

ULM

info



“ Culture : ensemble des données acquises et transmises à l'intérieur d'un groupe social ! ”

De cette définition nous déduisons que la culture aéronautique serait un ensemble de connaissances et d'expériences acquises que se transmettraient au fil du temps les pilotes, ingénieurs, concepteurs et mécaniciens de notre monde aéronautique.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le mouvement ULM, dont la jeunesse contraste avec bien des pratiques aéronautiques plus ancestrales, nous constatons parfois en son sein un certain mépris ou désintérêt pour cette « culture », mot un peu tabou ; ce qui nous mène parfois à prétendre tout découvrir en faisant fi des expériences de nos grands anciens, ainsi qu'à perdre beaucoup d'énergie et de temps en vaines discussions et dissertations ; ce qu'un peu de culture aéronautique nous économiserait. Sans compter qu'il faille tenir compte du fait que les Lois de la Physique sont a priori immuables et implacables ; or elles font aussi partie intégrante de la culture aéronautique.

À LA LUMIÈRE DU PASSÉ,

LE PRÉSENT S'ÉCLAIRE !



En visitant dernièrement le chantier de restauration à Angers du « Cessna Bobcat » (cf. page 6) et en me penchant attentivement sur la fiche des caractéristiques de ce bimoteur certifié en 1939, je constatais avec étonnement qu'un tel aéronef, pesant 1 633 kg à vide, équipé de deux moteurs de 245 cv. chacun, conçu pour emporter 5 passagers... ne pouvait en fait décoller, avec les pleins de carburant (605 litres) qu'avec seulement 3 passagers pas trop lourds et quelques valises plutôt légères. L'étude du développement des aéronefs civils et militaires depuis les débuts de l'aviation nous démontre qu'elle a toujours été soumise au compromis poids/puissance, et que l'un entraînant l'autre, des monstres au long rayon d'action sont nés..., d'un emport de charge utile tout à fait ridicule. En dépit de nos techniques modernes et de nos matériaux composites, réclamer, comme le font encore à corps et à cris certains d'entre nous, des ULM, avec une vitesse de croisière de 250 km/h, dotés de réservoirs de 100 l pour traverser la

France ou même l'Europe d'un bout à l'autre d'une traite, en emportant 2 passagers de 95 kg et leurs bagages... n'est pas raisonnable, pour peu que l'on ait un peu de « culture aéronautique » ! L'accroissement des poids, des vitesses et des puissances ayant par ailleurs également et directement des conséquences sur le retour au sol, il nous faut rester modestes pour conserver la relative indulgence dont nos législateurs (technocrates parfois !) nous gratifient... pour combien de temps encore ? N'oublions surtout pas que la dureté des réglementations doit, aux yeux de nos hommes politiques, être proportionnelle aux risques encourus ou que la pratique fait encourir... souvent selon leurs propres critères bien entendu !

Déjà je lis dans les magazines spécialisés et j'entends au cours des réunions auxquelles je participe à travers l'Europe, que les 600 kg accordés aux LSA des USA, après quelques années d'existence, ne paraissent plus suffisants. C'est la fuite en avant, bien connue dans l'Histoire, qui recommence, ou du moins qui continue. En l'étudiant de près, cette Histoire, nous pourrions tout de même en tirer des enseignements et, en anticipant, éviter de rééditer les erreurs du passé, celles qui justement ont entravé et freiné le développement de l'aviation légère classique. Gardons raison, pesons le pour et le contre, sachons où nous voulons aller et surtout où nous souhaitons ne pas nous laisser entraîner. Alors oui, à la lumière du passé, le présent et l'avenir s'éclaireront.

Ceci écrit, il n'en reste pas moins, évidemment, que l'audace, l'imagination, l'invention et la remise en question (y compris du passé) soient, en parallèle de l'analyse des expériences acquises, des moyens de progrès formidables ; ceux que, libéré des entraves des « certifications », l'ULM permet en des temps records et de manière spectaculaire.

Je souhaite terminer ce propos par une note de bel optimisme : *avec 14 200 adhérents la FFPLUM a connu cette année une nouvelle progression de ses effectifs de 5%.*

C'est une preuve supplémentaire du dynamisme du mouvement Ultra Léger Motorisé qui répond parfaitement et naturellement aux aspirations de citoyens d'une Société qui fait la part trop belle aux carcans réglementaires de toutes natures. L'ULM nous offre une véritable bouffée d'oxygène dans un monde soumis à trop de contraintes. L'ULM est l'une des réponses pertinentes et accessibles à nos rêves d'espaces et notre quête de Liberté.

Enfin, à l'occasion de l'année nouvelle, permettez-moi, au nom de toute l'équipe fédérale et de toutes celles et ceux qui œuvrent au sein de notre Fédération, de vous souhaiter beaucoup de bonheur familial, de satisfactions professionnelles et de joies aéronautiques.



Dominique Méreuzé
Président de la FFPLUM

La classe, les classes, la règle

Notre couverture semblera peut-être étrange à la plupart d'entre vous ou peu représentative du parc de nos machines. Il est vrai que la classe 5 des ballons est marginale dans le paysage général de l'ULM. Mais outre que l'ulmiste cultive un certain goût de la différence et de la diversité, cette classe 5, bien vivante, est le témoignage que l'innovation est toujours à l'oeuvre au sein même de notre réglementation. Ce ballon dirigeable électrique (Iris Challenger) est encore expérimental, et la récente tentative de traversée de la Manche a dû être interrompue à cause de vents défavorables, mais il apporte un autre regard sur nos stéréotypes aéronautiques.

Du paramoteur à l'hélicoptère (souhaitons-le), du trois axes à l'autogire, du ballon au pendulaire, nous attendons des formes nouvelles, des pratiques originales. Il ne s'agit pas de bouleversement mais de sillons qui insensiblement changent la donne. Dans ces périodes de réformite aigüe la leçon est instructive. Ce n'est pas le renversement des règles qui fait la nouveauté mais un certain cadre, cohérent et compréhensible à l'intérieur duquel d'imprévisibles nouveautés peuvent surgir.

Notre conservatisme réglementaire garantit le bouillon de culture de l'innovation.

Pourvu que cela dure.

Bons vols.

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



Actualités
Sébastien Perrot



Sécurité, le REX est lancé
Thierry Couderc



Sécurité : consignes de navigabilité DGAC



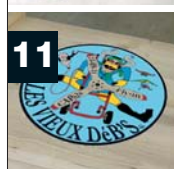
Formation
Gérard Pic



Mécanique, conseils de saison
Pierre Pouchès



Patrimoine, passion commune
Dominique Méreuze



Patrimoine, les vieux Déb's
Guy Wardavoir



Coupe du Monde ULM
José Ortéga



Paris-Nouméa en WT9
Marc Perdu
et Christian Tiriault



Texto :)
Bernard Chabbert



Juridique 2è volet
Serge Conti



Assurance
Karen Blanc



Lu pour vous
Dimitri Delemar



Nouvelles structures

Subventions fédérales → 29



Sommaire

La boutique

26



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 Mageral & Associés.
Photo de couverture : Isabelle Dumoussaud
& Joe Allaux pour le Groupe Aériel Concept.

Design & print : Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 11 000 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2011

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.



Succès !

L'opération des kits sécurité terrain ULM annoncée dans le précédent ULM-Info a été un succès.

L'intégralité des kits prévus a été distribuée pour renforcer la sécurité des bases. Le soutien de la DGAC, la mutualisation de la commande ont permis à l'opération d'être rondement menée. Nous réfléchissons à d'autres actions tournées vers les terrains ULM, parallèlement à l'évolution du site BASULM.

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM



Modification de la TMA Paris



Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, la DGAC s'est engagée à relever de 1.000 pieds les altitudes des paliers d'interception des approches finales sur les aérodromes de PARIS Charles De Gaulle, PARIS Le Bourget et PARIS Orly, et ceci au bénéfice principal des riverains.

Ce projet modifie de manière importante les espaces aériens de la région parisienne, nécessitant une prise en compte par l'ensemble des utilisateurs, notamment les pilotes de l'aviation générale.

La DGAC a adressé une lettre à tous les aéroclubs concernés. Ce document est disponible sur le site de la FFPLUM, onglet "Préparez vos vols", rubrique "alerte sécurité".

La mise en œuvre de ce relèvement est effective depuis le 17 novembre 2011.



Filière ENAC



Parallèlement à la formation d'Elève Pilote de Ligne qu'elle dispense depuis plus de 50 ans, l'ENAC ouvre un *Cycle Préparatoire ATPL - Airline Transport Pilot Licence* - qui doit permettre à quelques élèves, ayant fait preuve d'intérêt pour les activités aéronautiques et d'origine sociale modeste, de préparer les parties théoriques et pratique de l'ATPL*.

La sélection se déroulera en 5 étapes :
de janvier à juillet 2012

Etape 1 : sélection sur dossier (mi-février 2012)

- 1 être bachelier ou en voie de l'être, l'année de la sélection,
- 2 avoir plus de 16 ans et moins de 21 ans au 1er janvier de l'année de la sélection,
- 3 être bénéficiaire d'une bourse des lycées ou de l'enseignement supérieur l'année de la sélection,
- 4 être présenté par une fédération aéronautique (FFA, FFVU, FFPLUM), ou un lycée aéronautique (candidats en bac pro aéronautique), ou titulaire du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA),

- 5 être ressortissant d'un pays de l'Union Européenne, ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen,
- 6 satisfaire à des normes médicales qui peuvent être consultées sur www.enac.fr

Etape 2 : test d'évaluation scientifique pour les candidats retenus (mi-avril 2012)

Etape 3 : évaluations psychotechniques et psychomotrices pour celles et ceux qui auront obtenu une note égale ou supérieure à 10 au test scientifique (mi-mai 2012).

Etape 4 : évaluation psychologique, entretien de motivation avec un jury et oral d'anglais pour ceux qui ont réussi l'étape 3 (mi-juin et juillet).

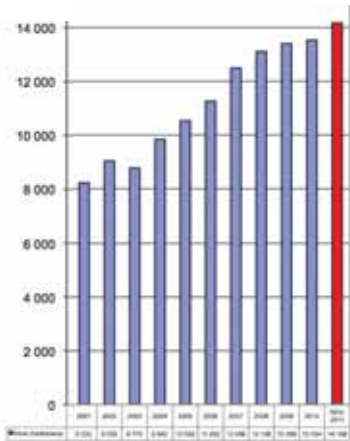
Etape 5 : au vu des résultats à l'issue de l'ensemble de ces épreuves, les candidats retenus seront convoqués pour passer la visite d'aptitude médicale (classe 1).

Renseignements sur www.enac.fr

Dépôt des dossiers
du 2 janvier au 14 février 2012

14 000 pour quoi faire ?

Le but de l'équipe élue à la tête de la Fédération n'a jamais été de courir après le nombre d'adhérents. Notre mission principale est de défendre l'originalité de notre réglementation, de la préserver, de la promouvoir. D'où cet attachement un peu étrange dans le paysage contemporain aux textes qui la régissent. C'était le sens du fameux « I love 450 kg »



Mais il se trouve que depuis plus de 10 ans le nombre de licenciés n'a cessé d'augmenter et nous venons de dépasser les 14 000 licenciés. Les raisons de ce succès ont été souvent analysées mais il faut rappeler quelques évidences pour mieux l'apprécier.

Tout d'abord, contrairement à d'autres pratiques aéronautiques, rien n'oblige d'adhérer à notre mouvement. La pratique de l'ULM peut très bien se faire de manière isolée sans

nécessairement passer par une structure. Les 14 000 licenciés sont donc des convaincus.

L'essentiel est de comprendre l'esprit de notre pratique pour en jouir parfaitement. Peu importe l'origine des nouveaux venus, ce qui compte c'est qu'au-delà de la diversité des pratiques, des motivations, des âges, des budgets, il y a l'unité d'une histoire et une communauté de règles.

Ensuite ce mouvement reste pour l'essentiel constitué de propriétaires (environ 80 %) soit autant de machines. Le pilote propriétaire vole en moyenne 50 h par an. Le maillage des licenciés est réparti en 830 structures et nous avons 430 instructeurs qui font découvrir notre activité dont ils sont le socle. L'originalité de notre pratique est aussi dans la répartition géographique qui outre les quatre cents terrains ouverts à la CAP se déploie dans sur les 800 plates-formes ULM déclarées (dont environ une moitié est en activité).

Bien entendu il faut se réjouir ! Car c'est le signe que notre politique trouve un certain écho. Et cet écho fait la force, tant au niveau national qu'europpéen, la conception de l'ULM à la française est une voix qui compte. Ainsi, de manière très prosaïque, au niveau de l'EMF, 500 licenciés supplémentaires c'est une voix de plus au sein du bureau (actuellement 28 sur 70). Il faut se réjouir car les équilibres financiers de notre Fédération sont directement indexés par le nombre de licenciés. Notre mouvement est relativement jeune et il n'a pas thésaurisé tout un siècle d'histoire aéronautique, même si la Demoiselle de Santos Dumont est un peu présente dans l'AX2. Il faut se réjouir car c'est autant d'actions qui renforcent la pérennité de notre mouvement et qui mutualisent les coûts (le récent succès des Kits Sécurité Terrain ou de la Subvention Parachute en témoignent).

Cependant que doit-on espérer de plus ? Une croissance linéaire et sans fin ?

Nous avons souvent affirmé qu'un étiage raisonnable serait certainement d'environ 15 000 pratiquants. Car cela représenterait environ 13 000 machines, ce qui est une contrainte tant sur les terrains, que pour l'espace aérien. Cela permettrait également de maintenir une cohérence au mouvement. L'avenir le dira.

Comme les autres pratiques aéronautiques la moyenne d'âge est d'environ 50 ans et la population est encore trop largement masculine.

Bonne nouvelle le 14 000ème licencié est un jeune. Qu'il soit le bienvenu !

Sébastien Perrot - Vice-Président de la FFPLUM

Publicité

NYNJA La nouvelle référence

Qualités de vols et performances, de 60 à 200 km/h
Entièrement démontable et facilement réparable
Kit cellule à partir de 16700€ ht

SKYRANGER

18 ans d'expérience et 1200 sky produits
Performance exceptionnelle :
le SKYRANGER 5 fois Champion du Monde FAI
Simplicité, entretien et robustesse inégalée
Prix kit cellule à partir de 12900€ ht

www.bestoffaircraft.com info@bestoffaircraft.com Tel : (33) 05 63 67 97 15

Le REX est lancé

L'outil de déclaration volontaire de retour d'expérience est en ligne sur le site fédéral depuis un peu plus d'un mois maintenant. La première vingtaine de témoignages est consultable. Ce n'est pas encore suffisant pour en tirer des statistiques. Mais leur lecture illustre déjà très bien ce qu'est le quotidien du pilote d'ULM, en faisant ressortir les pièges classiques, plus ou moins potentiellement dangereux, auxquels nous sommes tous confronté

On y retrouve exprimés avec les mots de chacun :

- Les conséquences d'un excès de confiance encouragé par un équipement avionique sophistiqué ou par l'existence d'une procédure radio recommandée.
- Les hésitations face à la détection d'un problème technique possible en vol.

- Les différences à prendre en compte entre un avion et un ULM pour la gestion d'un risque d'entrée accidentelle en IMC.
- Les petits pièges que comportent l'exploitation des cartes et les conversions d'unités dans la préparation des vols.
- Les erreurs classiques de tour de piste, QFU, sens du vent, longueur disponible.

La simple lecture de ces témoignages est précieuse parce qu'elle nous rappelle les pièges dans lesquels il faut se garder de tomber, d'une manière disponible à tout moment et plus séduisante que les conférences magistrales. La consultation de cette base de données nous offre en outre l'occasion de nous interroger sur notre propre situation.

Prenons pour exemple l'histoire de ce pilote qui ne se rend compte que son compas est complètement faux qu'à l'occa-

Focus

Pour permettre à chaque déclarant de se reconnaître, ne pas trahir son propos, ni biaiser la perception de la diversité de notre mouvement, nous avons pris le parti de corriger le moins possible les textes qui sont déposés sur le site fédéral. Néanmoins, chaque témoignage est analysé et adapté au cahier des charges du REX FFPLUM. Lorsque cela paraît opportun, une analyse de la Commission Sécurité peut être ajoutée.

Quelques témoignages ont aussi été écartés. Pour les quelques plaisanteries manifestes, suites sans signification de lettres et autres

calembours, la raison en est évidente. De même, le REX ne saurait être une tribune de l'expression d'idées personnelles à caractère revendicatif, ni le lieu de dénonciations anonymes de pratiques commerciales ou d'agissements invérifiables. En revanche, quelques contributions honnêtes et sans connotation polémique n'ont pourtant pas pu être mises en ligne.

Si vous constatez que votre déclaration n'est pas en ligne après une dizaine de jours, vous pouvez si vous le souhaitez, contacter la FFPLUM pour demander à être rappelé par le modérateur.

Visualisation du REX

Retour d'Expérience - ULM (id = 0000)

Date de vol :	14/06/2010	Nature du vol :	du voyage en plaine
Meteo :	Favorable	Nature du vol autre :	
Redacteur :	Pilote	Phase du vol :	en vol
Appareil :	Multiaxe	Phase du vol autre :	
Equipement :	Radio Transpondeur GPS	Risques :	perte de référence visuelle
		Risques autre :	

Descripton :

Suite à un problème avec le transpondeur, nous devons convoier un ULM école aile haute vers un terrain côtier où ce trouve un atelier radio distant de 50 nd. Etant aussi pilotes avion dans le club nous sommes habitués aux avions avec horizon et bille - aiguille. L'ULM en est dépourvu et la panne transpondeur nous interdit le transit dans les zones D contrôlées, ce qui augmente notre temps de voyage. Arrivés à la vertical du terrain côtier, une bande sombre de nuages bas arrive de la mer vers le terrain. Se voyant bloqués sur la cote nous décidons de faire demi tour. Sur le trajet ce trouve une zone marécageuse donc humide. Stable à 2000 ft suivant le gps pour éviter les classe D, nous rentrons brutalement dans une zone nuageuse sombre. Perte de référence, pas de secours au niveau des instruments, moment de panique: nous allons faire partie des accident dans le REC. Mise en descente vers 1500 ft et en 30s retour du VMC. FIN DE VOL vers le beau temps. Retour au terrain et transpondeur envoyé par la poste.

Commentaires :

Sans l'aide d'instruments sur l'attitude de l'appareil, l'IMC même de très courte durée est une expérience stressante et dangereuse. Pas d'horizon pas de bille-aiguille pas de conservateur de cap juste altimètre et gps ancienne génération, à l'inverse de nos habitudes avion, fait que tutoyer les nuages vous met en mauvaise posture.

Enseignement :

Mauvaise habitude de négliger certains phénomènes nuageux de peu d'importance en avion bien équipé (passage rapide en IMC). Passage en IMC en vol sous régime VFR avec un appareil vraiment VFR.

Impression :

Neutre



sion d'une panne de GPS en vol et qui finit par comprendre que c'est parce que l'équipement qu'il s'est bricolé comporte un gros aimant. Voilà bien une anecdote de nature à interpeller chaque pratiquant. Honnêtement, maintenant que nous disposons à peu près tous de notre position sur écran avec carte défilante, il n'est pas totalement inutile de nous demander si le contrôle systématique de notre compas magnétique, n'est pas parfois plus l'exception que la règle.

Parmi les quelques 15 000 pilotes d'ULM, fédérés ou non, il est bien certain qu'il existe un important gisement de petites anecdotes comme celle-ci, qui ne traitent pas de grosses affaires, mais qui aideraient à relever les petits travers de notre pratique et amélioreraient par petites touches notre sécurité par la correction des petits détails auxquels on ne pense pas toujours. Ça ne fonctionnera que si chacun a le souci de les relater... et de les lire. C'est bien parti, mais il faut continuer. Notre sécurité, bien préoccupante, a besoin de cette sorte de mobilisation. Elle doit devenir permanente, pour résister à la retombée que suscite l'attrait de la nouveauté.

Thierry Couderc
Commission Sécurité



Votre démarche pourra alors être précisée ou réorientée. Ce pourrait être le cas si vous relatez un événement même bénin, mais dont les conséquences répondent à la définition d'un accident qui serait à déclarer à l'administration et à saisir dans la base de données RASU.

En fait, pour l'instant, le modérateur a surtout été confronté à des erreurs de saisie faisant ressortir des incompatibilités qu'il n'a pas pu lever lui-même entre les cases renseignées, et à quelques déclarations trop peu détaillées.



● Commentaire du modérateur :

Ce témoignage est intéressant dans le sens où, même si ce n'était pas l'intention du déclarant en l'occurrence, il nous rappelle que la présence d'instruments peut encourager à poursuivre une option de vol dangereuse et d'ailleurs interdite.

Même si l'appareil était équipé d'instruments gyroscopiques, il faut garder à l'esprit que la masse et la faible charge alaire des ULM leur donne rarement une stabilité de plateforme suffisante pour pouvoir les contrôler en sécurité aux instruments.

Le REX est en activité sur le site fédéral
www.ffplum.com consultez-le



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.

GRS

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

La référence des pros



Casques pour
Pendulaires



Casques pour
Multiaxes

En stock



AR 6201
VHF-AM-Transceiver



BXP6401
MODE S
Transponder

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

Consigne de navigabilité du 18 novembre pour les chariots Fun Flyer Adventure, mono ou biplace.




Méthode de montage des pièces de sécurité sur le Fun Flyer




- 1/ Présenter la nouvelle pièce de jonction mât/châssis bas.
- 2/ Placer la vis M8*70 dans le mât moteur.
- 3/ Assembler et serrer fermement les deux vis M6*60. Le renfort se déformera pour se plaquer au châssis bas.



- 4/ Passer la sangle entre le réservoir et le châssis bas.
- 5/ Passer sous les renforts latéraux du châssis puis positionner les oeillets de la sangle dans la vis M8 par l'arrière.
- 6/ Serrer la vis M8*70 et son écrou.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT



CONSIGNE DE NAVIGABILITE ULM

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Les actions requises ci-dessous sont impératives. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.



CN 2011-ULM-01

Chariots FUN FLYER sur paramoteurs ADVENTURE

- 1. MATERIELS CONCERNES**
La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique à tout ULM paramoteur de classe 1 équipé d'un chariot FunFlyer monoplace ou biplace (toutes versions), indépendamment de la voile ou du moteur équipant l'ULM.
- 2. RAISONS**
Un cas de rupture de la pièce de jonction entre le mât support moteur et le châssis bas d'un chariot FunFlyer a été constaté (au sol). Bien que ce chariot ait été plusieurs fois accidenté et reconditionné, le fabricant Adventure a jugé nécessaire, par précaution, de demander le contrôle de la pièce concernée et l'application d'une solution de renforcement.
- 3. ACTIONS IMPERATIVES**
Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de navigabilité:
 - 3.1 - Dès que possible et au plus tard le 31 décembre 2011 :
 - Inspecter le tube de jonction conformément au § 1 de la procédure Adventure en référence.
 - Prendre en compte le nouveau document d'utilisation publié par Adventure, incorporant un contrôle périodique des pièces concernées.
 - 3.2 - En cas de défaut ou de crique, tout vol est interdit dans l'attente d'une solution de réparation/remplacement validée par Adventure.
 - 3.3 - Dès que possible et au plus tard le 30 juin 2012, appliquer la solution de renforcement décrite au § 2 de la procédure Adventure en référence.
- 4. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :**
Dès réception.
- 5. REFERENCE :**
Procédure Adventure du 2/11/2011 disponible sur le site internet du fabricant http://www.paramoteur.com/contrôle_funflyer

REFERENCE :

Procédure Adventure du 2/11/2011 dis
http://www.paramoteur.com/contrôle_funflyer

La DGAC a publié une consigne de navigabilité

ULM CN 2011-ULM-02

relative à des contrôles à effectuer sur certains moteurs ROTAX



Tout ULM équipé d'un moteur ROTAX 912, 914, 912 UL ou 914 UL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Securite-information-ULM,12279.html>

Raisons

Suite à une irrégularité dans le processus de fabrication, sur certains vilebrequins il peut apparaître une crique au niveau du tourillon coté réducteur.

Lors d'un examen de procédé, une déviation du processus de fabrication de certains vilebrequins de référence (PN) 888164 a été détectée, qui pourrait résulter en un défaut latent. Les vilebrequins affectés, ont été installés sur un nombre limité de moteurs, mais quelques uns ont été aussi expédiés comme pièce de rechange. Cette condition, si non corrigée, pourrait conduire à la formation d'une crique sur le tourillon du vilebrequin du côté de la prise de force, pouvant résulter à un défaut du roulement du vilebrequin, l'arrêt moteur en vol, un atterrissage forcé, des dommages à l'aéronef et des blessures aux occupants. Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN exige l'identification et l'inspection pour détection de crique de tous les vilebrequins affectés, et selon les résultats, une action corrective. Ces actions sont requises dès que possible (et au plus tard le 31 décembre 2011). Pour information, BRP-Powertrain (Rotax)

les préconise avant tout nouveau vol et, pour les avions volant sous certificat de navigabilité, les CN équivalentes imposent ces actions dans un délai de 4 heures de vol. Cette CN interdit aussi l'installation d'un vilebrequin affecté sur un moteur ou l'installation d'un moteur ayant un vilebrequin affecté sur un aéronef, à moins que ce vilebrequin n'ait été inspecté comme exigé par cette CN.

Actions impératives

Dès que possible et au plus tard le 31 décembre 2011, accomplir les actions suivantes : Inspection des vilebrequins concernés (voir ci-dessous liste des moteurs concernés). Si, durant l'inspection des criques sont détectées, avant le prochain vol, pour des instructions approuvées, vous référer à l'Alerte Service Bulletin disponible sur www.rotax-aircraft-engines.com et les appliquer.

MOTEURS CONCERNÉS

Cette liste des numéros de série (SN) des "moteurs" concernés nous a été aimablement transmise par la Société Avirex (Rotax France) dont nous remercions les dirigeants : En effet

il est plus "aisé" pour nous de se référer aux SN des moteurs que ceux des vilebrequins, comme indiqué sur la CN initiale.

MOTEURS NON CERTIFIÉS :

Moteurs type 912 UL 80 cv

du N° 6.770.159 au N° 6.770.176 ainsi que le N° 6.770.184

Moteurs type 912 ULS 100 cv

du N° 6.777.492 au N° 6.777.505 ainsi que le N° 6.777.526
du N° 6.777.528 au N° 6.777.542 ; du N° 6.777.544
au N° 6.777.547 ; du N° 6.777.563 au N° 6.777.569 ;
du N° 6.777.576 au N° 6.777.594 ainsi que les N° 6.777.596,
N° 6.777.609, 6.777.610 ; du N° 6.777.624 au N° 6.777.628
ainsi que les N° 6.777.630 & 6.777.631 du N° 6.777.634 au
N° 6.777.642 ; les N° 6.777.667, 6.777.668, 6.777.686 ;
du N° 6.777.688 au N° 6.777.690

Moteurs 912 ULS FR 100 cv N° 6.777.514 & 6.777.527

Moteur 914 UL du N° 6.774.151 au N° 6.774.160 ;

les N° 6.774.165 & 6.774.166 ; du N° 6.774.168
au N° 6.774.171 ; du N° 6.774.176 au N° 6.774.193 ;
du N° 6.774.199 au N° 6.774.213 ainsi que le N° 6.774.220



MOTEURS CERTIFIÉS :

Moteurs type 912 A 80 cv du N° 4.410.884 au 4.410.887

Moteurs type 912 F 80 cv N° 4.412.984 & 4.412.985

Moteurs type 912 S 100 cv du N° 4.924.044 au 4.924.054 ;
ainsi que les N° 4.924.056 & 4.924.058 ; du N° 4.924.064 au
N° 4.924.077 ; du N° 4.924.081 au N° 4.924.084 ; ainsi que
le N° 4.924.086

Moteurs type 914 F du N° 4.420.965 au N° 4.420.970 ;
du N° 4.420.972 au N° 4.420.978

Sont aussi concernés les moteurs, tous types confondus, pour
lesquels le vilebrequin aurait été remplacé lors d'une révision
générale.

N° de série des vilebrequins concernés :

N° 40232 ; 40238 ; 40241 ; 40242 ; 40245 ; 40248 ;
du N° 40428 au 40430 ; ainsi que le N° 40486

Pour de plus amples informations veuillez vous référer
à l'Alerte Service Bulletin disponible sur www.avirex.fr
ou sur www.rotax-aircraft-engines.com

AVIREX

ZI LES VAUVETTES
13 BOULEVARD DE L'INDUSTRIE
28500 VERNOUILLET
TEL: 02 37 42 30 09
FAX: 02 37 46 26 86
www.avirex.fr

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)

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

www.alp-valence.com

Non à la formation de presse-bouton !

Par Gérard Pic



Aviation et Pilote

N° 454
novembre 2011

Il a toujours été important et indispensable de former de vrais pilotes. Malheureusement tous les accidents de ces dernières années survenus à la suite d'incidents mal gérés sont dus à la formation des pilotes liée aux systèmes modernes électroniques (pilotes automatiques, instrumentation glass cockpit, auto-manettes de puissance, systèmes de navigation, etc.). Lorsqu'un incident électronique grave arrive, les systèmes deviennent inopérants, transmettent des fausses informations aux automatismes et aux pilotes. Seul le pilote peut en prenant les commandes permettre la poursuite du vol et éviter l'accident, à condition que sa formation le lui permette, ce qui n'est malheureusement plus le cas.

Mon propos n'est pas de mettre en cause la nouvelle génération de pilotes, ni les constructeurs, encore moins les compagnies ou les organismes de formation, mais plutôt l'évolution des techniques et des programmes de formation adaptés à ces nouvelles techniques. Je sais aussi que nous sommes confrontés à une nouvelle réalité dont il faut tenir compte : les candidats au métier de pilote ont passé toute leur jeunesse devant des écrans (jeux vidéos, ordinateurs, téléphones portables, GPS, etc.) et la majorité d'entre eux n'a pas appris à piloter, pas même fait un peu de vol à voile...

Au fil du temps, les programmes de formation ont donc été adaptés, avec trop d'heures de vol sur simulateur par rapport aux heures de vol avion, des heures de vol réalisées avec trop des équipements modernes cités précédemment. Et on voit bien aujourd'hui où tout cela nous a menés.

Il est temps de réagir et de s'interroger sur ce qu'il convient de faire pour permettre aux pilotes d'avoir la capacité de maîtriser à nouveau les pannes des automatismes et sauver leurs passagers. Voici mon opinion qui en choquera peut-être certains ; d'autres se gausseront en pensant que je raisonne à l'ancienne, mais je tiens à m'ex-

primer sur ce que je constate et ce que je ressens.

D'abord les formations intégrées devraient obligatoirement comporter un stage de vol à voile pour permettre aux pilotes d'acquérir les bases du pilotage et de l'aérodynamique.

Ensuite la réglementation devrait imposer davantage d'heures de vol « avion » à la place des heures de vol « simulateur », certes moins coûteuses comme on le sait.

Puis il conviendrait d'utiliser des avions ayant un équipement permettant de pratiquer le pilotage de base, les équipements électroniques modernes ne devant servir que pour le confort de pilotage et l'information mais en aucun cas pour la formation initiale.

Enfin il faudrait entraîner de manière approfondie les élèves à « gérer le vol » même en cas de panne instrumentale et/ou des automatismes : un indicateur de vitesse est HS ? Et alors, il n'y a aucune raison objective pour que l'avion se crashe !

Je suis furieux, désolé, malade à l'idée que des équipages peuvent aujourd'hui laisser s'écraser leur avion tandis qu'ils s'interrogent sur les problèmes qui leur arrivent et la manière de réagir. Encore une fois, je ne veux accuser personne, mais je tiens à dire sans ambages qu'il faut à tout prix revenir aux fondamentaux du pilotage. Les automatismes doivent servir au confort et à la précision des trajectoires, ils ne doivent en aucun cas remplacer les pilotes ! Ou alors, fabriquons des drones de 4, 10 ou 500 places avec de faux pilotes dans le cockpit pour rassurer les passagers. C'est aujourd'hui techniquement possible, mais à condition que rien ne tombe en panne...

En ce qui me concerne, en tant que passager je préfère qu'il y ait un vrai pilote dans l'avion. Mais, par pitié, arrêtons de former des « presse-bouton » !

Gérard Pic
Fondateur de l'école AéroPyrénières

Le QCM ULM

Régulièrement, vous nous faites part de votre mécontentement sur le contenu de certaines questions soumises à l'examen théorique commun organisé par l'Administration.

Compte tenu de la fréquence de ces problèmes, la FFPLUM a interrogé l'Administration afin de comprendre le processus permettant d'éditer les questionnaires soumis aux candidats. Le contenu des questions est soumis à un Comité de validation de QCM PPLA.

Il s'avère qu'avant janvier 2011, aucune personne du milieu ULM n'apparaissait dans ce Comité. Face à cette lacune, la FFPLUM a désigné Bernard Fabre, responsable de la Commission Enseignement, instructeur ULM, comme représentant des intérêts des ULMISTES.

Bernard Fabre participe donc régulièrement aux séances du Comité de validation de QCM PPLA et veille à ce que les questions validées pour l'ULM soient spécifiques ULM et non relatives à d'autres classes d'aéronefs. Ce qu'il faut savoir c'est que lorsqu'une question est validée, elle est également indexée pour une ou plusieurs classes d'aéronefs. Il en résulte qu'en l'absence d'un spécialiste de l'ULM, beaucoup de questions étaient indexées ULM par défaut.

Si, par la présence de Bernard Fabre, nous avons maintenant la garantie de ne plus voir des questions "exotiques", il nous faut maintenant nettoyer la base générale afin de réindexer l'ensemble des questions.

Ce travail commence le 30 novembre 2011.

Ainsi, nous espérons que très rapidement nos candidats ne seront plus confrontés à des questions liées à des pratiques aéronautiques autres que celles qui nous réunissent au sein du mouvement ULM.

Joël Amiable

Conseils de saison Automne et Hiver

Vous rentrez dans la saison ou l'on vole moins

Votre machine doit rester arrêtée tout l'hiver

Que faut-il faire ?

Videz les réservoirs et les cuves de carburateurs
Protégez le moteur avec un bâche ou mieux une couverture
Protégez les filtres à air et l'échappement avec une poche en plastique
Ne mettez pas d'huile dans les cylindres
Débranchez la batterie et rechargez la batterie



C'est tout et pas plus !

Votre machine doit voler peu !

Que faut-il faire ?

Ne gardez que très peu de carburant dans les réservoirs, vous referez les niveaux en temps utile
Vérifiez et maintenez le niveau de charge de la batterie
Protégez les filtres à air et l'échappement avec une poche en plastique
Maintenez la batterie chargée
Purgez les réservoirs le jour ou vous remettez en route



C'est tout et pas plus !



Fastoche non ?



Contact :
Pierre Pouchès
Tél. 05 62 68 82 64
cnfte@club-internet.fr

www.ffplum.com

Publicité

Tout pour votre plaisir



Quik-R

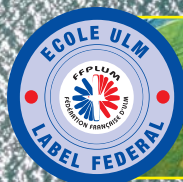
Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus



XT-912-SST
(stuffed wing)

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur
Toutes DNC - Reconversion professionnelle
(Fongecif, etc...)



Accessoires
Lynx
Vêtements chauffants
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc

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



en vol en 1942



le fuselage



l'aile

Passions communes

Une passion... en vaut une autre, surtout quand il s'agit d'Aviation ! Elle se décline en terme de pilotage, de construction, ou de... restauration.

Nous évoquons depuis quelques numéros d'ULM INFO la conservation de notre "Patrimoine"... la visite du musée aéronautique d'Angers, créé sous l'impulsion de notre charismatique, compétent et sympathique Christian Ravel (RSA), qui conduit également le chantier de restauration du Cessna BOBCAT, m'a rempli d'admiration, de respect et d'humilité devant le travail patient, minutieux et passionné de quelques humbles, mais oh combien artistes bénévoles.

Merci Christian et à ta bande de copains de consacrer une part importante de votre vie à faire revivre et vibrer ce qui n'est encore qu'une carcasse sans âme. Mais qui l'habitera de nouveau lorsque vos efforts seront récompensés (dans 4 années encore !), alors que les moteurs s'ébroueront et qu'un heureux pilote s'alignera sur la piste pour lui offrir sa deuxième vie.



Dominique Méreuze

Le Cessna Bobcat

Conçu en tant qu'avion de transport léger, le Cessna T-50 fut produit au cours de la Seconde Guerre mondiale pour l'USAF et l'US Navy sous la désignation UC-78. L'appareil fut également pris en compte par la Royal Canadian Air Force et l'Armée de l'Air française comme avion d'entraînement et de transformation des pilotes sur multimoteur. Ce petit bimoteur qui a formé la plupart des pilotes de bombardiers britanniques a joué un rôle important dans l'histoire de la Seconde Guerre Mondiale.

L'appareil en cours de restauration au Musée Régional de l'Air d'Angers porte le numéro 5253 et termina sa carrière militaire en Allemagne puis fut racheté par Otto Trotzman de Zurich qui le restaura puis le céda en Belgique.

L'appareil n'a plus volé depuis 1979 et est en cours de restauration à Angers depuis février 2009, grâce à l'aide de la Fondation du Patrimoine.



Christian Ravel

Né le 30 juin 1943 à Tunis d'une famille enseignante depuis six générations et arrive à Angers en juillet 1953, à la retraite de son père.

Début le modèle réduit d'avion à l'âge de 11 ans lors de cours dispensés par un instituteur à l'école Condorcet, proche du domicile de ses parents.

Devenu Pilote Professionnel de 1^o classe en décembre 1974 (Stage à Saint-Yan) et commandant de bord sur Nord 262 et Fokker 27 puis titulaire du Pilote de Ligne théorique en 1975, ce qui lui permet de postuler à UTA où il rentre en avril 1977 comme pilote de DC-8 et obtient le brevet et la licence de Pilote de Ligne le 7 juillet 1982. En 1983, il goûte au DC-10 puis en 1988 au Boeing B-747 avant de devenir Commandant de Bord long courrier à nouveau sur DC-10 fin mai 1991. UTA ayant été rachetée par Air France à la fin 1992, il passe sur B-737 en mars 1993 puis sur B-747 en juin 1996.

Pendant ce temps, il a des activités variées et en particulier la création, avec une équipe de passionnés, du Groupement Préservation Patrimoine Aéronautique, en septembre 1981. En effet, désolé de voir disparaître le patrimoine aéronautique français, brûlé ou prenant le chemin de l'étranger, cette association vise à préserver ce qui peut l'être de notre histoire aéronautique. Elle se transforme au fil des années et devient Musée des Ailes Anciennes en 1988 puis, à l'occasion de l'ouverture du nouvel aéroport d'Angers-Marcé en 1998, Musée régional de l'air dont la Ville d'Angers a construit le bâtiment. Plus d'une centaine de machines (155 exactement à ce jour) ont été ainsi préservées dont une quinzaine est maintenue en état de vol.

Après avoir été conseil de la Direction Générale de l'Aviation Civile pour les divers textes réglementaires concernant les aéronefs anciens et de collection, il a été élu, en février 2002, à la présidence de la Fédération française des aéronefs de collection et conduit la fusion de celle-ci avec le Réseau du Sport de l'Air.

Il termine sa carrière de Pilote de Ligne le 30 juin 2003, comme Commandant de bord B-747, totalisant un peu plus de 23 000 heures de vol sur environ 400 types de machines volantes, de l'ULM au B-747/400 et se consacre désormais à la préservation du patrimoine aéronautique de notre pays.



Travaux d'hiver et mise en boîte

L'automne actuel nous offre une succession sans fin de belles dépressions et c'est somme toute une bonne occasion de mettre en caisse les ULM donnés par les uns et les autres.



Guy dans le Quick mx 312



Premier rendez-vous, ce 13 novembre afin de définir la procédure la plus simple pour que nos petits camarades du futur s'y retrouvent dans les tas de tubes ; tout d'abord beaucoup de photos avant démontage avec au préalable scotchage de chaque bout de tube et numérotage de ceux-ci, des notes pour des montages spécifiques, recherche et scannage du manuel d'origine s'il y en a eu un et hop là, chacun dans sa grande housse !

Merci à la quinzaine de personnes présentes pour ce premier rendez-vous. Voir le petit film réalisé à cette occasion : <http://www.lesvieuxdebs.fr/fr/information/34563/referencement-mise-caisse>

Un de nos autres objectifs est la préservation et le référencement des revues ULM. La nécessité de pouvoir indexer les articles de revues afin de faciliter les recherches ultérieures, nous a conduits à développer un outil pratique et simple d'utilisation. Nous avons mis au point un fichier permettant de retrouver un article d'après 9 critères.

Merci à Sylviane Chamu, Clarisse Charrier, Pablo Bergel et Philippe Nunes pour leur implication dans ce projet.



Notre 2ème rassemblement des Vieux déb's les 24 et 25 septembre derniers s'est déroulé, notamment grâce à Dame météo, dans d'excellentes conditions et il a ainsi été possible de faire voler quelques vieilles trapanelles uniques !

Le dossier "Quicksilver sprint mono" est en ligne, suivront pour Noël le GT 400 et le mythique Ptérodactyl ; à chaque fois le dossier présente un petit film de l'appareil en vol, des photos de détails ainsi que tous les éléments que nous avons pu retrouver ; manuel de montage, manuel d'entretien et d'utilisateur, manuel moteur, articles de presse... Voir le lien : <http://www.lesvieuxdebs.fr/fr/informtion/34523/le-quicksilver-sprint-mono-r447>

Merci à James Guérin de Léméré pour le don de son Baroudeur récupéré le 19 octobre ; voir le petit film réalisé à cette occasion. Voir le lien : <http://www.lesvieuxdebs.fr/fr/information/34562/le-baroudeur-james>

Merci à tous pour votre aide et vos idées qui sont toujours les bienvenues, pour les Vieux DéB's, amicalement, Guy Wardavoire.



Pablo, Didier et Lothar : mission Baroudeur

Les Vieux DéB'S
Aérodrome
du Petit Bois Landry
28240 Champrond en Gatine
Guy Wardavoire
mob. 06 14 591 491
wardavoire.guy@orange.fr



Coupe du Monde ULM

Une moisson de bon augure pour l'Équipe de France.

Suite à l'annulation des Championnats du Monde prévus en octobre en Israël, la FAI* n'avait pas d'autre événement à proposer aux pilotes. Le staff technique des prochains Championnats du Monde, en août 2012 à Marugan (nord de Madrid, Espagne) a donc proposé, en dernière minute, d'organiser une Coupe du Monde en Andalousie, du 12 au 16 octobre.

Les pilotes français

La FFPLUM, prévenue 2 mois avant, décide de monter rapidement une équipe. Celle-ci est composée de : José Vandeviken en multiaxes sur son Super Guépard 912 et qui emmène en tant que copilote Alban Roche, pilote pendulaire monoplace. Il y a 3 équipages pendulaires biplaces ; Guillaume Richard et Georges Monier sous Skypper-Nuvix, Eric Groby et Laurent Rapiteau sous Skypper-Bionix, et Olivier Marty et David Fritsch également sous Skypper-Bionix. Pour finir, un AutoGyro MTOsport piloté par Daniel Pauget, secondé par Stéphane Kubler. J'aurai, pour ma part, une nouvelle fois le plaisir d'être le capitaine de cette équipe.

Malgré le peu de temps pour préparer les machines et s'entraîner, l'équipe de France réalise une très belle performance puisque 4 équipages sur 5 reviennent avec des médailles, 2 d'Or et 2 d'Argent !

Villamartin

L'aérodrome de Villamartin se situe à 90 kms au sud-est de Séville. Il comporte un club avion-planeur et une école autogire et multiaxes. L'offre est complétée par un hôtel-restaurant. Ancienne gare ferroviaire construite dans les années 20 et magnifiquement restaurée dans le plus pur style andalou; murs blancs à la chaux soulignés d'encadrements et de soulèvements rouges et jaunes, le patio abrite des oliviers et des orangers.

La topographie est très diversifiée; grandes plaines arides au nord et à l'ouest, vallonnées qui accueillent de nombreux lacs vers le sud-ouest et enfin la Sierra imposante qui s'étend de

l'est au sud avec des points culminants à plus de 2 000 m.

Le DR est José-Luis Eesteban, instigateur du logiciel MicroFlap et qui aura en charge la direction des épreuves l'année prochaine. Cette Coupe du Monde est pour lui l'occasion de tester ses épreuves.

C'est donc une excellente occasion, pour tous les pilotes présents, de découvrir la nature des manches et de réaliser en "live" un entraînement en vue des Championnats du Monde.

4 nations vont être représentées; l'Espagne (3 multiaxes, 2 pendulaires et 2 autogires), la Pologne (1 multiaxes et 2 pendulaires), la Rép. Tchèque (3 multiaxes et 4 pendulaires) et la France. 42 pilotes feront donc l'effort de se déplacer. Étant donné qu'il y a peu de pendulaires mono, le DR décide de les intégrer dans la classe des biplaces.

Une semaine de rêve

La météo de toute la semaine va être idéale. S'il fait un peu frisquet le matin à l'aube, dès 9/10 h il faut enlever les vestes et les sweats, en début d'après-midi c'est même très chaud (sieste ou piscine conseillées) et le soir à 22 h c'est un bonheur de douceur.

Les épreuves

12 épreuves vont pouvoir être disputées. L'équilibre entre navigation, économie et P.A. (précision d'atterrissage) est homogène. Toutes les épreuves de navigation se déroulent en régularité; outre des points attribués aux portes cachées disséminées le long du parcours et qui permettent d'évaluer la précision de cheminement, une part du score est accordée aux pilotes qui respectent leur vitesse déclarée sur les tracés.



Dès la 1ère épreuve (navigation avec portes cachées et temps déclaré), Guillaume et Georges marquent les 1 000 points. Olivier et David, pour qui c'est la première compétition internationale, finissent troisièmes, devant les vieux briscards Eric et Laurent. Il faut dire que les "Gropiteau" viennent d'écopier de 20 % de pénalité pour ne pas avoir respecté une consigne d'un des Commissaires. Connaissant ces deux-là, c'est le genre de chose qui peut les fâcher très vite et tout rouge !

José et Alban sont également troisièmes dans leur classe, derrière le local Pedro sous Coyote et le Sky Ranger du Tchèque Jan.

Le parcours comportait 27 portes cachées. C'est beaucoup et on peut donc facilement perdre des points si on n'est pas précis sur sa route. Globalement, l'équipe s'en sort plutôt bien et c'est évidemment important de démarrer la compétition avec le meilleur classement possible.

Au retour d'épreuve, les pilotes peuvent marquer 250 points de mieux en effectuant une P.A. Seuls Olivier-David et Daniel-Stéphane ne marquent "que" 200 points, les autres font le plein.

En début d'après-midi, on s'attaque au fuelling pour l'épreuve d'éco qui va suivre. La manche proposée consiste à tracer en vol la surface d'un triangle la plus grande possible. Les autogires dessinent des triangles globalement 2 fois plus petits que les meilleurs multiaxes. Activité thermique ou pas, les épreuves d'éco ne sont évidemment pas adaptées à ce type de machine ou tout au moins ce n'est que la conso pure de l'appareil que l'on peut juger. Daniel-Stéphane finissent 2èmes mais rentrent avec pas mal de carburant car ils n'ont pas la possibilité de "lire" leur réservoir.

José-Alban également 2èmes derrière le très performant Ekolot du Tchèque Juraj.

Eric-Laurent écrasent la manche en mettant presque 300 points aux 2èmes Guillaume-Georges. C'est sûr, la pénalité de ce matin les a fâchés ! Tant mieux si c'est leur réponse !...

Le lendemain matin, José-Luis propose une P.A. agrémentée de 100 points au pilote qui se pose dans une minute pleine. Cela veut dire qu'il faut par exemple se poser à 9 h 10 mn et 00 s. Si on se pose à 9 h 10 mn et 15 s ou 9 h 09 mn et 40 s, on perd des points. En fait, les pilotes marquent encore quelques points posés 20 s avant ou après la minute pleine. José s'y est entraîné et ça paye car il fait le 250 de la P.A. mais se pose dans la minute pleine à 0 seconde d'écart ! Chapeau ! C'est pas mal aussi pour Guillaume-Georges avec seulement 2 s d'écart. Daniel-Stéphane n'ont que 6 s d'écart mais ne posent que dans le 100 de la P.A., dommage. On a le droit cet après-midi à une nouvelle épreuve d'éco, cette fois "pure", c'est-à-dire qu'il faut tout simplement rester le plus longtemps possible en l'air.

Simple sur le papier, moins en pratique.

Si les autogires ne sont encore une fois pas à la fête, Daniel-Stéphane remportent l'épreuve en volant 1 h 13 mn avec environ 14 L de carburant, pas mal du tout !

José-Alban sont un peu moins contents, "que" 3èmes mais José est rentré avec du carburant et ça, ça ne lui plaît pas du tout ! Eric-Laurent réalisent une nouvelle fois la meilleure performance; 2 h 22 mn.

Nous apprenons le soir au briefing que la FAI vient d'officialiser en réunion plénière les autogires comme nouvelle classe en compétition internationale. C'est une bonne nouvelle pour ce type d'ULM qui va pouvoir participer aux compétitions et attribuer des médailles à ses meilleurs représentants. Il n'y a que quelques pays qui avaient poussé jusque-là à ce résultat, la France et la FFPLUM au premier rang, en emmenant déjà l'année dernière aux Champ d'Europe à Sywell, un équipage giro qui avait couru en catégorie "open" (sans classement officiel).

Vendredi matin. Une nouvelle navigation est proposée, cette fois avec des segments de circuit qui ne figurent pas sur la carte et qu'il faudra tracer en vol à l'aide de photos qui représentent les sommets de ces nouvelles routes. Et là, patatras ! Les pilotes français se ramassent tous un peu, ils finissent plutôt en milieu de tableau, ce qui n'est pas une catastrophe mais plus une contre-performance. Seuls José-Alban sauvent les meubles en terminant 2èmes.

À l'arrivée, les pilotes refont une P.A. qui se passe globalement plutôt bien. Malheureusement, Daniel-Stéphane vont louper le porte-avion et ne marquent pas de points mais ils vont se rattraper de suite et en suivant, sur la nouvelle nav-régul en remportant l'épreuve.

Guillaume-Georges remportent aussi la manche et José-Alban également ! Carton plein donc pour l'équipe qui s'est immédiatement ressaisie après le vol d'hier.

Samedi est le dernier jour de compète. Une quatrième nav-régul est proposée aux pilotes. Le tracé est cette fois en arcs de cercle et non plus en lignes droites. Cela complique évidemment un peu les choses.

Pas encore assez pour José-Alban qui ne louper qu'une seule porte cachée sur les 18, marquent 1 000 points et prennent encore un peu plus d'avance au général. Comme dans toutes les compétitions, les dernières manches se finissent toujours par des P.A., parce que c'est facile et rapide à scorer (utile quand la remise des prix à lieu quelques heures après) et/ou quand les organisateurs attendent du public (plus intéressant pour les curieux de voir des machines s'enchaîner au décollage et à l'atterrissage).



En contrepartie, cela peut être plus stressant pour les pilotes car dans la plupart des cas, les écarts entre les premiers sont ou peuvent être faibles, et donc le podium et les médailles se jouent sur ces P.A. Une roue qui touche le sol 10 cm avant l'entrée du porte-avion peut faire perdre la médaille d'Or. C'est dur et cruel mais c'est aussi cela la compétition.

Cette série de 2 P.A. sera agrémentée de points pour la minute pleine mais aussi en fonction de la distance d'arrêt. Cela veut dire que chaque série se joue sur 450 points potentiels.

Ça rigole donc moins dans les paddocks et le stress tombe en premier sur les épaules d'Olivier qui a le droit d'ouvrir le bal après tirage au sort de l'ordre de départ. Si le premier passage est raté, dû en partie à la grosse descendance en entrée de piste qui fait la machine s'enfoncer inexorablement, le deuxième est plus brillant.

Guillaume-Georges et Eric-Laurent doivent assurer, leur place sur le podium est en jeu. C'est ce qu'ils font sur le 1er passage et réitèrent sur le 2ème. Ils s'offrent en plus le luxe de faire pratiquement les meilleures distances d'arrêt. Ouf, mission accomplie. Il faut faire les comptes, mais ça devrait passer pour ces 2 équipages.

David-Stéphane ne sont pas à la fête et finissent les 2 fois un peu courts, devant le porte-avion.

José-Alban jouent maintenant leur 1ère place. L'espagnol Pedro, 2ème au général, n'est pas très loin derrière. Il décolle le 1er, ne marque que 150 à la P.A. mais des points sont engrangés. José-Alban s'élance. Même tactique de plan vol millimétré en fonction de la position, de la hauteur et de la vitesse. Mais c'est sans compter sur cette déguelante en bout de piste (toujours la même). Le Super Guépard perd d'un coup 20 m, José accélère et se retrouve en effet de sol en entrée de piste. La vitesse est très élevée mais la distance à parcourir aussi. Mètre par mètre, José grappille du terrain, il reste du chemin à faire et on a envie d'y croire mais la vitesse diminue petit à petit et irrémédiablement... La machine touche les roues quelques mètres devant le porte-avion ! José est dépité car la P.A. est une épreuve qu'il réussit plutôt à chaque coup, comme quoi...

La 2ème série démarre. Pedro sait maintenant qu'en prenant des risques pour marquer le max de points, et si José refait une 2ème fois la même erreur, la 1ère place lui revient. Mais avec des si...

Pedro se présente correctement en finale, peut-être un peu trop vite. Il plaque son Coyote dans la bande des 200 m et écrase les freins. Il va être long, il donne alors un gros coup de pied à gauche, tellement violent qu'il finit tout simplement par sortir du porte-avion, de la piste et finit presque en tête à queue dans l'herbe ! La pression a eu raison de lui ! On court chercher José et on le rassure, quoi qu'il arrive maintenant, José-Alban finiront 1ers. Alors, certainement

plus détendu, José va reprendre ses bonnes habitudes; taper le 250, finir en 6 s de la minute pleine et s'offrir la meilleure distance d'arrêt, 52 m !

L'Équipe de France récompensée

La cérémonie de clôture était prévue dimanche après-midi mais les organisateurs, après concertation avec les équipes, décident de l'avancer au matin pour permettre aux pilotes, venus de très loin pour certains, de repartir plus tôt. Nous nous retrouvons tous ensemble en début de matinée pour débriefer cette semaine.

Daniel et Stéphane ramènent une médaille d'Argent. Le pilote espagnol Marcos finit 1er, c'est sans conteste un excellent pilote qui semble très motivé pour le futur. C'est la première participation de Daniel à une internationale. Visiblement, l'événement et l'ambiance lui ont plu. Avec cette bonne nouvelle d'avoir une catégorie officielle autogyre aux Champ du Monde, on espère donc revoir Daniel et Stéphane mais chacun dans leur machine une fois qu'ils auront trouvé leur navigateur.

José et Alban sont médaillés d'Or. José est maintenant, sur chaque rencontre, médaillable, qui plus est, sur la plus haute marche. Malgré la concurrence en multiaxes, il est certainement le pilote le plus craint par ses adversaires. Cela lui a demandé, et lui demande encore, énormément de travail. Mais comme il accorde peu de place au hasard, cet investissement a une nouvelle fois porté ses fruits. Olivier et David, pour une première participation, réalisent une excellente semaine. S'ils s'accrochent et s'entraînent dur, ils peuvent progresser rapidement et venir coller de plus près leurs équipiers. Leur intégration au sein du Team s'est réalisée dans le bon sens et ce serait donc bien de pouvoir compter sur un 3ème équipage pendulaire motivé. Eric et Laurent, après quelques années d'absence en compétition, reviennent fort et juste. Ils gagnent une médaille d'Argent amplement méritée. Avec de la constance, c'est un équipage qui a sa place sur les podiums.

Guillaume et Georges atteignent enfin le graal, médaillés d'Or. Cela fait plusieurs rencontres qu'ils tournent un peu autour. Là où ils ont progressé est sur la régularité, ils tiennent mieux la distance sur une semaine de compétition et c'est ce facteur qui les place sur cette marche du podium tant convoitée. En tous les cas, c'est bon de voir autant de pilotes récompensés de la sorte !

Nous étions venus en Andalousie pour réaliser un entraînement, une préparation aux Championnats du Monde 2012. Le résultat global dépasse les espérances et les prévisions. Même si l'on admet que quelques adversaires redoutables (tchèques, hongrois et anglais notamment) étaient absents à cette Coupe, cela n'enlève rien aux performances des pilotes français et confirme qu'ils sont bel et bien affûtés. C'est de bon augure car les pilotes peuvent repartir rassurés, motivés et avec un mental renforcé.

Rendez-vous au mois d'août prochain pour faire aussi bien, si ce n'est mieux...

José ORTEGA
Novembre 2011

*FAI : Fédération Aéronautique Internationale

*scoring : calcul des points d'une épreuve

Photos : José Ortega, Thomas Huster et Christina Roldan.

Aviation et Pilote



Hors série
« Métiers de l'aérien »
actuellement
en kiosque ou par
correspondance*



C'est Noël ! ABONNEZ-VOUS!



Offre réservée aux lecteurs d'ULM Info, valable dans le cadre d'un abonnement d'un ou deux ans

-15%

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

<input type="checkbox"/> Je m'abonne	<input type="checkbox"/> Je me réabonne : N° Abt		
		FRANCE	CEE
		m	Etranger /DOM/TOM
Découverte (3 mois)	<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 €
1 AN à -15 %	<input type="checkbox"/> 51 € 60 €	<input type="checkbox"/> 58,65 € 69 €	<input type="checkbox"/> 67,15 € 79 €
2 ANS à -15 %	<input type="checkbox"/> 96,90 € 114 €	<input type="checkbox"/> 110,50 € 130 €	<input type="checkbox"/> 123,25 € 145 €
*HS METIERS (port inclus)		<input type="checkbox"/> 8,90 € (2 € de port)	<input type="checkbox"/> 10,90 € (4 €) <input type="checkbox"/> 10,90 € (4 €)
RELIURE France métropolitaine (12 N°) <input type="checkbox"/> 14 € (Etranger nous consulter)			

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de "SEES" carte bancaire

N° de ma carte de crédit : Crypto Expire en

Publicité Encore plus rapide, abonnez-vous sur www.aviation-pilote.com

délai d'installation
3 semaines.

Signature



Le départ, au Bourget



Un volcan au nord de Rome



Paris-Nouméa

2011 en WT9 : un pari fou, une aventure humaine.

La machine :

« SPIRIT OF NOUMEA » dit P'ti Cagou (oiseau endémique calédonien) : un Dynamic WT9 de 2011, numéro de série 411, trains rentrants, carbone composite, construit en Slovaquie par Aérospool en 2011, deux places, moteur Rotax 100 CV, Skyview, transpondeur, TCAS, parachute machine.

L'équipe de l'Aéroclub Paul Klein, les ailes Calédoniennes :

en vol : un quatuor, Marc Perdu, chirurgien gynécologue (2 500 heures de vol : avion, hélico, ULM ; 30 ans de vol), Christian Tiriault chef d'entreprise (800 heures de vol ULM, 6 ans de vol), P'tit Cagou et Chita (nos deux mascottes) et au sol : Marie-Eve Delatte (gestionnaire du site : www.spiritofnoumea.com et de toute la communication),



Agnès et Sophie (traductrices du blog en anglais), Mike de White Rose Aviation (notre routeur anglais qui nous a

obtenu les autorisations de survol et de posé dans les pays traversés, le même qui a suivi Dave Sykes l'incroyable pilote paraplégique anglais qui a relié Londres à Sydney en pendulaire). Le binôme Marc et Christian, amis de longue date, a déjà réalisé : trois tours de Calédonie, deux tours de France ULM en 2007 sur Savannah et 2010 sur WT9 avec la FFPLUM, et un tour d'Europe en juin 2011 sur « Spirit of Nouméa » pour tester la machine.

Les buts :

- Rallier Paris-Nouméa sur les traces du Biarritz, avion tri-moteur Couzinet, qui a relié la première fois Paris à Nouméa en 1932 avec Charles de Verneuilh, Max Deve et Émile Munch, et suivre également le trajet inverse emprunté par deux Calédoniens Paul Klein et Henri Martinet en 1939 sur leur Aiglou 100CV (de Nouméa à Paris). Paul Klein, une vieille tige, décédé à 101 ans en 2010 est le membre d'honneur de notre Aéroclub qui porte son nom.
- Porter haut et fort les couleurs de la Calédonie.
- Animer le site Spiritofnoumea pour que des écoles suivent cette aventure (géographie...) en Nouvelle-Calédonie, à Paris, à Dubaï...

Les chiffres :

Un an de préparation (fabrication de la machine, autorisations de survol et posés, visas multipays, matériel de survie : radeau, gilets, balise 406, balise Spot, téléphone Satellite,



Au Bangladesh



Au-dessus de la Birmanie

VHF de secours, GPS de secours, entraînement de 50 heures sur la machine en juin 2011), 58 jours de voyages, 40 jours de vol, 47 étapes, 51 atterrissages sur 47 pistes différentes, 34 aéroports internationaux, 25 pays survolés, 18 pays visités (France, Italie, Grèce, Croatie, Slovaquie, Égypte, Arabie Saoudite, Émirats Arabes Unis, Oman, Pakistan, Inde, Bangladesh, Thaïlande, Malaisie, Singapour, Indonésie, Australie, Nouvelle-Calédonie), 174 heures de vols, 3 vidanges, 3 000 litres d'essence, 34 800 kms parcourus, le plus long vol a été de 7 h et 1 500 kms, le site Internet www.spiritofnoumea.com : plus de 50 000 visiteurs dans 86 pays différents.

La météo :
Aerowweather,
I Grib,
Météofrance

Moments forts du voyage :

La préparation de la machine à Haguenau, l'accueil des pilotes de Chelles, le départ du Bourget devant la famille et les amis (aéroport mythique qui a

vu partir ou arriver tant d'expéditions historiques : Spirit of Saint-Louis, Le Biarritz, l'aiglon de Klein et Martinet...), les îles sanguinaires, Bonifacio, Porto Vecchio en Corse, un volcan éteint au nord de Rome, la chapelle Sixtine, le survol de Venise et le posé au Lido, les îles magnifiques de Croatie, la ville de Dubrovnic, le canal de Corinthe, les îles grecques (Corfou, Santorin, Naxos, La Crète), l'atterrissage avant la nuit aéronautique à Bratislava, le remplacement de la verrière chez Aérospool comme dans un grand prix de Formule 1 un dimanche, la rencontre de Walter Tadeus, Slovaque de 82 ans, concepteur du WT9, sa neuvième création, la Bibliothèque d'Alexandrie, le désert Égyptien, le Nil fleuve majestueux, le son et lumière de Carnac, les Tombes de la vallée des Rois, la mer Rouge, le désert saoudien et ses cultures en disques verts, le posé sur l'aéroport



démessuré de Dubaï à côté des A380 de Emirates, la rencontre des 4 classes de Cm2 de Dubaï grâce à Agnès, la Tour Burj de 800 m à Dubaï la plus haute du monde, la nuit au consulat d'Oman chez Gilles pilote de paramoteur, la traversée maritime de l'Arabian Sea à 9 000 pieds sur 1 000 kms, l'accueil « présidentiel » des journalistes du Press Club de Karachi en présence du consul de France (aucun avion français n'a atterri à Karachi depuis plus de 10 ans !), la Fête religieuse à Ahmedabad, la mission de mère Térésa à Calcutta, les ablutions dans le Gange, le 360° en finale sur l'aéroport de Calcutta pour retrouver le bon plan de des-

cente, la nuit au Bangladesh à Chittagong et sa circulation de fous, le survol des montagnes ciselées en Birmanie, les inondations en Thaïlande, la balade en pendulaire au-dessus de Chang mai, le survol des rizières, les tigres et éléphants de Chiang Mai, les massages à Ko Samui, la beauté des îles du sud Thaïlande dont

Koh Lanta, le survol des tours Pétronas de 400 m à Kuala Lumpur à 1 500 pieds, le détroit de Malaca, la beauté de Singapour, le passage de l'équateur à Sumatra, les volcans de Java (vol inoubliable dans la caldeira du Bromo), les temples de Bali, les dragons de Komodo, l'arrivée à Darwin après un vol difficile, le contact avec les aborigènes, le Kakadu Parc dans les territoires du nord, le lac salé Amadeus et ses chameaux sauvages, le survol de Ayers Rocks dit Uluru le rocher sacré des Aborigènes en plein désert australien, les orages dans le désert avec éclairs et arcs-en-ciel, le vol le plus long au-dessus du désert australien 1 500 kms, le musée aéronautique de Longreach, l'escale magique de Lizard Island, Fraser Island (l'île de sable la plus grande du monde, avec ses avions qui se posent sur la plage), le survol de Surfers Paradise et de ses buildings, le





M. Boyer et Rysbeckn nouvelle Calédonie



Réparation de la verrière



A Dubai

passage devant le phare de Byron Bay à 280 kms/h, la gentillesse des contrôleurs australiens, la traversée du Pacifique pendant 7 heures au-dessus de la couche pour relier l'Australie à la Nouvelle-Calédonie (1 470 kms), la vision de l'îlot Ténia en arrivant, le vol en patrouille avec Ulm et Hélicoptères à notre arrivée, l'accueil des Calédoniens à Tontouta et Magenta... les commentaires nombreux sur le site Internet (cela nous a donné des ailes) et tous les gens fabuleux que nous avons rencontrés pendant notre périple.



Les galères :

Laisser la famille pendant deux mois, les difficultés administratives pour le décollage du Bourget, les orages en arrivant à Calvi (contournement de 50 kms sur la mer), le décollage par 35 nœuds en Corse à Figari, les turbulences fréquentes, la verrière cassée en Grèce à 9 000 pieds en montagne dans le Péloponnèse à cause de l'appareil photo baladeur (2,9 G au Gmètre), avec détour de 3 000 kms en Slovaquie chez Aérospool pour faire réparer, l'administra-

tion grecque qui ne voulait pas nous laisser repartir avec notre verrière cassée mais réparée à Santorin, la DGAC française et Finesse Max nous ont sortis de ce mauvais pas, la perte de nos références visuelles au-dessus de la mer Rouge à cause des brumes de chaleur, la chaleur dans la cabine dans le désert, la panne de l'ordinateur de bord, la lenteur de l'administration indienne, les connexions Internet parfois difficiles pour faire vivre le site, les refueling toujours différents et parfois très long mais toujours épiques et dans la bonne humeur, les orages en Thaïlande (cumulonimbus, éclairs,

pluie intense), l'accent des contrôleurs surtout en Thaïlande, l'oubli du portefeuille dans un taxi à Kuala Lumpur, le passage d'un hercule en remise de gaz au-dessus de nous à Jakarta, la météo pourrie entre Kupang et Darwin, la perte de P'tit cagou notre mascotte en finale à Tenant Creek, l'arrivée « short petrol » après 7 h de vol au-dessus du désert australien (9 litres restants), la perte de l'appareil photo au décollage de Lizard Island (Australie), la batterie

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-CNRAC-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



Au-dessus du désert égyptien



Des îles en Croatie

en rade à Singapour et Gold Coast... et le retour à la réalité après notre arrivée.

En résumé :

Cela a été une aventure humaine incroyable partagée à deux, et avec des milliers de passionnés. Les aventures humaines sont toujours possibles. La liberté est à notre portée. L'accueil dans tous les pays a été formidable. Nous avons pris une grande leçon d'humilité face à la misère du monde (notamment la Thaïlande inondée), nous mesurons la chance que l'on a de vivre en Nouvelle-Calédonie. Le refaire cent pour cent : oui. Le retour Nouméa-Paris est prévu en 2012 mais par un trajet différent.

Pour le moment nous préparons des missions médicales aux Vanuatu, et profitons de notre médiatisation pour soutenir le dépistage du cancer du sein, du col et son vaccin en Nouvelle-Calédonie.

Merci à tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette aventure (famille, amis, sponsors...).

Marc Perdu et Christian Tiriault

Pour en savoir plus et lire l'intégralité de cette expédition : Spiritofnoumea.com

Publicité



**En 2012,
faites-vous plaisir
volez SILVAIR !**



*Véronique et Silvio Vio vous souhaitent
une heureuse année 2012
aux commandes de votre nouvel appareil Silvaïr*

**ULM Trial Nando Groppo, ULM Pioneer 200 & 230,
ULM Pioneer 300 ou avion 4 places Pioneer 400,
ULM & avions Tecnam P92 et P2002...**

**De la Jeep à la Ferrari des airs, la gamme Silvaïr
couvre tous les besoins, du kit au prêt à voler.**

Pioneer - Groppo TRIAL - Tecnam - Ecole ULM, avion & hélico



Venez les essayer et volez autrement !
www.ulmpioneer.fr

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

Silvaïr distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM



Crédit photo : pegase.tv



Texto

de Bernard
Chabbert

:)

Au tout début, pendant la préhistoire du vol, on rêvait d'aller de par les cieux pour le seul bonheur, que l'on imaginait alors ineffable, de traverser l'azur librement. Comme les oiseaux, mais en comprenant bien que pour eux le vol est d'abord une fonction utilitaire qui leur permet de se nourrir, d'émigrer saisonnièrement vers des climats plus doux, ou de ramasser brindilles et feuilles sèches pour construire leur nid. Les hommes, animaux doués d'une colossale capacité de rêver, voulaient juste voler pour voler. Le défi était certes considérable, et on verrait plus tard à quoi pourrait bien servir la maîtrise de l'air...

Bon, allez, d'accord : déjà lors de la préhistoire tout le monde ne pensait pas ainsi; si le Brésilien parisianisé Santos Dumont était effectivement de la race des purs rêveurs, Orville et Wilbur Wright voyaient d'abord dans la maîtrise du ciel une source de profits et une pompe à business potentiellement énorme. L'Histoire montra que ni Santos ni les Wright n'avaient tort... Aujourd'hui, la conception de l'aviation (et de l'espace) que se font les grandes personnes est bien plus wrightienne que santosesque.

Voler, pour elles, c'est un fabuleux business pour quiconque sait s'y frayer une place au soleil. Un pays comme la France est d'abord, les chiffres de l'économie le démontrent, un pays qui vit de ses charmes aérospatiaux. Et cela se fait dans une ambiance qui rappelle un peu les écrits de Saint Ex l'Ancien, en particulier Le Petit Prince: rois, businessmen, vaniteux, allumeurs de réverbères obéissant à la consigne, les personnages à peine caricaturés que le petit prince rencontre au fil de son errance interplanétaire sont légion parmi la population aérospatiale contemporaine...

Et certains vous diraient que ça ne fait pas de ce monde-là, monsieur, un pays attachant à visiter. D'ailleurs Brel, le grand Jacques, certes chanteur et poète mais aussi aviateur de première division, l'avait si bien compris qu'il s'en était parti vivre, voler et naviguer vers un archipel si lointain que l'évocation du petit prince y devenait naturelle.

Mais heureusement, il y a aussi ceux qui vivent en aviation à la manière de Santos : nous autres.

Ceux-là, il suffit qu'un son d'avion se fasse entendre pour qu'ils lèvent les yeux au ciel, accourus sur le pas de la porte. Ils scrutent le grand bleu, à la recherche de la silhouette qu'ils savent habitée d'un type qu'ils imaginent comme eux, un agitateur de commandes de vol lancé à la recherche de jubilatons libertaires. Certes, des fois, ils ont raison. Souvent, cependant, le type là-haut n'est lancé entre les cumulus que pour gagner sa vie et celle de sa petite famille, ou du moins c'est ce que les grandes personnes cherchent à nous faire croire.

Les Santosesses, dont je pense être, sont des Don Quichotte attardés, pour qui voler est une déclaration d'indépendance vis-à-vis des emmerdements considérables qu'impose la vie, à commencer par la mort inéluctable. Voler, c'est trancher symboliquement les liens visqueux qui nous engluent dans l'existence aux petits horizons proposée par la société de la raison pure. Fais pas ci, fais pas ça, allez hop va travailler, allez hop coucouche panier... Il suffit de bouger la petite poignée branchée dans le Rotax pour qu'accélère la machine, que se développe la portance avec l'incidence, et pour qu'en quelques secondes soit diluée la glu déversée par les donneurs de leçons et que n'existent plus que les lois immenses et implacables de la physique, c'est à dire de la nature universelle. Un pilote, peu importe le tonnage de la machine qui lui sert de prothèse à voler, est un type (ou une fille) qui regarde la vérité en face, qui ne rend de comptes qu'à Newton, Bernoulli, éventuellement Ernst Mach si ça file vite, et tout cela rend la vie à la fois plus simple et tellement plus mesurable. Les choses sont si claires, en l'air, et la sensation du bonheur tellement accessible...

Bien entendu, ça se paye, la clarté et la lumière. Ça se paye en responsabilité. La responsabilité, de nos jours, est une attitude qui rend méfiantes les grandes personnes. Souvent, d'ailleurs, elles l'émasculent en lui accolant l'adjectif "limitée". Car être responsable implique dans leur esprit qu'on est aussi solvable, et bardé de contrats sécuritaires. Alors que nous, nous savons que la responsabilité est ailleurs, dans une toute autre dimension. Nous sommes responsables, d'abord, de la beauté de notre vol. Il est très facile, même sans être petit prince, de discerner chez celui qui vole le vaniteux, l'allumeur de réverbères, l'affamé de pouvoir. Si nous nous bornons à voler proprement et honnêtement, nous serons sur la voie du beau vol, et cet exercice de notre responsabilité fera de nous des aviateurs et pas seulement des pilotes.

Ensuite, de même qu'il y a d'un côté des opérateurs de pianos et de l'autre des pianistes, il nous restera à travailler et travailler encore pour que ça devienne de plus en plus beau. Et de là viendra l'approche du vrai bonheur.

Qu'on fasse voler un paramoteur, un pendulaire, un toile-tubes basique, une savonnette en carbone ultraprofilée, ou un autobus quadrijetifié avec 800 âmes à bord, qu'importe. Faire ça joliment, c'est ce qui compte vraiment. Soyez heureux en l'air ;

jro

L'autogire MADE BY DTA



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

Les bons réflexes contractuels en matière d'achat ou de vente d'un ULM d'occasion.

2^e volet de la réflexion relative à la garantie des vices cachés entre particuliers relative aux "joies"... voluptueuses de la phase pré-contentieuse et... contentieuse



Le précédent billet traité dans le n°77 de septembre 2011 caressait l'espoir que les accords des parties permettraient de circonscrire toutes les difficultés nées à l'occasion de la vente d'un ULM... et spécialement, que la convention négociée autoriserait l'acheteur à requérir et... obtenir de son vendeur, compréhensif, réparation du vice caché mis à jour après la vente, soit que le vendeur accepte de supporter les frais des remises en état, soit qu'il accepte de reprendre la machine en contrepartie de la restitution du prix de vente...

Hypothèse idyllique qui, pour autant, ne se manifeste guère... !

Le vendeur n'est bien sûr quasiment jamais, à tort ou à raison, dans cet état d'esprit, et il va assurément, quelle que soit la convention signée, dénier quelque garantie que ce soit... ! Quand bien même il serait soumis à la garantie légale des vices cachés, telle que prévue par l'article 1641 du Code civil.

Quelles solutions se présentent à l'acheteur confronté à un désordre affectant – *à ses dires* ! - la machine acquise, qu'il envisage d'en demander amiablement réparation ou – *s'il le faut* – d'en découdre avec son vendeur.

Les hypothèses sont nombreuses et il convient d'en circonscrire les domaines, sauf à caresser de faux espoirs ou d'engager des frais inutiles.

1 Quels types de désordres peuvent être garantis indépendamment du point de savoir si la garantie des vices cachés est légalement ou/et contractuellement due

1.1. Tous les vices affectant un ULM vendu d'occasion peuvent-ils faire l'objet de la garantie des vices cachés visée par l'article 1641 du Code civil ?

Certainement pas !

Comme le législateur du Code civil de 1800 l'avait écrit avec quelque évident bon sens, seul le « *vice caché* » peut être protégeable et garanti, mais certainement pas le vice apparent !

Les bons esprits retors seront prompts à crier à l'évidence !

Ils auraient tort et peut-être seront-ils les premiers à se faire piéger... !

Bien sûr que l'acheteur d'un ULM pendulaire dont la voile serait parsemée de trous multiples en forme de symbole phallique, serait bien mal venu à demander à son vendeur, après la vente, le remplacement de la voile ajourée... pour motif de vice caché, quand bien même le contrat de vente prévoirait une telle garantie alors que précisément, la loi exclut la garantie des vices évidents et en apparence.

Mais la question est bien plus subtile qu'il n'y paraît... !

1.2. Le vice apparent est certes celui qui peut se voir au premier coup d'œil. Mais le vice apparent est aussi et surtout celui qui doit être repéré par l'acheteur diligent, c'est-à-dire celui qui regarde et scrute, qui se baisse, qui se plie sous la machine, qui touche, sent, mesure, apprécie et jauge la machine convoitée.

Certes le tribunal ne vous demandera pas de mettre en œuvre des dons d'extralucide et de lire à travers le métal pour en découvrir les criques invisibles à l'œil nu !

En un mot c'est un **examen vraiment attentif** sous toutes les coutures que requièrent les tribunaux sauf à voir sa demande écartée décisivement.



De son côté, le vendeur quelle que soit la convention qu'il a signée, aura le réflexe « vice apparent » pour opposer à son acheteur l'évidence de cette apparence et dénier avec fermeté toute garantie légale ou contractuelle.

2 Sur les suites de la mise à jour d'un vice caché

On rappelle que l'alternative dépend du point de savoir si la convention des parties en prévoyait la garantie ou l'excluait.

→ 2.1. Le contrat exclut la garantie du vice caché

La situation va être bien difficile pour l'acheteur car la seule faculté pour lui sera de tenter de faire écarter par la justice l'exclusion contractuelle de la garantie du vice caché. Pour cela une seule et bien délicate démarche que d'essayer de prouver - *par tout moyen* - que son vendeur... connaissait le vice caché. Comment démontrer cette connaissance et ce fait psychologique surtout quand il s'agit, par exemple, d'une crrique cachée du train avant... La tâche risque de paraître ardue et bien souvent vouée à l'échec.

→ 2.2. Le contrat prévoit la garantie du vice caché

L'hypothèse est plus aisée mais la tâche bien technique et emprunte d'une large patience... et de quelques ressources.

- 1) Dans ce cas l'acheteur va tenter dans un premier temps d'invoquer auprès de son vendeur par lettre recommandée ou par tout moyen rapportable en preuve, la mise à jour, circonstanciée, du vice caché, que ce dernier va évidemment s'empresse de contester !
- 2) Dans un deuxième temps, l'acheteur va évidemment se garder de mettre en œuvre les réparations de la machine sauf à faire disparaître la preuve... ! Et rendre ainsi inopposable au vendeur le ou les vices cachés invoqués et les travaux qui les ont fait disparaître... !
- 3) Dans un troisième temps et devant les réticences naturelles du vendeur à refuser sa garantie et le coût de l'indemnisation, l'acheteur n'aura d'autre alternative que d'engager une procédure de référé, procédure d'urgence aux fins de faire désigner, en trois ou quatre semaines, un expert judiciaire avec la mission :

- de fournir au tribunal toutes informations aux fins de savoir - *question majeure de la matière* - s'il s'agit bien d'un vice caché préexistant à la vente auquel cas la garantie sera due, ou s'il s'agit d'un désordre caché né après la vente, auquel cas, la garantie des vices cachés ne jouera pas !

- de chiffrer le coût des réparations si elles sont envisageables ou si leur coût est tel que le remplacement de la machine s'impose et partant l'annulation de la vente et la restitution du prix.

Si un doute subsiste sur l'antériorité du vice avant ou après la vente, l'expert en fera part au tribunal qui en l'absence de certitude, écartera la garantie des vices cachés, l'acheteur perdant ainsi sa procédure dont il aura par ailleurs avancé tous les frais !

C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il est opportun, avant d'engager toute procédure de référé, de recueillir l'avis d'un expert saisi amiablement qui pourra utilement et pour un coût modéré, fournir son avis sur le caractère caché du vice et la portée des travaux à engager.

- 4) Une fois le rapport de l'expert judiciaire déposé, et si le vendeur persiste à ne pas vouloir transiger, l'acheteur sera contraint de saisir le tribunal de grande instance pour qu'il rende un jugement civil aux fins de dire si le vice caché est indemnisable à la lumière du contrat liant les parties, s'il s'agit bien en la circonstance d'un vice caché et si c'est le cas, qu'il décide soit d'accorder des dommages-intérêts en vue d'exécuter les travaux de remise en état, soit, si le désordre est trop grave, qu'il ordonne la résolution de la vente avec restitution du prix en espérant que le vendeur pourra le rendre ! Cette alternative judiciaire dépendant de la seule décision du juge.



Que retenir de cet exposé :

- que la procédure ne sera engagée que si le jeu en mérite sérieusement la chandelle,
- que toute action en indemnisation mérite un travail préparatoire d'importance pour peser les mérites de l'action judiciaire musclée à engager, avec l'aide des hommes de l'art qu'ils soient techniciens ou juristes,
- qu'il apparaît surtout de la plus pesante des évidences que l'évitement d'une procédure fastidieuse et coûteuse passera par des diligences particulières au moment de l'acquisition d'un ULM, assorties de contrôles par des techniciens vis-à-vis desquels on ne lésinera pas sur les honoraires de consultation technique et ainsi en mesure de livrer une sérieuse probabilité sur le sérieux de la machine convoitée.

Ces démarches seront nécessairement préférables à l'action contentieuse.



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



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



Individuelle accident,

En tant que pilotes vous connaissez et êtes conscients des risques pris lorsque vous assouvissez votre passion aéro. C'est pourquoi vous prenez la précaution de souscrire les assurances indispensables comme l'INDIVIDUELLE ACCIDENT que vous propose votre Fédération.

Cette assurance comprend plusieurs garanties dont une garantie DECES à laquelle nous nous intéresserons plus particulièrement aujourd'hui.

Quels sont les intérêts de la garantie DECES de l'INDIVIDUELLE ACCIDENT ?

- **Le choix du capital** : votre Fédération vous offre la possibilité de choisir entre plusieurs niveaux de garantie : 16 000 €, 32 000 € ou 48 000 € (et jusqu'à 96 000 € si vous optez pour l'assurance CAPITAUX SUPPLEMENTAIRES).
- **Le choix du bénéficiaire** : vous désignez vous-même à la souscription la personne qui percevra le capital en cas de décès.
- **La rapidité de l'indemnisation** : dès lors que le bénéficiaire est bien identifié, l'assureur lui versera le capital rapidement et directement.
- **L'exonération des droits de succession** : lorsque le bénéficiaire est clairement identifié, le montant du capital n'entre pas dans la succession et échappe ainsi aux droits de succession.

Vous le constatez la plupart des avantages de la garantie dépend de la rédaction de la clause dite « bénéficiaire ».

Que se passe-t-il si vous ne complétez pas la « clause bénéficiaire » ?

Lorsque vous souscrivez la garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT, il vous est demandé de compléter une « clause bénéficiaire ». C'est en effet grâce à cette clause que vous désignerez la personne qui percevra le capital garanti.

Or, au moment de la souscription, il peut arriver que vous ne sachiez pas qui choisir ou que vous oubliez tout simplement de compléter cette clause.

Que passe-t-il alors en cas de décès ?

L'assureur se conformera à la clause bénéficiaire contractuelle qui s'applique par défaut : les bénéficiaires seront alors vos ayants droits ou, autrement dit, vos héritiers.

Cette disposition peut tout à fait vous convenir mais il faut savoir qu'avec une telle clause (même écrite en toutes lettres de votre main) l'INDIVIDUELLE ACCIDENT perd alors ses principaux avantages :

n'oubliez pas la clause bénéficiaire.

→ **L'indemnisation prend plus de temps** : l'assureur n'est pas en droit de procéder au partage du capital entre vos héritiers. Il doit verser le montant du capital au notaire en charge de la succession. Ce dernier procède ensuite à la recherche des héritiers et règle le capital en même temps que le reste de la succession (et selon les cas cela peut prendre plusieurs mois voire plusieurs années).

→ **Perte de l'exonération des droits de succession** : dans certains cas le montant du capital « retombe » dans la succession et est soumis, comme tous les autres actifs du défunt, aux droits de succession.

La garantie DECES perd donc alors beaucoup de son intérêt. Il est donc très important de réfléchir à cette clause et de consacrer quelques instants à sa rédaction. Car il arrive en effet fréquemment que, bien que vous ayez pris la précaution de la compléter, vous ne soyez pas suffisamment précis.

Que se passe-t-il si vous n'avez pas été suffisamment précis lors de la rédaction de la « clause bénéficiaire » ?

Vous avez donné le nom de la personne que vous avez choisie en tant que bénéficiaire du capital DECES et partez ainsi l'esprit tranquille. Mais attention un simple nom n'est pas suffisant ! N'oubliez pas que « Mme X » sans autre information peut désigner : une mère, une épouse, une sœur, une fille....

Afin que l'assureur puisse régler le plus rapidement possible le capital, il est impératif de lui fournir un maximum d'information sur l'identité de la personne. N'hésitez pas à fournir :

- Nom
- Prénom

- Date de naissance
- Qualité (*époux(se), père/mère, mon fils/ma fille...*)
- voire même l'adresse

Plus l'assureur dispose d'informations, plus vite il pourra prendre contact avec le bénéficiaire et lui verser le capital. S'il ne peut identifier de manière certaine le bénéficiaire ou s'il rencontre des difficultés pour le contacter, il sera dans l'obligation de mener des investigations complémentaires qui prendront du temps.

Enfin dernière précaution : il est d'usage de prévoir une clause par défaut, si jamais il arrivait malheur au bénéficiaire avant ou en même temps que vous. Précisez donc bien la ou les personnes à qui vous souhaitez que le capital soit remis dans un tel cas. Par exemple : « *Mme Durant Marie, mon épouse née le XX/XX/XXXX, à défaut mon fils DURANT Jean, né le XX/XXX/XXX et ma fille DURANT Jeanne née le, vivants ou représentés par parts égales entre eux* » (*ceci ne constitue pas un modèle pouvant être reproduit en l'état*).

Concluez votre clause par « à défaut mes ayants droits ». Ainsi, dans le cas où tous les bénéficiaires désignés disparaîtraient avant vous (chose improbable certes) le capital serait néanmoins versé à vos héritiers.

Et rappelez-vous : la garantie INDIVIDUELLE ACCIDENT expire chaque année au 31 décembre de l'année en cours. Lors du renouvellement, n'oubliez pas de compléter à nouveau la « clause bénéficiaire » de manière détaillée. En aucun cas l'assureur ne sera en droit de s'appuyer sur la clause de l'année précédente pour régler le capital DECES.

Encore une fois : soyez vigilants !

Karen Blanc

■■■ Service Juridique AIR COURTAGE

Publicité

TOUT POUR LE PILOTE ET SON AERONEF

www.kbi-ul.com

Aérodrome de Muret - LFBR - Bâtiment Innov'Air - 31600 MURET - FRANCE

Contact: +33 (0)5 61 52 47 47 - info@kbi-ul.com



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 élastique.

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



6 €

Porte clé fédéral Acier nickelé

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

10 €



Nouveau Gilet Mélodie

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.

Polo femme
Kariban

20€

Chemisette
Popeline

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

22€

Nouveau

Couleur gris, 50 % cool plus / 50 %
polyester, respirant séchage rapide,
patte sans bouton, 145 gr/m²
Tailles : S, M, L, XL.

Gilet matelassé

35€

100 % nylon enduit, Doublure ouate
polyester. 2 poches devant, 1 poche
côté droit serrée par un cordon
élastique,
2 poches
intérieures
(1 zippée
et 1 télé-
phone).
Couleur
noir/gris,
Tailles : S/M/
L/XL/2XL.

Kit
hiver

16€

Set polaire

Unisex, antibufoche
avec bonnet,
écharpe, gants
et trousse,
couleur noire.

Combinaison
pilote

40€

Dans la grande tradition
du "flight coverall".
A enfiler par dessus
les vêtements avant
de s'installer aux
commandes.

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

5 poches extérieures dont une
sur la manche gauche. Coton
et synthétique mélangé.
4 emplacements velcros
pour badges.

5 Tailles : 38, 40/42, 44,
46/48, 50 et 52.

Couleur : noire



Ecussons

5€

Taille : 7,5 cm x 8,5 cm.
Dos thermocollant
écussons NU, écussons PILOTE
ou écussons INSTRUCTEUR (sur justificatif)

Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à
poser.

20€



Pin's
inox
Diam.: 22mm.

3€

Pantalon
Safari

40€

coloris beige,
100 % coton
lavé CANVAS,
2 poches sur
côtés. 3 poches
basses. Taille
élastique avec
ceinture réglable
fournie. Cordon
de serrage sur
le bas du pan-
talon. 2 poches
Ar. (1 zippée et
1 à rabat).
Tailles : S, M, L,
XL, XXL.

Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail @

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

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

* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- Ecussons : 1,00 €
 - Autres articles : Forfait 8,00 €
- FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger
nous consulter

MONTANT TOTAL des articles

PORT *

TOTAL en euros



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





Liberté, égalité, ULM.

Par Dimitri
Delemarle



1 - CS-LSA :
norme de certification des
avions légers de sport

2 - LSA :
Light Sport Aircraft

3 - EASA :
Agence Européenne de la
Sécurité Aérienne

4 - ATSM :
American Society for
Testing and Materials

5 - DAO :
Dessin Assisté
par Ordinateur

6 - CAO :
Conception assistée
par ordinateur

Les textes sont
téléchargeables
gratuitement sur
le site de l'EASA :

<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/certification-specifications/CS-LSA/CS-LSA2020Initial20Issue.pdf>

Durant cet été, le CS-LSA(1) européen a été officialisé. Pour rappel, cette norme concerne les LSA(2) à la mode européenne. Nous sommes nombreux à avoir suivi ce dossier et sa mise sur pied. Voici les premières constatations.

Tout d'abord, le LSA européen n'est pas totalement identique au LSA américain. C'est bien dommage, ce modèle outre-Atlantique avait l'avantage d'être un système bien moins coûteux que le modèle européen récemment élaboré.

L'EASA(3) a transformé le système déclaratif intelligent mis en place par la FAA, son pendant américain, en un système classique avion très marginalement allégé.

Les constructeurs européens vont néanmoins enfin savoir à quel saint se vouer pour commercialiser leurs machines et dans quel cadre réglementaire, maintenant clairement défini, ces appareils pourront évoluer.

Le LSA européen réunit dans les grandes lignes les principes de la norme américaine ATSM(4) reprenant en partie la FAR23 à l'exception des « homologations » qui ne reposeront pas sur un modèle déclaratif comme aux USA. L'EASA a finalement retenu une norme de certification dénommée CS-LSA.

« Alors comment ça marche ? »
comme dirait notre ami Michel Chevalet.

D'abord, le CS-LSA concerne les appareils de moins de 600 kg au décollage, décrochant à moins de 83 km/h (Vs0), limités au VFR, monomoteur et à hélice. Contrairement aux LSA américains, l'usage du train rentrant et/ou d'une hélice à calage variable est possible.

Entre parenthèses, il faut noter qu'aux Etats-Unis, les discussions portent désormais sur l'utilisation des LSA en IFR ! En effet, au dernier salon d'Oshkosh, dont vous pourrez lire un résumé des nouveautés dans ce numéro, des réunions ont eu lieu pour modifier les règles ASTM. Ainsi, il est désormais possible par exemple de propulser un LSA par une motorisation électrique.

Pour en revenir au LSA européen, et pour les constructeurs dont la limite ULM de 450 kg était un frein, voici une nouvelle opportunité de faire voler leurs machines. Attention tout de même, contrairement à l'ULM, le LSA est un avion certifié et son pilote doit être en possession d'une licence de pilote avion. Une étude complète de vibrations au sol doit être prévue dans le cadre du CS-LSA. Il concerne les appareils dont la VNE est supérieure à 200 km/h. Ces essais pourront être évités dans certains cas selon le type d'empennage et remplacés le cas échéant par une étude théorique débouchant sur un rapport. Enfin, la maintenance devra être confiée à un atelier agréé Part 145, un mécanicien avec une licence Part 66 ou, dans certains cas, par son pilote propriétaire.

Est-ce une avancée pour notre mouvement ?

Pour ceux dont l'ULM trop lourd dépasse dans certains cas les 450-472,5 kg de masse au décollage, je dirai non. Leur appareil est le « cul entre deux chaises ». Ni ULM parce que hors du cadre, ni CS-LSA parce que non-homologué, ce système ne leur apportera rien. De plus, il faudrait que le pilote soit titulaire d'une licence de pilote avion. A noter que les écoles d'ULM n'auront pas non plus le droit de former des pilotes de LSA. On attend d'ailleurs de l'EASA qu'elle communique sur la future LPL (Licence de Pilote de Loisir) toujours dans les cartons. Mais ces futures licences LPL ne simplifieront pas grand-chose non plus, la visite médicale sera toujours présente sous la pression de fédérations européennes d'avions et le lobbying de la commission médicale aéronautique française.

Le CS-LSA est donc maintenant suffisamment clair pour nous faire bien prendre conscience de l'importance du respect de nos 450 kg. Nous devons nous y tenir, tous ensemble, pilotes, constructeurs, instructeurs et faire en sorte de nous y conformer. De l'autre côté de la barrière avec le CS-LSA, l'herbe n'est pas plus verte pour les pilotes désirant évoluer dans un « espace de liberté » que nous connaissons dans l'ULM.

Mais alors à qui le CS-LSA va-t-il profiter ?

A notre sens, aux constructeurs... et seulement aux plus importants ! En effet, combien de temps « les petits » résisteront-ils à la course d'obstacle DAO(5) et CAO(6) qui leur est imposée ?

Les fabricants bloqués jusqu'à présent pour le marché européen avec des machines trop lourdes et obligés de se tourner vers les US et le LSA américain, sont remis sur rails pour le commerce sur le vieux continent. Pas de crainte pour eux, Ils devraient pouvoir continuer à vendre aux US des machines « certifiées » a contrario des constructeurs américains dont les appareils sont « homologués » sur un système déclaratif qui leur bloquera peut-être le marché européen. Dernier point, les avions volant déjà en France sous le régime du « permit-to-fly » auront un système particulier puisque non « certifiés » CS-LSA. Ils pourront continuer leur activité.

En conclusion, que ceux parmi nos lecteurs qui veulent faire de l'aviation certifiée « light » se réjouissent. Ce sera désormais possible aux plus fortunés d'entre eux. Pour les autres, il reste l'aviation déclarative dite ULM. Avec les lendemains économiques qui s'annoncent, son avenir paraît tout aussi radieux que son passé !

Bons vols avec prudence.

Dimitri Delemarle



LES COCCIN'AILES 34
ULM PIGNAN LF3461 - LIEU DIT "LA PLAINE"
34570 PIGNAN - 06.63.69.98.93

R

LIMOUSIN PARAMOTEUR CLUB
LE MASGAUDEIX 87380 MEUZAC
06.10.72.29.01

AERO-CLUB LA TRANCHE SUR MER
(A.C.L.T.) BP 105 - 85360 LA TRANCHE
SUR MER 06.83.22.91.27
<http://aclatranchesurmer.fr>

M

ACTIV'AERO BOURGOGNE
AERODROME D'AVALLON 89200 AVALLON
06.73.48.08.89 www.activaero.fr

M



Publicité

Fournitures générales pour
ULM - CNRA - PARAMOTEUR - PULMA
PLANEUR - AUTOGIRE

L'adresse de tous les passionnés

AERODROME DE VALENCIENNES
59121 PROUVY
Tél. : +33(0)327 33 20 20
Fax : +33(0)327 45 53 53

ULM Technologie

www.ulmtechnologie.com



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

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

 **0 800 777 107** APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

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

Volez bien assuré avec « SUP'AIRSPORTS »
L'Individuelle Accident du Pilote, pour toutes vos activités aériennes...

Réservé aux pilotes privés ou professionnels
Décès / Invalidité jusqu'à 700 000 € - Indemnités Journalières jusqu'à 300 € / jour

Demande de cotation en ligne sur www.air-assurances.com