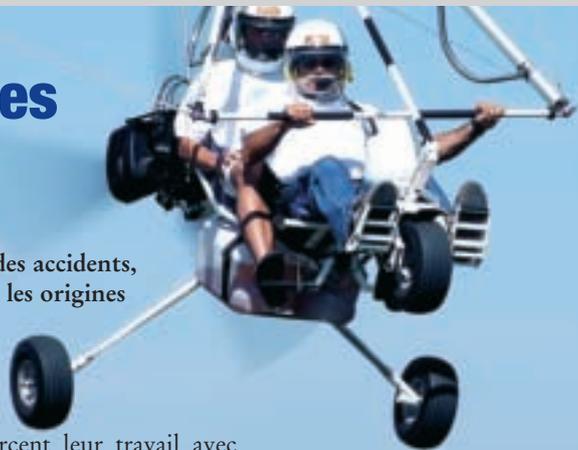
Exemple de question qui ne devrait plus apparaître :

- On appelle vitesse de compensation ou vitesse de trim :

- 1 - la vitesse de l'ULM qui permet de ne pas exercer d'efforts permanents aux commandes
- 2 - la vitesse minimum qui permet à l'ULM de voler
- 3 - le régime de rotation de l'hélice qui équilibre la traînée
- 4 - la vitesse de décrochage multipliée par 1,3.

Toutefois afin d'alimenter la base de données ULM, la DGAC recrute des rédacteurs de QCM portant sur la spécificité ou la réglementation ULM :

Les QCM sont validées par un comité composé de représentants des fédérations aéronautiques (FFA, ANPI, FFPLUM, UFH...) et de personnels DSAC/PN/EX.



- Une QCM validée "en l'état" est rémunérée 36,00 €.
- Une QCM validée après modification est rémunérée 28,80 €.
- Si vous possédez de bonnes connaissances théoriques (niveau pilote ou instructeur), une expérience aéronautique avérée et des talents de rédacteur, vous pouvez contacter l'adresse ci-dessous :

Direction Générale de l'Aviation Civile
 Direction de la sécurité de l'Aviation civile
 Personnels navigants / Pôle Examens
 50, rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15
 ou par téléphone : 01 58 09 45 29
 ou par courriel : qcm.ppl@aviation-civile.gouv.fr

Bons vols.
 Bernard Fabre

Publicité

PEGASE vous présente **FILL & FLY AVGAS**



Unité d'avitaillement autonome, spécifique AVGAS 100LL et

AVGAS UL 91

Construite suivant les prescriptions de **Total Aviation Fuels** et de **air bp**
Réservoir alu épais de 350 litres,
 fermeture sécurisée anti-renversements et pare-flammes, avec soupape de régulation de la pression / dépression et jauge sabre, cloison brise-fofs,
Compartment à l'arrière renfermant la distribution :
 pompe auto-amorçante et anti-déflagrante 12 V débit 50 L/min,
 filtre spécifique avec manomètre différentiel,
 volucompteur privatif mécanique 3 chiffres avec totalisateur et remise à zéro,
 5 mètres de flexible ER1361 et pistolet AVGAS Alu.
Panneau solaire et Batterie 12V dans un coffre étanche à l'avant.
 Câble de liaison équipotentiel sur enrouleur. Extincteur.
 Remorque mécano-soudée entièrement galvanisée, freinée au noir, PTC 750 kg
 roue jockey, béquille de stabilisation.
UN MUST !
Dossier complet et devis disponible sur simple demande :

www.ulmtechnologie.fr www.zenair650ei.fr

ZENAIR CH 650Ei

Le nouveau Zenair propose plus d'équipements, plus d'options
Spacieux, Confortable et Élégant...

• Kit 49%
Kit simplifié

• Prêt à Voler
80cv ou 100cv

Performances:

Moteur ROTAX 912S
Distance de décollage: 150 m
Vitesse ascensionnelle: 4,8 m/sec
Vitesse de croisière: 216 Km/h
Vitesse maximale: 250 Km/h
VNE: 290 Km/h



Zenair Zodiac CH 650Ei

Caractéristiques:

Longueur: 6,30 m	Charge ailaire: 48 Kg/m ²	Entièrement en aluminium
Envergure: 8,23 m	Masse à vide: 306 Kg (avec parachute)	Manuel d'assemblage
Surface ailaire: 12,3 m ²	Masse maxi: 472 Kg (avec parachute)	Parachutes de secours
Largeur cabine: 112 cm	Facteurs de charge Ultimes: +6 G / -4 G	Diverses Options
Carburant: 72 litres (2x36)	Train d'atterrissage tricycle	

Zenair Europe
Aérodrome de Valenciennes
59121 Prouvy / France
Tél: +33 (0)6 85 04 96 82

Distribué par :

ulmtechnologie@wanadoo.fr Les Ailes de St Adrien info@ulmgray.com	ULM Synergie SAS aerodynamie@orange.fr I.E.D. jacques@zenair.be	GRIMM ULM grimm.ulm@wanadoo.fr air-atitude@wanadoo.fr	borge aviation@gmail.com ULM Espace Aérien Diffusion leclere@espace-aerien.com
--	--	---	---

Tout pour votre plaisir



Qulk-R

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus



XT-912-SST
(tricycle train)

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

• Infra-structure - Test et Recertification instructeur
• Toutes ULM - Recertification professionnelle
• (Fédération, etc...)




Accessoires
Lynx
Vêtements chauffants
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc

Réalisation Agence Margret & Associées - 2011

Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 ▶ 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland



La déshumanisation de l'espace aérien ?

Un nouvel outil évolue dans le ciel, réalisant des tâches de plus en plus nombreuses. Jusqu'alors réservés au domaine militaire, les drones arrivent dans nos cieux pour du travail aérien civil.

Un drone ou UAV (Unmanned Aerial Vehicle) est un aéronef inhabité, piloté à distance, semi-autonome ou autonome, susceptible d'emporter différentes charges utiles le rendant capable d'effectuer des tâches spécifiques pendant une durée de vol pouvant varier en fonction de ses capacités. Il diffère des aéromodèles par son utilisation qui n'est pas ludique ou sportive mais militaire ou commerciale, et par la possibilité de voler hors de la vue de son télépilote.

Il est plus juste de parler de système de drone. En effet, le drone fait partie d'un système qui est composé :

- d'un ou plusieurs vecteurs aériens ;
- d'une ou plusieurs stations sol de commande ;
- de liaisons de données entre le vecteur et la partie sol.

Selon un arrêté à paraître, la famille des drones comprendra cinq catégories :

- Catégorie C : les aéronefs télépilotés **captifs** qui ne sont pas des aéromodèles, de masse maximale au décollage inférieure à 150 kg.
- Catégorie D : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, motorisés ou non, non captifs, de **masse maximale au décollage inférieure à 2 kg**, ou, pour les aéronefs à gaz inerte, de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 2 kg.
- Catégorie E : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, qui ne sont pas de catégorie C ou D, motorisés ou non, de **masse maximale au décollage inférieure à 25 kg** ou pour les aéronefs télépilotés à gaz inerte de masse totale (masse structurale et charge emportée) inférieure à 25 kg.
- Catégorie F : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, de **masse maximale au décollage inférieure à 150 kg** ne respectant pas les caractéristiques de la catégorie C ou D ou E.
- Catégorie G : les aéronefs télépilotés qui ne sont pas des aéromodèles, et qui ne correspondent pas aux critères des catégories C à F.

Où peuvent-ils voler ?

La règle qui prévaut est la règle « voir et éviter ». Or, « voir » signifie que le télépilote a la vision de l'environnement de l'appareil sans dispositif de transmission d'image de l'aéronef. Si certains souhaitent voir remplacer « voir et éviter (see and avoid) » par « détecter et éviter (sense and avoid) », force est de constater que la technologie ne permet pas encore d'équiper à un coût raisonnable tout aéronef volant. D'ailleurs, les dispositifs « sense and avoid », dès lors qu'ils visent à suppléer l'intervention humaine, devront être certifiés à cet effet ; il n'est pas envisagé de les exiger à ce stade. Quant aux dispositifs de type TCAS ou FLARMS, ils supposent que les aéronefs en conflit soient également équipés, ce qui imposerait une contrainte aux autres usagers (ULM notamment).

C'est pourquoi aucune spécification technique ou performance particulière n'est imposée au dispositif de vision vers l'avant, et il s'agit simplement d'un dispositif en dernier recours, permettant notamment de mieux cerner la zone d'impact au sol.

Il y a donc un problème de compatibilité. La réponse à ce problème tient donc actuellement en un mot : ségrégation.

L'arrêté du 21 décembre 2009 relatif aux conditions d'insertion et d'évolution dans l'espace aérien des aéronefs civils ou de la défense non habités et l'Instruction 1550/DIRCAM stipulent que les espaces aériens dans lesquels peuvent se dérouler des vols de drones sont des espaces qui permettent une ségrégation entre les drones et les autres usagers dans le temps et / ou dans l'espace.

Ce sont :

- les zones réglementées et zones réglementées temporaires (ZRT), « à contournement obligatoire », « à pénétration sur autorisation » ou « à pénétration après contact radio suivre les instructions de... ». Sont exclues les zones R à « pénétration après contact radio » puisque le contrôleur n'a pas de possibilité d'interdire ou d'agir sur le trafic pénétrant dans ces zones ;



Crédit photos : DGA/essais en vol

- les zones dangereuses permanentes après étude spécifique réalisée au cas par cas ou temporaires au dessus de la haute mer ;
- les zones interdites, permanentes ou temporaires (ZIT) ;
- certaines CTR associées aux aérodromes de la défense, pour les seuls aéronefs d'Etat non habités ; ces espaces de classe A à D permettent la connaissance de la nature des activités et de l'ensemble des vols qui s'y déroulent ;
- les zones de ségrégation temporaire et zones de ségrégation temporaire transfrontalières.

Pour tous les espaces aériens susceptibles d'accueillir des vols de drones, la mention « vols d'aéronefs télépilotés non habités » doit être précisée dans la documentation aéronautique décrivant ces volumes (AIP France, SUP AIP, NOTAM).

Des dérogations permettront de voler hors vue en espace de classe G, à une hauteur n'excédant pas 50 m (150 m si le drone a une masse maximale au décollage inférieure à 2 kg et dispose d'une autorisation particulière délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile), sous réserve de respecter un certain nombre de conditions, dont celles d'être hors d'une zone peuplée et de ne pas s'approcher à moins d'une certaine distance d'un aérodrome, d'une héliportation ou d'une **plateforme ULM permanente**. C'est aussi de la ségrégation puisque nul n'est sensé évoluer dans cette tranche d'espace en pleine nature.

Pour quelles activités ?

Dans le domaine civil, les drones ont un fort potentiel d'utilisation. Les activités particulières concernées sont les suivantes :

- les traitements agricoles, phytosanitaires ou de protection sanitaire et les autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère,
- le largage de charges de toutes natures,
- le remorquage de banderoles ou toute forme de publicité,
- les relevés, photographies, observations et surveillances aériennes ; cette activité comprend la participation aux activités de lutte contre l'incendie,
- toute autre activité particulière nécessitant une dérogation aux règles de la circulation aérienne générale,
- ainsi que la formation à ces activités.

Le temps où nous pourrions les croiser lors de nos vols de loisirs est proche, même si de nombreux problèmes juridiques et techniques ne sont pas encore résolus.

Afin de les résoudre, les constructeurs veulent dès maintenant obtenir des zones pour les essais et pour le travail aérien, « privatisant » ainsi une partie du domaine public dans lequel nous évoluons.



Aujourd'hui, les fédérations du CNFAS, dont la

FFPLUM, s'opposent à la création d'une zone bloquant un aérodrome et un grand volume de classe G au profit d'industriels voulant tester leurs drones dans le sud-est et demandent qu'un débat national soit instauré entre les différents usagers de l'espace aérien sur cette question fondamentale qui touche à l'accès au domaine public, à la sécurité des tiers au sol, à la liberté de circulation et à la complexité de l'espace aérien.

En tout état de cause, nous attendons de ces appareils qu'ils soient adaptés à nos règles et que leur mise en service soit transparente pour l'aviation générale sans que des contraintes supplémentaires nous soient une nouvelle fois imposées.

Michel Hirmke

Publicité

Le vol ultra Léger

850 g
Batterie pour Rotax 912

265 kg
Xair Hanuman

115 kg
Alatus

55 kg
D.Motor 4 temps 80 CV

Canal de la Martinière 44320 FROSSAY - France
Tél : +33(0)240 64 21 66 - Fax : +33(0)240 64 15 22
Email : contact@randkar.fr www.randkar.fr



ABONNEZ-VOUS A *Aviation et Pilote* ET RECEVEZ CE DVD OU BLU-RAY DISC*

Votre
cadeau !



Alors que l'armée russe s'apprête à lancer le jet Sukhoï SU-35, un mystérieux tueur s'en prend aux pilotes de la Russian Air Force. Il tente de détourner cette nouvelle arme de guerre pour faire exploser l'Air Force One lors de la venue imminente du président des États-Unis. Film d'espionnage avec Malcom Mc Dowell, Armand Assante et Rutger Hauer

* Offre réservée dans le cadre d'un premier abonnement d'un an minimum et dans la limite des stocks disponibles.

12 numéros
par an

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

VOS COORDONNEES :

NOM

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Pays Tel

Email

Je m'abonne Je me réabonne : N° Abt

	FRANCE	CEE	Etranger/DOM/TOM
Découverte (3mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	<input type="checkbox"/> 23 €
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
6 MOIS + HS Guide 2011/12	<input type="checkbox"/> 36 €	<input type="checkbox"/> 42 €	

Abo + film « Mirror Wars » DVD Blu-Ray disc (selon les stocks disponibles)

1 AN	<input type="checkbox"/> 60 €	<input type="checkbox"/> 69 €	<input type="checkbox"/> 79 €
2 ANS	<input type="checkbox"/> 114 €	<input type="checkbox"/> 130 €	<input type="checkbox"/> 145 €

offre
spéciale

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de « SEES »

carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto Expire en

Signature

délai d'installation
3 semaines.

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

“GOAL”... nous touchons au but

Depuis de nombreuses années la gestion informatique des licences /assurance a fait l'objet chaque saison de modifications et d'aménagements constants.

Au fil des modifications et des évolutions intervenues tant administratives que dans le domaine de l'assurance, le programme qui nous permettait de gérer les licences et les adhérents est devenu très lourd et complexe aussi bien pour la FFPLUM que pour les neuf autres fédérations utilisant le même fournisseur et un programme similaire.

Notre sous-traitant informatique, la Société C.V.F. a été rachetée par "ORANGE BUSINESS SERVICES" en 2009, plaçant les différentes fédérations devant un problème de gestion grave du fait de la réorganisation de la prestation et des coûts induits importants.

Le programme obsolète est devenu très lourd à gérer dans son évolution compte tenu des superpositions de modules et de spécificités ajoutées.

Devant le mécontentement général Orange a proposé en 2010 la refonte complète du système avec un nouveau programme spécifique "GOAL" adapté à chaque fédération autour d'un tronc commun, l'objectif étant une plus grande souplesse d'utilisation, un service plus large et une diminution sensible des coûts d'exploitation.



Depuis deux ans une équipe d'une quinzaine de personnes travaillent à l'élaboration et à la mise au point de ce programme.

C'est plus de 25 réunions de concertation et des contacts permanents avec les développeurs qui nous ont permis de finaliser le projet et de le mettre en ligne tout prochainement.

Nous avons, dans la mesure du possible, souhaité conserver les visuels et une logique de saisie proche de celle que vous connaissez, les adresses de saisie restant inchangées.

Comme dans tout nouveau programme et malgré les nombreux tests effectués par notre équipe administrative nous n'écartons pas la possibilité d'incidents.

Bien entendu nous serons vigilants et nous comptons sur vous pour nous faire part de difficultés éventuelles.

Pierre-Henri LOPEZ
Secrétaire Général FFPLUM

Publicité



Une gamme complète et unique au monde pour l'entoilage et la finition d'avions et ULM

Bourgogne Entoilage Service S.A.S.

**CNRA-CNRC-CDNR-CDN annexe 2 EASA-ULM-LSA-ELA-PTF-EAA...
Certification FAA STC SA01734SE (287 avions)**

Economique, Ecologique, Léger, Base aqueuse - Ininflammable. Sans solvants toxiques.

France, USA - Canada, Nouvelle Zélande, Australie, Autriche, Belgique, Rép. Tchèque, Finlande, Islande, Irlande, Italie, Liechtenstein, Pologne, Rép. Slovaque, Espagne, Suisse, Pays Bas, Royaume Uni, Mexique, Afrique du Sud...* (liste non terminée).

NOUVEAU

**Atelier entoilage, soudure ULM - CNRA, Stages agréés (FPC-CIF)
Vente produits entoilage, SAV proche LFGK (Yonne).**

Tissus d'entoilage certifiés pour avion et ULM

**21c, rue de l'Eglise 89116 La Celle St Cyr - France Tél. port.: 06 16 02 84 80 - Atelier 03 86 73 34 50
Web : www.stewart-systems.eu - E-mail : stewart.systems.europe@gmail.com**



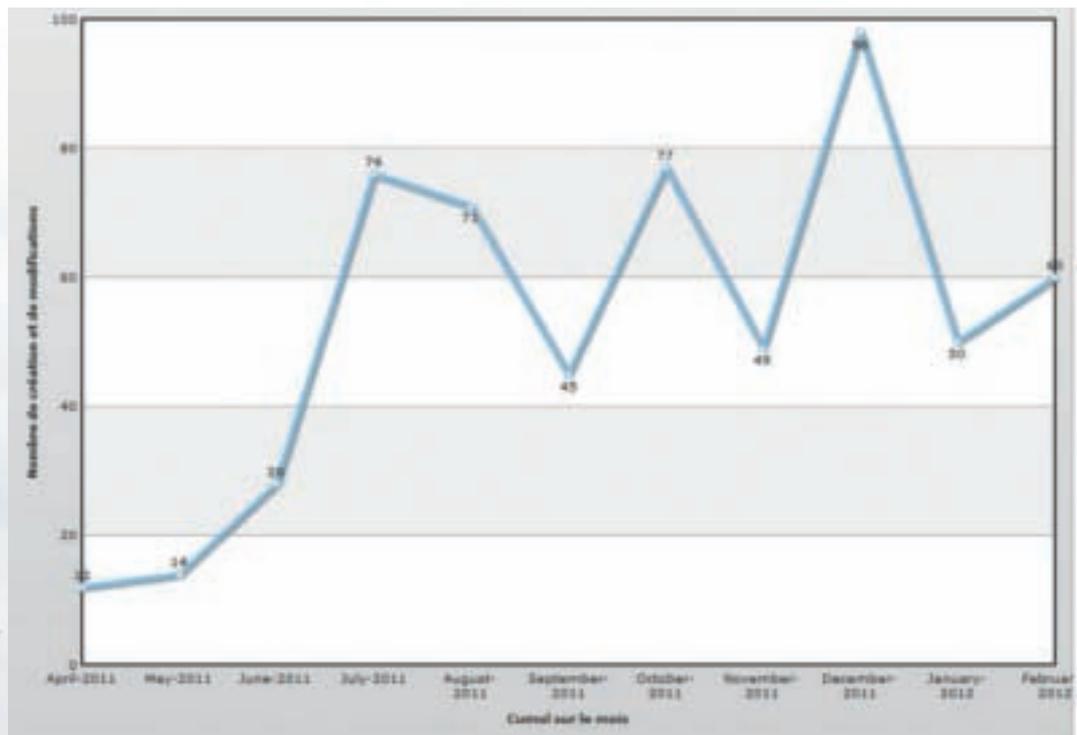
Le lancement de BASULM, à l'occasion de la dernière assemblée Générale de notre Fédération il y a un an, répondait au besoin de disposer d'un outil institutionnel fiable de référencement des bases ULM de France.

50 000 connexions, 4 700 utilisateurs, les fichiers exportés plus de 900 fois, BASULM a été confirmé en un temps record comme fichier de référence pour l'utilisation privée et professionnelle, logiciels de navigation divers, GPS, la carte VFR de Jean Bossy, etc...

La participation importante des pilotes et gérants de terrains dans la mise à jour des fiches a grandement contribué à la réussite de cet outil.

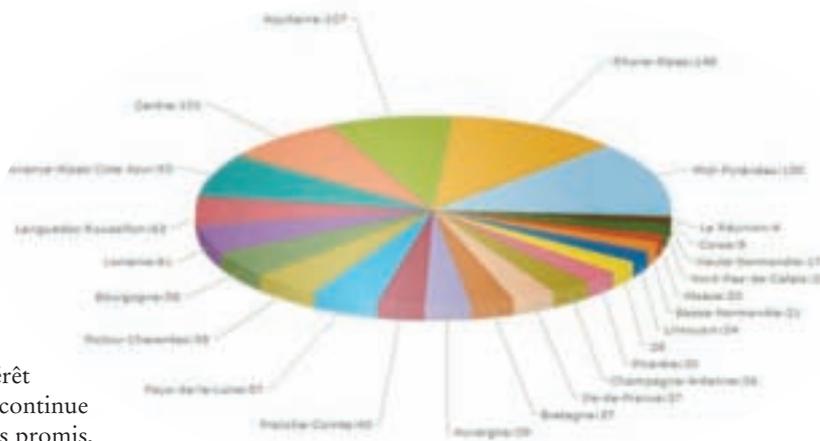
Les apports, dont la moyenne se situe autour de 65 mises à jour ou créations mensuelles, sont vitales et les gestionnaires ou utilisateurs de BASULM doivent garder un regard sur la fiche de leur terrain et vérifier régulièrement la qualité des informations mises à la disposition des utilisateurs.

Ce graphique indique le nombre de terrains créés / modifiés par mois.



1 an déjà !

Il est possible de visualiser la répartition des bases dans chaque Région.



Aujourd'hui et grâce à l'intérêt des pratiquants, l'évolution continue et comme nous vous l'avions promis, les fiches terrains en format PDF imprimables seront disponibles à partir du 2 avril avec un nouveau design.

Ce format permet de gommer les écarts d'affichage entre les différents navigateurs. Il vous sera possible d'éditer ces fiches pour constituer un guide "papier" d'un terrain, d'un département ou d'une région.

MONTPEZAT PAGENAIS UF4724

ADRESSE: MONTPEZAT PAGENAIS
 10-26 10000
 10-26 10000

TYPE	DE	PREMIER
10-26	10000	10000
10-26	10000	10000

Coordonnées : Philippe Bouchard
 Contact : 06 10 10 10 10
 Mail : philippe.bouchard@uf4724.fr
 Web : http://www.uf4724.fr

Observations : terrain 100% asphalté (http://www.uf4724.fr)
 Evénementiel : terrain 100% asphalté (http://www.uf4724.fr)
 Maintenance : terrain 100% asphalté (http://www.uf4724.fr)



Début mai l'application i-phone, i-pad et android sera mise à votre disposition, elle vous permettra de disposer des informations BASULM en itinérance et de les mettre à jour directement à partir de votre mobile ou de votre tablette.

Les "BASULMISTES" seront informés par mail du lancement de ces applications.

Ensemble nous avons donné à ce programme sa convivialité et sa qualité, continuons à le faire évoluer au profit de tous et pour l'amélioration de la sécurité.

“ La perfection est atteinte non pas lorsqu'il n'y a plus rien à ajouter, mais lorsqu'il n'y a plus rien à retirer ”
 Antoine de Saint-Exupéry

Pierre-Henri Lopez
 Secrétaire Général FFPLUM
 Administrateur BASULM





Crédit photo
Christophe Charon
www.image-air.com

Les championnats
dans vos régions
en mars, avril et mai

à
vos
agendas !

Paramoteur à pied et chariot

le 25-26 mars 2012 (report le 31 Mars-1^{er} Avril 2012). Plateforme ULM Brumath (Alsace, Bas-Rhin, 67170) Contact organisation : Pierre Frischt 06 20 71 87 00 pierrefrischt@wanadoo.fr
→ Comité Régional ULM Alsace

Compétitions interrégionales

Nord-Ouest :

Bretagne, Pays de la Loire, Basse-Normandie, Haute-Normandie. Toutes Classes. Le 7-8-9 avril 2012. Aérodrome St. Georges de Montaigu 85600 (Pays de La Loire, Vendée). Contact organisation: David Rotureau : 06 84 82 74 04

Championnats régionaux ULM Languedoc-Roussillon

en collaboration avec le club paramoteur 66, sur la Base Ulm des Banadets le 6, 7 et 8 avril. Date de report le week-end d'après.
→ Comité Régional ULM Languedoc-Roussillon

Les Championnats régionaux PACA

(toutes classes) se dérouleront les 21 et 22 avril 2012 à la Roquebrussanne dans le Var (83). <http://www.ulm-region-paca.fr/>
Contact Thierry Simonet : 06 09 50 39 47
→ Comité Régional ULM PACA

Initiation compétition Paramoteur avec formation Commissaire de Course

Le 21 et 22 avril dans l'Yonne à Galbaux LF 8954 organisé par Poneyvolant Paramoteur. Contact : Laurent Lafont. Poneyvolant@galbaux.com <http://www.ulm-bourgogne.fr/>
→ Comité Régional ULM Bourgogne

Championnat Régional Paramoteur

Organisation CR ULM Poitou-Charentes et Pascal Vallee (Commission paramoteur et compétition) : du 5 au 6 mai 2012 à Chenay (LF7922). Championnat Régional Classic. Organisation CR ULM Poitou-Charentes et Bruno Bouron (Com-mission compétition Classic) du 12 au 13 mai 2012 à Chenay (LF7922). Championnats ouverts à toutes et à tous si besoin était. Toutes autres informations seront données en temps utiles.
→ Comité Régional ULM Poitou-Charentes

Publicité

jro

L'autogire MADE BY DTA



www.jro-dta.com Publicité

Aérodrome de Montélimar Ancône 26200 MONTELMAR
Tél. 04 75 01 20 83 • jro-dta.com



De la prise de conscience des sérieuses limites apportées par la “ Convention de Varsovie ” sur l’indemnisation des passagers victimes d’accidents, notamment d’ULM..., ou de leurs ayants droit.

On ne saurait demeurer silencieux face à une carence législative qui se continue de façon incohérente et qui installe les passagers victimes d’accidents d’ULM et/ou leurs ayants droit dans une situation susceptible d’être proprement dramatique sur le terrain de l’indemnisation ou plutôt - *faudrait-il dire* - de l’absence d’indemnisation...

On mettra de côté l’application du régime de la responsabilité civile dite « *admise* » qui permet au travers des contrats d’assurance négociés notamment par la FFPLUM l’indemnisation en tout état de cause du passager mais à hauteur d’un plafond qui ne couvre pas les sinistres d’importance qui sont ici visés.

Le présent billet a pour vocation d’appeler l’attention sur cette situation et d’inviter notamment tout commandant de bord, tout Président de Club à assumer ses responsabilités vis-à-vis de tous les futurs passagers d’ULM.

On essaiera de simplifier - au mieux - une question très complexe mais d’une simplicité déroutante dans ses effets.

Pour l’appréhender, rappelons quelques règles essentielles du droit aérien :

Tout déplacement d’ULM au cours duquel un passager est embarqué, est considéré comme un transport aérien au sens de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 au même titre qu’un vol sur gros porteur.

C’est le cas d’un vol réalisé au moyen d’un aéronef entrant dans l’une des six classes d’ULM définies par l’arrêté du 23 septembre 1998 [*et désormais dans la sixième classe d’ULM-hélicoptère*].

C’est encore le cas d’un vol en parapente ou en deltaplane avec emport de passager dont le pilote est considéré comme un « transporteur aérien ».

Or en cas d’accident dans lequel le passager est blessé ou tué, la responsabilité du transporteur aérien sera soumise - inéluctablement - aux dispositions conjuguées du Code des transports qui a intégré large partie des dispositions du Code

de l’Aviation Civile et de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

Il faut en mesurer toute la portée - vertigineuse... ! - puisque tous les textes du droit français très protecteurs des victimes d’accident et qui ont instauré des règles quasi automatiques d’indemnisation sans même les contraindre de démontrer quelque faute que ce soit du responsable, ne sont pas applicables en droit aérien.

En premier lieu : le régime d’indemnisation va dépendre de l’alternative suivante : le transport a-t-il été payant ou a-t-il été gratuit ?

1 Hypothèse du transport payant

1.1. Indemnisation automatique mais plafonnée en cas de transport payant

Le passager a payé et un reçu lui a été remis. Il peut en justifier et il a intérêt à pouvoir en justifier de telle sorte que tous les commandants de bord et tous les clubs seraient les bienvenus de remettre aux passagers payants une trace écrite du vol engagé et facturé ce qui, en cas d’accident, placera ipso facto la victime en droit de percevoir l’indemnité maximum prévue par la convention de Varsovie.

Or la limite du montant de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114.336 € !

Toute la question demeure de savoir si ce plafond peut être dépassé et permettre alors une indemnisation de la victime et/ou de ses ayants droit sur les mêmes bases que celles du droit commun ?

1.2. Sur le déplaçonnement : parcours judiciaire du combattant

Le déplaçonnement est possible mais il constitue une exception à la règle et un véritable parcours du combattant.

À cet égard l'article L 6422-3 du Code des transports dispose que : « *Le transporteur aérien ne peut se prévaloir du régime de limitation de sa responsabilité [...] si le dommage provient de sa faute inexcusable.*

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. »

Diab!e !

Le combat judiciaire va être ardu puisque, pour justifier d'un déplaçonnement de l'indemnisation, la victime ou ses ayants droit devront aller au-delà de la preuve d'une faute grave pour tenter d'entrer dans « l'âme du pilote » et essayer de faire la démonstration que non seulement il a commis une faute très grave mais qu'il avait clairement la conscience du danger qu'il a délibérément accepté !

Certes, les tribunaux français à la différence des tribunaux anglo-saxons ont plutôt tendance à refuser d'entrer dans l'examen de la conscience du pilote pour ne retenir que des faits objectifs dont le constat leur suffit pour admettre le déplaçonnement et partant la pleine indemnisation.

Ainsi et pour exemple, la faute inexcusable a été retenue dans les cas suivants :

- 1 décollage décidé malgré de mauvaises conditions atmosphériques par un **pilote** uniquement autorisé à pratiquer des vols à vue ;
- 2 fait de procéder à une descente rapide de manière à rechercher la vue de la terre, sans radioaltimètre et sans visibilité extérieure, au lieu de sortir d'un grain dont le **pilote** connaissait le peu d'étendue et alors qu'il possédait une autonomie de vol ;
- 3 virage sur l'aile effectué alors que la position de l'avion ne le permettait pas ;
- 4 fait pour un **pilote** non qualifié pour effectuer un vol aux instruments de voler dans des conditions de non visibilité et en dessous de l'altitude de sécurité ;
- 5 fait pour le **pilote** de se laisser distraire par des gens au sol avec qui il échangeait des signes d'amitié alors qu'il abordait une phase délicate d'atterrissage ;

- 6 fait pour un pilote d'hélicoptère de tenter un atterrissage à l'aveuglette alors qu'il lui aurait été facile de se diriger vers une localité proche ;
- 7 fait pour les pilotes de s'obstiner dans leur choix d'atterrir à tout prix alors qu'une remise des gaz était encore techniquement possible ;
- 8 manoeuvre tentée par le **pilote** consistant à amorcer un virage en phase de décollage avec un motoplanneur sous-motorisé ;
- 9 transgression des règles élémentaires de sécurité dans la préparation du vol (**pilote** ne s'assurant pas du fonctionnement d'un hélicoptère qui n'a pas pris l'air depuis deux jours et a subi d'importantes chutes de neige) ;
- 10 fait pour le **pilote**, titulaire du brevet de **pilote** ULM, d'emmenner un passager faire un tour en l'installant aux commandes sur le siège avant, tandis qu'il se trouvait sur le siège arrière, le vol en cause n'ayant été précédé d'aucune initiation ou préparation propre à permettre au passager inexpérimenté en matière de pilotage d'ULM, d'intégrer les règles de fonctionnement spécifiques à ce type d'appareil et le pilote s'étant lui-même placé dans l'impossibilité d'assurer la conduite et la maîtrise de son appareil.

Pour autant, cette démonstration ne sera guère aisée à établir et dans la majorité des cas, la victime ou ses ayants droit, s'ils peuvent peut-être établir une simple faute du pilote, seront souvent bien incapables de pouvoir prouver la faute inexcusable du pilote, la seule qui permet le déplaçonnement et partant l'indemnisation pleine et entière.

La situation est d'autant plus choquante que la situation faite aux passagers victimes en droit français va à l'encontre de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 au terme de laquelle le transporteur est responsable du seul fait que le dommage s'est produit au cours du transport aérien, sans que la victime ait à prouver une faute ou que le transporteur puisse se libérer en justifiant des mesures nécessaires prises pour éviter le dommage.

Mais cette convention ne profite qu'aux transporteurs bénéficiant d'un CTA (certificat de transport aérien) et donc ne profite qu'aux passagers de l'aviation d'affaires ou commerciale.



ULM ESPACE AÉRIEN



FORMATION

ULM PENDULAIRE, MULTI-AXES,
AUTOGIRE ET PARAMOTEUR



Centre de formation instructeur ULM
Centre de réactualisation IULM
Centre de contrôle IULM

www.espace-aerien.com

ESPACE AÉRIEN DIFFUSION

IMPORTATION
VENTE
MONTAGE



ICP - SAVANNAH - BINGO

ULM PRÊTS À VOLER OU EN KITS
ATELIER - MAINTENANCE ET RÉPARATION

www.ulm-microlight.com

ULM ESPACE AÉRIEN-ESPACE AÉRIEN DIFFUSION
Pierre-Emmanuel Leclere, aérodrome 26200 Montélimar
Tél : +33 (0)4 75 53 76 73, Port : +33 (0)6 07 76 67 12

2 Hypothèse du transport gratuit

Paradoxalement, a victime, passager gratuit d'un ULM - *ce qui est le cas majoritaire - ou ses ayants droit*, ne bénéficient même pas de l'indemnisation automatique plafond à hauteur de 114.336 € dont bénéficie le passager payant !

Le passager victime devra dès lors et dans un premier temps pour pouvoir bénéficier de l'indemnité plafond démontrer la faute du pilote. Certes, il s'agira d'établir la simple faute, par exemple, la faute d'imprudence, de négligence, de maladresse ou encore d'inattention.

Cette démonstration - *et encore si elle aboutit* - ne lui permettra que de prétendre à l'indemnisation plafond de 111.436 €.

Si la victime ou ses ayants droit prétendent à l'indemnisation totale du préjudice, il conviendra de se placer dans l'hypothèse déjà évoquée, ci-dessus, de la démonstration de la faute inexcusable !



3 En synthèse

Le sujet est d'importance ! Et chacun doit avoir la « *conscience de la probabilité du dommage* » qu'il est susceptible de causer à un passager non averti des risques de non couverture qu'il encourt en montant dans la machine.

Le passager doit savoir que si victime d'un accident d'ULM et ne disposant pas d'une couverture spécifique en cas de sinistre aérien majeur entraînant, par exemple, une incapacité totale de 90 % pourtant de nature à emporter une indemnisation de plusieurs millions d'euros en droit commun, il ne percevra que 114.436 €, et encore s'il a payé son billet, à défaut de pouvoir prouver - de façon bien illusoire - la faute inexcusable du pilote.

Est donc - *de nouveau !* - posée la question de la couverture d'assurance.

L'attention de tout passager d'un ULM (et plus généralement de tout vol aérien hors de l'aviation commerciale) doit être attirée sur cette question, sur la nature de la police qui le couvre si elle le couvre, sur le point de savoir si le risque aérien n'est pas exclu et quel est le montant des risques couverts.

Cela exprimé loyalement - *avant le vol* - chacun pourra alors agir en toute connaissance de cause des risques encourus et mesurés.

C'est bien, là encore, les réticences, l'ignorance ou l'optimisme débordant qui seront responsables des conséquences économiques et financières qui vont venir accroître le drame humain.

Je ne saurais terminer en soulignant à toutes fins que la prescription visant à la mise en jeu de la responsabilité du transporteur aérien et de son assureur procède d'une courte prescription de deux années à compter du sinistre.

Cette prescription arrive encore plus vite que l'accident ! et relègue alors très vite le droit à indemnisation dans le domaine du rêve... ou du cauchemar... !



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

Publicité

Suivez

la 17^e édition
du Tour ULM
2012 sur
www.ffplum.com

28 juillet - 3 août



Concentration
vendredi 27

Départ
samedi 28 juillet au matin

Arrivée
vendredi 3 août au soir

Spécial "JEUNES"

- Vous êtes passionné(e) par l'aviation légère ?
- Futur pilote, élève pilote ou jeune breveté ULM, l'aventure du TOUR ULM vous fait rêver ?
- Conditions : être agé(e) de 18 à 25 ans, frais d'inscription pris en charge par l'organisation, nombre de places limité.
- 2 formules : vol en double, encadré sur ULM avec un instructeur ou vol autonome avec votre propre ULM.
- Pour faire acte de candidature, c'est tout simple : envoyez sans tarder une lettre de motivation à la FFPLUM.
- Vous voulez en savoir plus, contact : Louis Collardeau 06 07 03 80 88 - ffplum@ffplum.com



**Le dossier
d'inscription
2012**

- disponible auprès
du Secrétariat fédéral :
01 49 81 74 43
ffplum@ffplum.com
- téléchargeable sur le site
fédéral : www.ffplum.com

Publicité

**Partenaire Officiel
du Tour ULM
2012**

Naissance du Pôle Hydro

C'est à l'occasion du rassemblement Hydravions de Biscarrosse que sera lancé officiellement le PÔLE NATIONAL VOL HYDRO de La FFPLUM



Ce pôle sera basé à Biscarrosse, capitale Française de l'hydravion.

A l'image du pôle vol montagne, le pôle hydro s'est donné pour mission la promotion de l'hydravation au sein de la FFPLUM, en contact notamment avec France Hydravion.

L'une de ses missions est de proposer aux pilotes d'ULM une formation labellisée aux techniques spécifiques et au respect des bonnes pratiques faisant appel à la responsabilité et l'auto contrôle pour le maintien de compétences, l'état du matériel, le respect des règles de vol et ainsi bénéficier en sécurité, d'un maximum de liberté avec un minimum de contrainte,



Le Bureau directeur de l'association est composé de :

Président : Pierre-Henri Lopez
Vice Président : Paul Dellac
Secrétaire Général : Thierry Coudere
Trésorier: Philippe Billand

Contact PNVH :
Tél.: 06 07 25 56 04
Mail : ffplum.pnvh@orange.fr

Le pôle organisera des stages de formation pilotes et instructeurs sur l'hydro base de Biscarrosse en collaboration avec "Le Vol des Aigles" qui dispose d'une structure bien adaptée et de deux ULM hydro.

A l'issue des stages, une attestation fédérale de formation sera délivrée aux pilotes et pour les instructeurs qui le souhaitent il est prévu une labellisation fédérale "Vol Hydro ULM".

Pierre Henri Lopez
Président du PNVH

Publicité

14^e Rassemblement International
d'HYDR AVIONS
de Biscarrosse

17 > 20 MAI 2012
Base Lafécrière

Show Aérien 15h/16h30
Expositions
Baptêmes de l'air
Simulateur de vol
Concerts et animations

www.hydravions-biscarrosse.com

INNOVANTES

PRECISES • FLUIDES • RAPIDES ET LENTES

TANARG
BioniX

Skypper
NuviX

Tanarg BioniX & Skypper NuviX : Les Virtuoses

A bord, élégance, performances, grand confort et sécurité s'accordent harmonieusement.

Lignes tendues, perfection des profils, optimisation des systèmes œuvrent en chœur pour vous permettre de conjuguer stabilité et vitesses élevées en toutes circonstances.

Bien protégé derrière le large pare-brise, vous profitez pleinement de la navigation en lui donnant son tempo du bout des doigts, grâce à la commande du **Corset** *.

En configuration lente, vous accédez avec maestria aux terrains les plus courts, même à pleine charge.

Robustesse des structures, matériaux rigoureusement sélectionnés, systèmes de stabilité éprouvés jouent à l'unisson pour vous faire apprécier un ULM talentueux, d'une totale fiabilité, quelles que soient les conditions de vol.

* Commande de configuration / Brevet Air Creation

PIANISSIMO • FORTISSIMO
ORCHESTREZ
VOS VOLS



air création 
Toujours un ULM d'avance

AERODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE TEL. 33(0)4 75 93 66 66 • FAX 33(0)4 75 35 04 03
E-mail : info@aircreation.fr - www.aircreation.fr



Parka 3 en 1

70 €

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



Nouveau Sweat Shirt

homme

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

25 €

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



10 €

Casquette 6 pans

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



Polo Spring

manches
courtes

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

20 €



30 €

Nouveau

Coupe Vent

Karibbean

100 % polyester respirant, fermeture zippée,
passepoil réfléchissant sur zip milieu devant
et empiècement dos, découpes devant et dos
contrastées. 2 poches zippées sur le devant,
bas de manche élastiqué.

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



6 €

Porte clé
fédéral
Acier nickelé

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

10 €



Nouveau Gilet

Mélo die

Couleur naturel, micropolaire
100 % polyester, fermeture
zippée. Coupe cintrée. 2 poches
zippées. Biais de finition col,
poignets et zip.

Tailles : S, M, L, XL.

30 €



T-shirt femme

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



T-shirt homme

Col V

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



12 €
le tee
shirt



75 €

Nouveau

Blouson pilote

Workguard

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



30 €

Polaire Ben Kariban

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





C'était en 1954,
les prémices de l'Union européenne...

« Les Hautes Parties Contractantes étant résolues :

- A affirmer leur foi dans les droits fondamentaux de l'homme, dans la dignité et la valeur de la personne humaine, ainsi que dans les autres principes proclamés par la Charte des Nations Unies ;
- A confirmer et à défendre les principes démocratiques, les libertés civiques et individuelles, les traditions constitutionnelles et le respect de la loi, qui forment leur patrimoine commun ;
- A resserrer, dans cet esprit, les liens économiques, sociaux et culturels qui les unissent déjà ;
- A coopérer loyalement et à coordonner leurs efforts pour constituer en Europe occidentale une base solide pour la reconstruction de l'économie européenne ;
- A se prêter mutuellement assistance, conformément à la Charte des Nations Unies, pour assurer la paix et la sécurité internationale et faire obstacle à toute politique d'agression ;
- A prendre les mesures nécessaires afin de promouvoir l'unité et d'encourager l'intégration progressive de l'Europe ;
- A associer progressivement à leurs efforts d'autres Etats s'inspirant des mêmes principes et animés des mêmes résolutions ;
- Désireux de conclure à cet effet un Traité réglant leur collaboration en matière économique, sociale et culturelle, et leur légitime défense collective ; »

Puis suivent, en douze articles, la liste des moyens mis en œuvre pour atteindre ces louables résultats. S'il l'on voit qu'il reste encore du travail pour parvenir à une Europe unie et, surtout, réellement pacifiée, force est de constater, hélas, que l'on ne nous avait pas tout dit et que l'on nous cache encore des choses.

Où fut-il inscrit que l'Europe ne serait guère démocratique, mais pilotée par des technocrates non élus qui nous disent comment faire ce qu'ils ne savent pas faire ?

Où fut-il inscrit que le Portugais et le Finlandais devraient manger la même pomme à la même heure, payée dans la même monnaie (mais pas au même prix) ?

Où fut-il inscrit que l'aviation de loisirs, qui n'a pour seule fonction que d'occuper sainement une population prospère qui entretient un secteur économique qui sait être florissant, devrait être pratiquée de la même manière, au même moment, avec la même machine (toujours pas payée au même prix), de Gibraltar au Cap Nord ?

Intouchable ?

Où est-il inscrit, surtout, que ces dictats d'une autorité sans visage ne seraient pas contestables, au point que nous n'aurions pour seule solution que nous y conformer en réorganisant ce que des années de travail avec nos autorités nationales élues nous avaient permis de mettre en place ?

Pendant que la Fédération Française Aéronautique (FFA), organise des journées d'information et de réflexion pour trouver le moyen de se conformer au modèle imposé, le monde de l'hélico constate, dépité, que son secteur tout entier est menacé. Pour l'avion, c'est le début de la fin du maillage unique en Europe des aéroclubs bénévoles qui font vivre l'activité. Pour l'hélico, voici qu'on lui impose, par exemple et entre autres, de ne plus porter secours en montagne en monomoteur et monopilote, alors qu'aucune donnée statistique n'identifie le moindre danger, présent, passé ou à venir. Sans évoquer la tonne de paperasses à remplir au moindre pet d'un passager, papiers qu'il faudra donc faire contrôler à un moment ou l'autre par un fonctionnaire grassement payé avec l'argent que nous ne sommes déjà plus en mesure de produire, sauf à encore nous endetter en fausse monnaie... l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions serait la fin pure et simple des secours en montagne : quelle entité est en mesure, pour satisfaire le caprice d'un théoricien qui n'a jamais vu un hélico de près, d'investir dans un biturbine et de salarier un second pilote ? Aucune ! Surtout quand elle doit affronter la concurrence d'une entreprise estonienne qui ne parle pas la langue, ne paie pas les mêmes charges et, bien plus grave encore, ne connaît pas les montagnes dans lesquelles nos skieurs se perdent ?

Pour l'ULM, on nous affirme que nous ne sommes pas concernés par « l'immonde bête », grâce à l'Annexe II, qui stipule que les aéronefs de moins de 450 kg restent sous la coupe « bienveillante » de ce qu'il reste de nos administrations nationales. Soit et tant mieux, si l'on en juge par ce qu'il se passe ailleurs. Mais c'est oublier un peu vite que cette disposition n'est que transitoire. Provisoire. Un petit os à ronger en attendant que l'on nous prépare des règles communes qui, nous le voyons dans tous les autres secteurs dont l'Europe s'occupe, de la taille de nos cuillères aux immatriculations de nos autos, ne nivelles jamais par le bas. Ni par le haut. Mais par le plus disant. Celui qui permettra à ces technocrates qui s'adoubent entre eux, d'entretenir leur fonction en trouvant des solutions aux problèmes qu'ils auront pris soin de générer.

Or, une situation transitoire n'est jamais saine et il faut y mettre fin aussi tôt que possible. L'ULM étatunien, qui a volé pendant des décennies sous régime dérogatoire en biplace (exemption 6080), a été tué par ce qui a été mis en place pour le remplacer : le LSA, dont on nous vante encore les mérites dans notre vieille Europe, y compris dans les rangs de notre aviation de passion.

Nous n'avons donc que deux solutions : travailler à ce que ce qui écrasera nos réglementations nationales soit conforme à ce que la majorité des pratiquants européens veut, à savoir un système calqué sur le modèle français actuel ; ou cesser de considérer que cette Europe-là est intouchable et voter, à notre modeste niveau, pour ceux qui nous permettront de redéfinir une Europe conforme à celle que nos pères avaient souhaité : celle qui permet que nous cessions de nous faire la guerre deux fois par siècle. Ce qui, sauf à y perdre la raison, ne nous oblige nullement à boire le même vin pasteurisé de l'Atlantique à l'Oural ou à suivre les mêmes procédures pour faire des ronds en l'air autour du clocher... cette Europe-là, celle qui veut la paix des peuples, est intouchable, oui ! Celle des technocrates ne l'est pas.

Pierre-Jean le Camus





CLUB ULM AIR EVASION
BASE AERIEUNE - ROUTE MARVILLE - JAMETZ
55600 MARVILLE
00 32 63 60 11 76 www.air-evasion.be M

ULM EN PERIGORD VERT
LE RIGOLA-BOURDEILLES - LIEU DIT LE RIGOLA
24310 BOURDEILLES 06.09.30.49.87
www.ulmenperigordvert.fr

ASS. SPORTIVE ULM NORD-PAS-DE-CALAIS
MAISON DU SPORT - 367 RUE JULES GUESDE
59650 VILLENEUVE D'ASQ 06.61.80.67.20

AERO-CLUB DE L'ATELIER INDUSTRIEL
DE L'AERONAUTIQUE
AERODROME DE CLERMONT-FERRAND
63000 CLERMONT-FERRAND AULNAT
06.82.15.41.77 http://acaia.fr M

POLE NATIONAL VOL MONTAGNE (P.N.V.M.)
AERODROME DE SERRES - LA BATIE MONTSALEON
05700 SERRES - 06 83 51 26 68 M-P

LES PLUMES DE JUPIT'AIR
AERODROME DE ST PIERRE D'OLERON
17310 ST PIERRE D'OLERON - 06 29 56 59 99 M



ASS. D'EDUCATION POPULAIRE DE VALDIEU-LUTRAN
EAP VALDIEU-LUTRAN - SECTION ULM
LIEU-DIT "LA GOUTTE EXIBEE" 68210 VALDIEU-LUTRAN
06 77 11 25 65 http://www.voldecouverte.fr P

AERO FUN FORMATION
AERODROME DE ST OMER WIZERNE
L'ENVOI RESTAURANT 4 CHEMIN DU PLATEAU DES BRUYERES
62219 LONGUENESSE - 03 21 98 64 50 M-P

ARNAUD ULM
AERODROME DE BRETAGNE ATLANTIQUE
PONT PERSON 56560 GUISCRIF - 06 60 45 37 49 M

ULM FLY
BASE ULM LLUPIA - CHEMIN LA PRADA
66300 LLUPIA - 06 66 82 45 25 A-M

COSRL ULM
CLUB OMNISPORT RENAULT LARDY ULM
1 ALLEE CORNUEL 91510 LARDY - 01 76 87 03 45

PARA'PIDYA LES AILES DU NORD
19 Q RUE ROGER SALENGRO - 62240 DESVRES 03 61 87 77 50

C.R.A.A. - LES CONSTRUCTEURS DES REPLIQUES D'AVIONS ANCIERS
AERODROME DE ST FLORENTIN - 37 AVENUE DU GENERAL
LECLERC 89600 ST FLORENTIN - 06 30 31 40 70

C.V.V.T. - Section ULM - CENTRE DE VOL A VOILE THOUARSAIS
B.P. 13 - 79101 THOUARS - 05 49 96 22 90 M

CLUB ULM DE LA MAISON DU BERGER
LA GENEYTOUSE 87400 LA GENEYTOUSE
06 08 22 00 02 M

AERO-CLUB D'ABBEVILLE
AERODROME D'ABBEVILLE-BUIGNY - D 1001
30132 BUIGNY ST MACLOU - 06 62 11 09 27 M



avec Stéphanie,
Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral



SUBVENTIONS

FÉDÉRALES

aux jeunes, aux enseignants,
aux instructeurs bénévoles,
aux structures affiliées,...



Les subventions

fédérales - JEUNES -

Aides aux jeunes de moins de 25 ans
(adhérents FFPLUM, formation dans
une structure affiliée à la FFPLUM).

Formation pilote : **305 €** + **95 €** si l'école

a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire
du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : **1 525 €**



Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : **458 €**

Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur
justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM,
formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.

Aide INSTRUCTEUR bénévole

(adhérents FFPLUM, formation dans une structure
affiliée à la FFPLUM, contrat de bénévole dans un club).
Plafonnée à **1 500 €** (sur justificatif).



BIA Aide de 35 € par vol aux structures affiliées,

permettant aux élèves
de l'Education Nationale inscrits
à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

Subvention parachute

1 200 €



Pour les machines clubs : Avertir le siège
par courriel de votre intention d'installer un parachute
avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser
le nombre de subventions.

> Voir le détail sur le site fédéral.

AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAXES | AUTOGIRE
ULM HELICO | AEROSTATS

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

N° Vert 0 800 777 107

Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

Vous volez ? Consultez-nous pour vos Assurances...

Responsabilité Civile Pilote / Casse ULM au sol ou en vol
Pack Matériel Paramoteur / Hangar Parking d'aéronefs
« SUP'AIRSPORTS », l'Individuelle Accident Multi-activités
Assurance de vos prêts immobiliers / RC des Professionnels de l'ULM

Demande de devis sur www.air-assurances.com