

ULM

info



Bulletin fédéral trimestriel décembre 2017 • N° 102



LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Du nouveau pour 2018 !

La nouvelle mandature a été mise en place en mars 2017, et l'année 2018 sera la première dont nous prendrons pleinement en charge les objectifs. Cela demande du temps et un travail quotidien. Nous pouvons cependant afficher trois priorités, que vous allez découvrir dans ce numéro d'ULM-Info.

● La première concerne la réglementation et les enjeux européens. Nous avons souhaité publier un long article synthétique pour faire comprendre où l'on en est et où l'on va. Il est en effet essentiel d'avoir les idées claires sur ces sujets car autant pour les fabricants, les pilotes propriétaires que pour les futurs acheteurs, les polémiques, les idées reçues et les approximations ne sont pas saines. Une page se tourne au niveau européen et les principes que nous défendons sont clairs et conformes à notre programme. Nous le faisons en parfaite entente avec la DGAC.

● La deuxième vise la sécurité des vols. Cette année se termine avec une accidentologie comparable aux années passées (à l'exception de la dramatique 2015). Nous pouvons cependant agir. Nous avons donc décidé de mettre en place le dispositif Remise en Vol qui sera reconduit chaque année. Vous allez voir que son principe est absolument non contraignant et totalement incitatif. Remise en Vol représente un coût important pour la Fédération, mais nous sommes convaincus qu'il sera efficace dans la durée. 2018 sera une première année d'essai, nous ajusterons si nécessaire.

● La troisième a trait au profond renouvellement de la communication. Nous la souhaitons plus moderne, plus réactive et plus vivante. Nous avons embauché un chargé de communication à cette fin. Notre nouveau site Internet sera lancé en début d'année et nous serons officiellement présents sur les réseaux sociaux. Tout cela pour mieux défendre et promouvoir notre activité, mais aussi pour mieux relayer les actions de nos structures.



Au nom de toute l'équipe de la Fédération, je vous souhaite le meilleur pour vous et pour vos proches, de beaux vols, en toute sécurité bien sûr !



Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM



au sommaire du 102

- | | | |
|---|---|--|
| <p>2 Editorial
par Sébastien Perrot</p> <p>4 Vie ULMiste
Quelques conseils et infos</p> <p>6 14^e Rassemblement des femmes pilotes
par Marie-France Jehanne</p> <p>8 La seconde vie de l'EMF et l'avenir de notre réglementation
par Sébastien Perrot & Louis Collardeau</p> <p>13 Tour ULM : la 23^e édition
par Pierre-Henri Lopez</p> <p>14 Sécurité : la REV
par Jean-Christophe Gibert</p> <p>17 RASU : la sécurité en chiffres par Pierre Kolodziej</p> <p>18 Merci Xavier !
par Sébastien Perrot</p> <p>19 Sécurité : le Mémo nouveau !
par Eric Galvagno</p> | <p>20 Club : un Quick' pour les gones
par Alain Bliez</p> <p>21 Les nouvelles structures affiliées</p> <p>22 Actu région : 6^e forum aéronautique de l'académie Aix-Marseille
par Corinne Monloubou</p> <p>23 Actu région : stage Jeunes en Rhône-Alpes
par Patrick Thépin</p> <p>24 Actu région : une belle journée d'ULM montagne
par Louis Collardeau</p> <p>25 Actu région : info parachute aux intervenants du secours
par Christian Piccioli</p> <p>26 44^e Coupe Icare : les ULM "d'en haut"
par Noël Mazaudier</p> <p>27 44^e Coupe Icare : les ULM "d'en bas"
par Louis Collardeau</p> | <p>28 Equipe de France : slalom en Or sur la Méditerranée
par Mohamed Azzouni</p> <p>32 FFPLUM & BEA
par Sébastien Perrot</p> <p>33 Notre chère essence
par Thierry Couderc</p> <p>34 Sécurité : retour sur le séminaire DGAC Vol montagne
par Louis Collardeau</p> <p>34 Sécurité : réunion dans les Hauts-de-France
par Sylvain Nimal</p> <p>36 Médical : second épisode
par Eric Cadier</p> <p>38 Un siècle d'ULM : l'essor britannique
par Gabriel Gavard</p> <p>40 Aides fédérales
L'ensemble des aides accordées aux jeunes, aux instructeurs ou enseignants, aux structures, et celles liées aux équipements de sécurité</p> <p>42 Agenda ULM
Les dates 2017 et 2018 à retenir</p> |
|---|---|--|

30

Boutique fédérale
Les équipements indispensables du pilote ULM.



Gabriel Gavard
Rédacteur en Chef
► ulm-info@ffplum.org

Images concrètes

Au quotidien, ce qu'il reste des instants d'ULM de toutes classes, en plus des souvenirs, ce sont souvent des images. Il peut suffire aujourd'hui d'un portable pour obtenir d'excellents clichés, si le sujet ne se déplace pas trop vite. Dans ce cas, un "vrai" appareil est nécessaire.

Pour la plupart, ces images restent virtuelles, trop peu vues et déjà enfouies dans l'ordinateur. Vos meilleures photos méritent bien mieux. Transmettez-les-nous, vous contribuerez à enrichir les colonnes d'ULM-Info !

Excellents vols, et excellentes remises en vols en 2018.



ULM Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier
94700 Maisons-Alfort

Tél. **01 49 81 74 43** Fax. **01 49 81 74 51**
courriel ► ffplum@ffplum.org
site ► www.ffplum.fr

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.



Directeur de la Publication : Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef : Gabriel Gavard

Ont collaboré à ce numéro : Thérèse Porcheron, Marie-France Jehanne, Marie-Françoise Vallée-Dubus, Corinne Monloubou, Louis Collardeau, Pierre-Henri Lopez, Eric Galvagno, Christian Piccioli, Eric Cadier, Alain Bliez, Mohamed Azzouni, Jean-Christophe Gibert, Pierre Kolodziej, Thierry Couderc, Patrick Thépin, Noël Mazaudier, Sylvain Nimal

Crédit Photos : FFPLUM, CA2S, G. Gavard, L. Collardeau.
Design & fabrication : CA2S - 07 88 49 20 52
Imprimé en France à 17 000 exemplaires.
ULM Info 102 © Tous droits réservés FFPLUM - 12.2017

► En couverture : rassemblement ULM sur l'altisurface de Tignes-le-Palet le 8 avril 2017 - Photo : Louis Collardeau.

en bref,
joindre l'utile
à l'ULM !

Activités ULM

La DGAC met en ligne le formulaire qui permet à toutes les structures aéronautiques de rendre compte de leurs activités pour l'année qui vient de s'écouler.

● Les informations recueillies pour 2017 sont très importantes pour nous, pour une bonne connaissance des activités de l'ULM, pour affirmer sa place au sein de l'aviation légère, pour l'élaboration de statistiques fiables ainsi que pour la publication des annuaires aéronautiques.



Rendez-vous sur
► <https://aeral.dg.aviation-civile.gouv.fr>

Projet Commission Jeunes

par les jeunes !

La fédération vise plusieurs objectifs :

- faire connaître et démocratiser l'ULM auprès des jeunes,
- créer du lien entre pilotes et jeunes,
- fédérer et animer une communauté de jeunes pilotes.

Pour réaliser ces projets, l'idée est de mettre en place des Délégués Jeunes dans les Comités régionaux. Nous avons demandé à tous les présidents des Comités régionaux de coopter un jeune, voire deux. A ce jour, ils sont au nombre de huit. Une rencontre a été organisée en décembre, avec dans un premier temps l'objectif de présenter la démarche, échanger, proposer des pistes, élaborer des plans... Délégués Jeunes, vous avez la parole ! Toutes vos idées sont les bienvenues pour construire l'avenir de la Commission Jeunes par les jeunes.



Marie-Françoise Vallée-Dubus
Responsable Commission Jeunes



Pierre-Jean Lignères

Pierre-Jean, dit Piju pour ses amis pilotes, nous a quittés en octobre.

Ex-pilote avion sur Saint-Etienne, l'ULM lui avait permis de renouer avec sa passion pour les aéronefs.

Arrivé au Club ULM Côte de Jade de Saint-Brévin-les-Pins à la fin des années 1990, il avait pris la présidence

du club en 2010 avant de céder la main en février dernier.

Dynamique et impliqué dans la vie ULM locale, il était très apprécié par la communauté. Doté d'une immense culture aéronautique qu'il avait commencé à acquérir dans l'armée de l'Air, Piju aimait voler sur des 3-axes rustiques en tubes et toile pour « sentir le vent ».



Bénévoles

Suite à l'appel du numéro précédent, huit d'entre vous ont fait proposition de bénévolat ! Un vif remerciement donc à Christian, Christophe, Gaëtan, Gilles, Jean-Luc, Jean-Paul, aux deux Jean-Pierre, à Luc d'Ancenis, de Bernay, de Chartres, de Clermont-Ferrand, d'Epfig, d'Epinal, de Lens, de Toulouse et de Lyon.

Nous remercions également chaleureusement tous nos bénévoles déjà actifs pour leur implication, pour leur temps, pour leur dévouement et nous leur renouvelons tous nos souhaits de collaboration lors de nos prochaines activités.

Nous appelons tous les lecteurs à partager de nombreux moments de convivialité qui vous feront découvrir un autre volet de l'activité, qui vous permettra aussi de donner un autre sens à votre passion pour l'ULM ; vous verrez très vite que l'on apprend beaucoup, indépendamment de ce l'on sait déjà !



Thérèse Porcheron
Responsable Commission sportive



Fédé 2.0 sur le web et sur les réseaux sociaux

La Fédération va bientôt profiter d'un nouveau site Web plus clair et plus moderne... Vous retrouvez les rubriques essentielles dans une navigation simplifiée et plus ergonomique.



La FFPLUM est désormais largement présente sur les réseaux sociaux (Facebook, Youtube, Twitter, Instagram) pour communiquer et partager avec tous ses licenciés et la grande communauté des ULMistes...

Rappels du secrétariat pour 2018

● **Si vous êtes concerné, pensez à compléter et à adresser le formulaire "Attestation 2018 établie en vue de la conduite des vols rémunérés en ULM".**

● **Être licencié pour l'année en cours est l'une des conditions pour figurer sur la liste des instructeurs diffusée par la FFPLUM. Alors, amis instructeurs, pensez à souscrire votre adhésion !**

Faute de quoi, votre nom « disparaîtra » automatiquement du site le 1^{er} janvier pour ne « réparaître » que le jour où vous serez de nouveau licencié.

A chaque renouvellement de votre qualification d'instructeur (tous les deux ans), nous vous invitons à nous adresser la copie recto-verso de votre brevet afin de toujours figurer sur cette liste.

● Le secrétariat fédéral demeure à votre écoute et à votre disposition pour répondre à toutes vos questions et vous aider à la constitution des dossiers tels que les demandes de subventions fédérales et les souscriptions des licences et assurances. **En ce début de saison, si vous rencontrez des difficultés lors de la saisie en ligne, n'hésitez pas à nous contacter, nous vous guiderons.**

A votre service !
Le secrétariat fédéral

**Retrouvez toute l'info ULM
sur www.ffplum.fr**



14^E RASSEMBLEMENT NATIONAL DES FEMMES PILOTES ULM

Initiée par Monique Bouvier, la rencontre de 2017 s'est déroulée du 7 au 9 juillet sur la base de Chambley Planet'air, au cœur de la région Grand Est.

Pas moins de quarante femmes pilotes fédérées, quelques-unes non licenciées et plusieurs équipages masculins ont fait le déplacement avec 70 ULM depuis les quatre coins de la France malgré une météo hasardeuse. Soit pendant trois jours un total de 250 personnes comprenant équipages, visiteurs et invités.

Le rassemblement annuel est une vitrine pour le vol féminin ULM. Il donne à nos adhérentes la possibilité de promouvoir notre Fédération, de faire découvrir la spécificité de notre aéronautique et de

communiquer sur le vol féminin. C'est aussi, bien évidemment, l'occasion de nous retrouver, d'échanger, de partager, de faire des navigations, d'être tout simplement entre nous dans ce milieu encore trop masculin !

Pris par le championnat de France à Blois, notre président Sébastien Perrot n'a pu être des nôtres. Il a fait acte de présence avec un mot lu lors du buffet d'inauguration officielle le samedi midi avec la région Grand Est, partenaire de la manifestation, représentée par Lise

Roseleur, référente de la base et maire de Chambley, accompagnée par Henry Lemoine, vice-président de la Commission sportive de la région et maire de Pont-à-Mousson.

Au programme du samedi, une découverte de la région par la voie des airs, sur les sites de la grande Guerre, du lac de Madine et du Mont Sec, avec un circuit vol spécifique pour les paramoteurs, nous a été proposée par les instructeurs Fabrice Hérisse et Philippe Ré. Au sol, après la démonstration d'un avion de





voltige piloté par Cyrial Talon, nous avons pu visiter des installations de la base de Chambley Planet'Air. Pour l'occasion, le Musée de l'Aérostation avait ouvert ses portes.

Nous avons aussi pu découvrir le Super Etendard offert au lycée Jean Zay par la Marine nationale, les deux sites étant à quelques coups de pédales de la base. Etait proposée ensuite une visite en calèche de Dommartin-la-Chaussée, village complètement décalé où l'on pouvait croiser plein de personnages et d'objets insolites, comme une girafe avec un minitel venue de nulle part ! Enfin, nous avons eu l'honneur de pouvoir échanger avec l'auteure luxembourgeoise Annie Loschetter qui nous a présenté sa biographie, « Mémoire d'une femme pilote ». Samedi soir, le repas de gala concocté par Guy Dumonteuil, maître-queux attitré du club ULM Sports et Loisirs, a débuté la soirée animée par un magicien... Nous avons été reçues comme des reines et comblées de cadeaux.

Je remercie tout particulièrement l'équipe des bénévoles de Chambley et son chef d'orchestre Georges Humeau, président d'ULM Sports et Loisirs, qui ont su garder leur sourire et leur disponibilité tout au long de ce rassemblement. Sans une telle équipe d'accueil composée de bénévoles investis, un tel événement ne peut avoir lieu car il ne s'agit pas seulement de piloter, de visiter la région et d'avoir des contacts avec le club local, mais aussi de montrer la convivialité du monde ULM qui repose sur la générosité et le partage des ULMistes. Alors, maintenant que le contact est établi, nous serons très heureuses de nous poser de nouveau ici lors de nos navigations, pour retrouver la bonne ambiance qui règne là autour de l'ULM...

A bientôt Chambley !



Marie-France Jéhanne
Responsable de la
Commission féminine

GENERAL AVIATION PARTNER
Financements aéronautiques

www.ga-partner.com

FINANCEMENTS D' ULM

Tel: 03 26 04 21 34



Intervention commune de Louis Collardeau et de Sébastien Perrot lors de l'Assemblée Générale de l'EMF à Vilnius



LA SECONDE VIE DE L'EMF ET L'AVENIR DE NOTRE RÈGLEMENTATION

Origine de l'EMF

L'EMF (*European Microlight Federation*) a été créée en 2004 pour permettre à l'EASA (*Agence Européenne de la Sécurité Aérienne*) d'avoir un interlocuteur européen pour les ultra-légers. Bien que l'aviation ultralégère sorte du champ de compétence de l'Agence (suivant la fameuse Annexe 2 qui définit les aéronefs qui en sont exclus), il est important que les pratiques périphériques à l'Agence soient représentées. Ce choix initial était le bon car, comme on a pu le constater durant toutes ces années, les discussions autour, en marge, à côté de l'Annexe 2 ont été nombreuses. On le constate également pour les drones, qui faisaient également partie de l'Annexe 2 (en dessous de 150 kg) et qui semblent revenir au cœur des préoccupations de l'Agence, ce qui pose de graves difficultés à la pratique du modélisme.

Cela dit, l'EMF n'a jamais été un interlocuteur officiel comme une fédération sportive peut l'être en France. Elle n'est qu'un organisme d'influence parmi d'autres, sur un mode de fonctionnement qui doit beaucoup à la culture anglo-saxonne du lobbying, avec ses codes et ses stratégies qui parfois nous surprennent. C'est principalement par le biais d'EAS (*Europe Air Sport*), qui est historiquement la première institution codifiée au niveau européen pour défendre l'aviation sportive, que cette stratégie d'influence s'est structurée. L'essentiel des contributions d'EMF est d'ailleurs reversé à EAS pour permettre de financer le travail de lobbying. La Fédération contribue également à EAS par le biais du CNFAS (*Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives*).

Rapport de forces

Il faut également comprendre qu'à l'intérieur d'EMF, la conception de l'ultra-léger n'a jamais été unifiée. On peut ainsi distinguer des pays comme l'Allemagne ou la République tchèque où la pratique et surtout la réglementation ont été complètement déléguées à des institutions privées. Des pays où les autorités nationales prennent en charge la réglementation avec des interlocuteurs qui sont des fédérations ou des aéroclubs nationaux. Des pays, où de fait, il n'y a pas de différence entre l'activité de l'aviation certifiée et celle de l'ultra-léger. Des pays où la partie sportive (reconnue par la FAI) et la pratique de loisir sont nettement séparées, des pays avec le paramoteur ou sans, des pays avec des bénévoles ou des salariés qui dirigent la pratique.

La France, qui est membre fondateur de l'EMF (son Siège est la FFPLUM), est le premier pays en nombre de pratiquants, avec une croissance que l'on ne constate pas ailleurs et des bases ULM qui sont tout à fait spécifiques. Mais le paradoxe est que notre mode d'organisation est relativement minoritaire.

En octobre 2005 à Prague, l'EMF affirmait son attachement aux 450 kg et 65 km/h tout en œuvrant à la création d'une nouvelle catégorie d'aéronef proche de la LSA (*règlementation des Light Sport Aircraft*) que les USA venaient de créer.

Que s'est-il passé durant toutes ces années ?

Quand l'Agence n'a pas d'activité particulière, pas grand-chose. Quand en revanche on rentre, comme c'est le cas depuis quelques années, dans un cycle de négociation générale sur la réglementation de base, en fait une redéfinition de son champ de compétence, alors les enjeux de pouvoir et la cristallisation des rapports de force sont très importants.



Au niveau de l'EMF, on a pu principalement distinguer deux approches. Une tendance favorable à une extension de l'exclusion jusqu'à 600 kg portée par l'Europe du Nord et des professionnels, et une tendance favorable à un statu quo pour préserver une réglementation qui a eu du succès justement par ce qu'elle n'a pas suivi la voie de l'aviation certifiée. Il est évident que l'effet conjugué du travail de lobbying des professionnels et d'une culture de l'influence plus efficace (dans la presse, sur des Salons, auprès des élus du Parlement européen) ont fini par faire entendre bruyamment la petite musique du 600 kg, au point que l'on a fini par admettre que l'EMF était devenue un des principaux soutiens à cette évolution jugée inévitable ! La disparition de Dominique n'a pas arrangé les choses, et nous avons vécu les trois dernières années dans une ambiance assez chaotique pour notre réglementation française. Il était même assez tendance de dire que le combat était perdu !

Retour aux sources

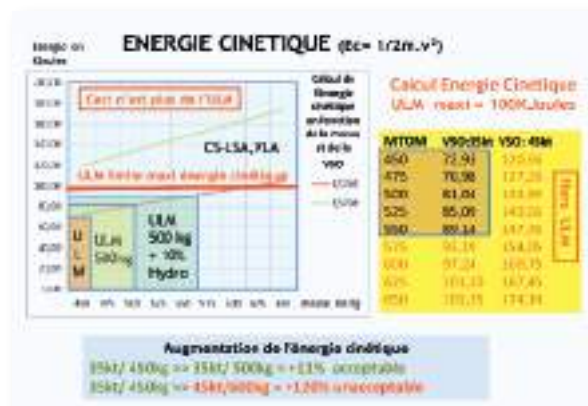


L'équipe Générations ULM a repris le travail à partir des fondamentaux. Il s'agit principalement de revenir à une

logique d'ingénieurs et non pas à un combat de marchands ou de juristes. Or en considérant les lois de la physique (**tableau 1**), il apparaît clairement que ce qui fait la spécificité de l'ULM, c'est sa faible énergie cinétique en cas d'impact. En pratique, c'est l'énergie générée pour stopper la masse d'un aéronef en mouvement, ce qui dans les conditions d'un atterrissage normal conditionne directement la distance nécessaire jusqu'à l'arrêt complet.

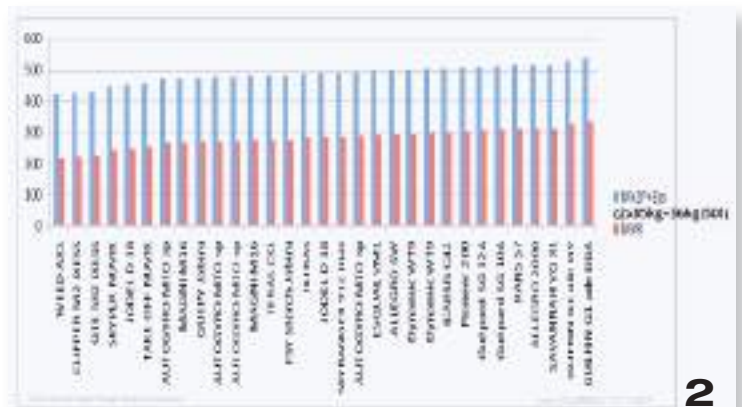
On voit clairement que le point central n'est pas tant la masse que la vitesse. Pour une même masse, on constate qu'un doublement de la vitesse quadruple l'énergie cinétique. Il faut en effet souligner que l'option à 600 kg est prévue avec une vitesse de décrochage (VSO) à 45 kt (83 km/h), ce qui représente un accroissement de la vitesse de 30 % et un doublement de l'énergie cinétique par rapport à la situation actuelle 450 kg / 35 kt (65 km/h).

Ce travail, dont nous n'évoquons qu'un aspect, a été accompagné par une étude réaliste et pragmatique des masses à vide de nos machines, notamment sur le Tour ULM 2016 (**tableau 2**).



1

Tableau de synthèse pesée sur 31 ULM Multiaxes réalisée en juillet 2016 sur le Tour ULM



2

La masse à vide n'est pas prise en compte dans les discussions européennes. Cette opération, souvent perçue à tort comme taboue, a été très bénéfique car elle a montré que globalement, le parc de nos machines est dans les clous. Les dépassements sont souvent dus à des options (hélice à pas variable, par exemple) qui de fait sont coûteuses pour un gain global marginal. Il faut répéter combien il est important que l'aspirant propriétaire d'une machine la pèse, et cela avant de l'acheter ! Notre système déclaratif repose sur la responsabilité, et cela commence par le respect des règles.

.../...



De gauche à droite : le Secrétaire général Dariusz Cymerys (Pologne), le Vice-président Louis Collardeau, (France), la présidente Rieteke van Luijt (Pays Bas), le Vice-président Jan Fridrich (République tchèque), le Trésorier Hans Havsager (Danemark)

C'est à partir de ces arguments que l'on peut définir une enveloppe acceptable de nos ULM, qui est ainsi formulée dans le programme de la mandature :

« Être moteur avec la DGAC d'une proposition alternative auprès de l'Europe pour une adaptation réglementaire permettant, tout en conservant les masses à vide de référence de nos ULM actuels et une vitesse mini de 35 kt, de porter la MTOM à 500 kg afin de prendre en compte la réalité du parc ULM actuel des multiaxes sur la base pragmatique de 2 pilotes de 85 kg (standard européen) et de 3 h d'autonomie (50 l/35 kg de carburant), tout en respectant le cadre général de notre réglementation actuelle ».

Dernier round

C'est munies de ces arguments qu'ont eu lieu les dernières négociations du Règlement de Base ce printemps et cet été. Dans le mécanisme complexe d'élaboration de la loi (**voir tableau 3**), le Parlement est un acteur, mais il n'est pas le seul. Il a fallu arriver à un compromis entre les trois instances : le Parlement, le Conseil, la Commission. C'est ce que l'on appelle le trilogue. Il est frappant de voir qu'un sujet somme toute assez marginal pour le fonctionnement de l'Europe aéronautique a mobilisé autant d'énergie durant tant d'années ! De l'avis de ceux qui ont participé à ces derniers arbitrages, il y avait une volonté claire de conclure, car le sujet a fini par fatiguer la plupart des interlocuteurs (combien de fois avons-nous rendu compte de l'actualité européenne dans ULM-Info !). Comme les positions étaient bloquées, on est parvenu à un compromis qui prend la forme suivante :

- Création d'une annexe 1 quasi identique à l'annexe 2 en ce qui nous concerne avec une limite à 450 kg (**voir tableau 4**).
- Possibilité pour les Etats qui le souhaitent d'un choix optionnel jusqu'à 600 kg, c'est ce que l'on appelle l'Opt-out (**voir tableau 4**).

Comme le rappelait Timo Schubert, lobbyiste mandaté par EAS (et donc aussi par EMF) pour participer aux négociations, en citant opportunément Bismarck : « *Les lois sont comme les saucisses, il est préférable de ne pas voir comment on les prépare* ».

Que doit-on penser de ce compromis ?

Tout d'abord les farouches partisans du 600 kg sont profondément déçus. Ils étaient favorables à un « Opt-in », c'est-à-dire à une ex-Annexe 2 montée à 600 kg qui aurait permis d'imposer par le haut des ULM, qui sont en fait des avions avec un système de pseudo-certification, de surcroît uniquement en trois axes. Ce système aurait étouffé notre réglementation actuelle en la rapprochant de l'aviation légère certifiée sous tutelle EASA. Ses promoteurs prétextent souvent de l'intérêt d'un tel système pour la circulation des machines. Mais cet argument est en partie hypocrite. Ce qui a toujours compté, c'est de faire du lobbying pour des constructeurs au nom d'institutions qui ont un intérêt financier dans la partie. Le passage des frontières existe déjà en pratique et existera toujours.

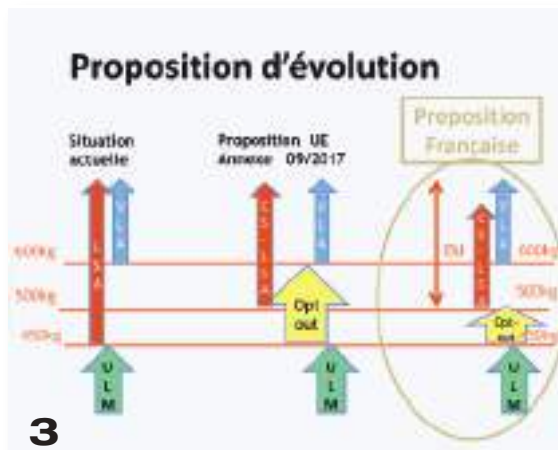
Sommes-nous satisfaits ?

Clairement oui ! Tout d'abord la future annexe 1 reprend le périmètre de l'annexe 2. Les arguments techniques, efficacement relayés par la DGAC, ont permis de faire barrage au 600 kg à 45 kt. Enfin la possibilité de l'Opt-out jusqu'à 600 kg nous permet d'envisager un Opt-out jusqu'à 500 kg. C'est sur cette position que la DGAC et la Fédération se sont clairement entendues. Le dernier Comité directeur et Comité régional en commun (octobre 2017) a voté à l'unanimité cette position en lien avec les experts de la réglementation qui suivent le dossier depuis l'origine (en particulier Philippe Tisserant). Les réglementations ne sont jamais parfaites, et il est temps de tourner la page.



L'assemblée de l'EMF à Vilnius

C'est dans ce contexte décisif que Louis Collardeau et moi-même sommes allés à l'Assemblée Générale de l'EMF à Vilnius. Nous avons clairement affirmé que nous n'étions pas là pour revenir vaincus ou vainqueurs, qu'il fallait tirer le meilleur de nos différences et que toutes les discussions internationales sont affaire de compromis. C'était d'ailleurs dans ce sens que l'habile présidente Rieteke Van Luijt a conclu son rapport moral : « *We must deal with our differences* ». Nous avons surtout eu l'occasion de présenter notre stratégie globale et la coopération fructueuse avec la DGAC.



Extrait proposition 09/2017 Présidence UE future Annexe1 avec Opt-Out jusqu'à 600kg

- Jusqu'à 450 kg/35kt la réglementation ULM reste inchangée
- De 450 kg à 600kg /45kt possibilité pour chaque pays de l'UE de choisir une option (Opt-Out) en créant sa propre réglementation

However that decision shall not apply to aircraft in respect of which a certificate has been issued, or deemed to have been issued, in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 or this Regulation or in respect of which a declaration has been made in accordance with this Regulation.

Proposal for a new paragraph 7a:

7a. A Member State may decide to exempt from the provisions of this Regulation the design, production, maintenance and operation activities for which that Member State is responsible under this Regulation and which are performed in respect of one or more of the following categories of aircraft:

- aeroplanes, other than unmanned aeroplanes, which have no more than two seats, measurable stall speed or minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member State, of no more than 600kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650kg for aeroplanes intended to be operated on water;
- helicopters, other than unmanned helicopters, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for helicopters not intended to be operated on water or 650kg for helicopters intended to be operated on water; or

4

Nous avons rappelé les faits. La croissance de notre mouvement (4 000 membres en 1996, 16 000 aujourd'hui) qui n'a aucun équivalent en Europe dans l'aviation de loisir. La représentativité dans notre Fédération des sociétés et des associations, des constructeurs et des pratiquants, des sportifs, des 6 classes. Nous avons surtout parlé des 800 bases ULM tout à fait spécifiques qui sont souvent oubliées dans les débats, de notre politique de sécurité, du travail avec nos interlocuteurs institutionnels, de notre système d'assurance, de nos manifestations (Blois, Icare, Championnat, Tour...), de nos remarquables constructeurs, des importateurs très satisfaits par notre réglementation actuelle et qui soutiennent notre politique. C'est en partant des réalités que nos débats prennent du sens et on a été frappés de voir que les arguments des partisans du 600 kg sont assez peu étayés.

Un des plus récurrents est celui de l'assurance. Comment pouvons-nous voler si nous ne sommes pas assurés ? Quand on demande un cas d'assurance qui n'aurait pas été réglé à la suite d'un accident durant toutes ces années, aucun ne peut être évoqué. Et c'est normal car nous n'en connaissons pas. Si on revient à la sécurité, ce n'est pas la question de la masse qui explique les pertes de contrôle en vol. Nous avons un système d'assurance très performant dans le cadre de l'UFEGA (*Union des Fédérations Gestionnaires des Assurances*). Il respecte la réglementation actuelle et prétendre qu'il faut changer l'Annexe 2 pour respecter l'assurance est un argument fallacieux.

Un autre argument, directement lié à l'assurance, est celui du poids des passagers. Comment deux passagers de 100 kg peuvent-ils voler ensemble ? A cela nous répondons que c'est un problème qui concerne aussi l'aviation certifiée. Pourquoi voit-on rarement un Rallye ou un TB-10 décoller avec quatre personnes ? Par ailleurs, un des arguments techniques qui justifient une masse au décollage à 500 kg est justement le poids des passagers et le fait que l'OACI (*Organisation de l'Aviation Civile Internationale*) reconnaît 85 kg comme poids moyen des pilotes. Donc à chacun de prendre ses responsabilités. Il faut savoir ce que l'on veut.

Un autre argument est celui du passage des frontières. À cela nous répondons que la disparité des réglementations ULM nationales actuelles permettent déjà de voyager (ce que montre le Tour ULM par exemple en Allemagne, en Angleterre, en Espagne...) et que le rôle de l'EMF étant certainement de faciliter ces échanges, ce n'est pas la bonne voie de changer une réglementation au niveau européen soi-disant pour unifier les déplacements.

L'argument ultime consiste à dire que cette augmentation du poids est voulue par les clients. A cela il faut faire de la pédagogie. Notre système déclaratif suppose la responsabilité et on ne peut pas avoir le pas variable, le siège en cuir, le beurre et la crème au risque de faire vaciller l'ensemble du système pour des poignées de cerises.

Les échanges ont été riches, les questions nombreuses. Le passage le plus vif a eu lieu lorsque le mandataire d'EAS a rappelé aux représentants tchèques et allemands que l'Europe ne reviendrait pas sur ce compromis et que leur position a été jugée inacceptable du fait même que leurs intérêts sont ceux de certains constructeurs alors même que l'EMF et EAS regroupent des pilotes !

Nous avons senti à ce moment-là qu'une nouvelle page de l'EMF se tournait et nous avons plaidé pour une seconde vie où l'EMF serait moins le bras armé de certains lobbyistes, mais une fédération au service des pilotes en leur offrant des services concrets comme une mise à jour des modalités pour passer les frontières (nous actualiserons et traduirons le travail entrepris par Thierry Barbier), un partage de notre expérience en matière de sécurité compte tenu du nombre d'heures de vols que nous accumulons et des relations étroites que nous avons avec la DGAC et le BEA. Nous envisageons aussi de parler de la politique sportive et de l'éducation à la culture aéronautique (sur le mode du BIA par exemple), ainsi que d'événements EMF !

Chacun a pris la mesure de la situation et a pris conscience du caractère irréversible du cadre réglementaire européen. L'Italie, l'Espagne, le Portugal et la Belgique (l'Angleterre n'était pas représentée) sont clairement dans le même état d'esprit, mais d'une certaine manière, l'ensemble des participants s'est inscrit dans une nouvelle approche malgré une évidente insatisfaction de certains. Il faut aussi clairement admettre que certains pays sont déjà de fait dans un système de certification et qu'ils ont un intérêt compréhensible au 600 kg. L'ensemble des interventions et le rapport moral sont sur le site ► emf.aero

L'élection de Louis Collardeau (premier Vice-président de la Fédération) comme Vice-président d'EMF a marqué la reconnaissance de notre démarche. Nous avons insisté pour que l'on tourne la page et que l'EMF ne soit pas un lieu d'opposition mais de convergences.

.../...



Nous avons commencé et terminé notre intervention avec les deux affiches que nous envoyons dans les structures pour la saison 2018 : « *Vous rêvez de voler ? C'est simple, c'est l'ULM !* ».

Malgré la complexité, l'énergie, le temps consacrés à ces sujets, notre position est simple. Nous appliquons un programme pragmatique, qui explique le succès de notre pratique, sans imposer une conception universelle de l'ULM (« *Napoléon is over* ») et en tirant le meilleur de l'EMF !

Pour conclure (provisoirement)

Nous avons pris la peine d'un long article qui puisse servir de base pour comprendre dans le détail notre démarche et pour éviter les vaines polémiques qui rouvrent la boîte de Pandore. Nous aimerions finir par quelques points fermes et positifs.

- L'Europe ne reviendra pas sur ce compromis (Annexe 1 et Opt-out)
- Personne ne connaît le délai des négociations sur l'ensemble de la réglementation de base et donc jusqu'à l'application de ce compromis (3 mois, 6 mois, un an ?)
- Tout ce que nous avons entrepris, nous l'avons fait conjointement avec la DGAC. Cela est parfaitement conforme à notre programme
- Nous préparons déjà avec la MALGH (Mission Aviation Légère, Générale et Hélicoptères) les conditions de l'application de l'Opt-out à 500 kg
- Nous aurons certainement des offensives assez puissantes pour tenter encore de relancer le débat. Elles seront vaines. Un article écrit en tchèque publié dans un journal allemand traduit en français ne fait pas notre réglementation, de même que la mise en exergue d'une initiative locale et très spécifique dans les DOM-TOM !
- Nous souhaitons consacrer notre énergie au sein de l'EMF à d'autres sujets (en particulier la sécurité et le voyage) pour faire avancer les choses et non les entraver

And remember : “you dream to fly?
It's easy, it's **ULM !**”

Sébastien Perrot
Président
de la FFPLUM

Louis Collardeau
1^{er} Vice-président de
la FFPLUM. Règlementation
et affaires internationales

Vous rêvez de voler ?

**c'est simple,
c'est l'ULM !**

FFPLUM
Fédération Française de l'ULM

... 6 CLASSES
900 STRUCTURES
800 BASES ULM
16 000 PILOTES
UNE FÉDÉRATION...

www.ffplum.fr

CNFAF

Vous rêvez de voler ?

**c'est simple,
c'est l'ULM !**

FFPLUM
Fédération Française de l'ULM

... 6 CLASSES
900 STRUCTURES
800 BASES ULM
16 000 PILOTES
UNE FÉDÉRATION...

www.ffplum.fr

CNFAF

Le Tour ULM 2018 sera riche en couleurs !

Après deux éditions au sud de la France, c'est le nord qui sera cette année en vedette.

Nous partirons de Mâcon, en bord de Saône, pour remonter jusqu'en Belgique où les ulmistes locaux nous attendent de pied ferme. En chemin, vous apprécierez les contreforts des Vosges et vous pourrez avoir une pensée en arrivant en Lorraine, près de Verdun, pour les glorieux aviateurs de la Première Guerre mondiale.

Après avoir visité la ville de Namur dans une demi-journée de détente, nous traverserons la Belgique de part en part, jusqu'à Koksijde, et le pique-nique de Dunkerque sera le bienvenu.

Changement de décor, avec les rives de la Manche, le cap Gris-Nez et notre étape d'Abbeville où nous resterons pour la journée de repos.

Nous pourrons ensuite profiter de la magnifique baie de Somme et de l'accueil incomparable des gens du Nord. L'étape suivante sera en grande partie maritime, avant d'aborder la deuxième partie du circuit.

L'étape de Saint-André de l'Eure à Amboise nous permettra de survoler notre histoire de France avec ses magnifiques châteaux de la Loire. Le Cher nous servira de guide au départ de la dernière étape vers Mâcon. Le circuit automobile de Lurcy nous accueillera pour l'étape intermédiaire, avis aux amateurs !..

Cette année encore, nous avons souhaité vous proposer un tour très varié, formateur, plein de couleurs et d'accueils chaleureux. Le Tour ULM est la vitrine de notre activité, il est l'occasion de présenter l'ULM dans toute sa diversité.

Avec l'équipe d'encadrement et les moyens techniques mis à notre disposition par la DGAC, son organisation se fait dans des conditions de sécurité optimales.

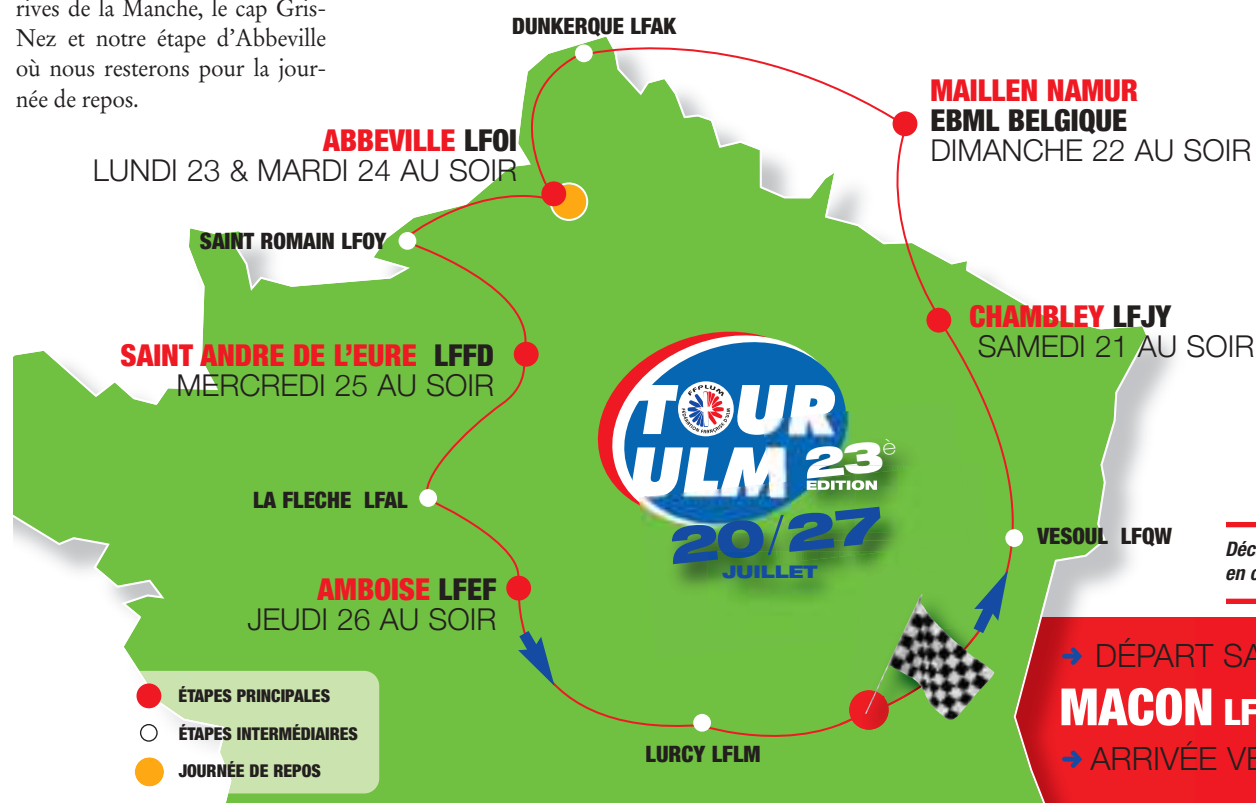
Avec toute l'équipe d'organisation et l'ensemble des bénévoles,

nous vous attendons avec impatience du 21 juillet au 27 juillet 2018. (Accueil le 20 juillet).

Le dossier d'inscription est téléchargeable sur le site de la Fédération. En attendant, prenez soin de votre machine, restez en forme et faites de beaux vols.



Pierre-Henri Lopez
Commissaire général
du Tour ULM 2018



Décalage d'un jour possible
en cas de mauvaise météo.

→ DÉPART SAMEDI 21
MACON LFLM
→ ARRIVÉE VENDREDI 27



Partenaire Officiel
du Tour ULM 2018



Les inscriptions
seront ouvertes en
suivant ce lien à
partir du 15 janvier



<https://www.inscription-facile.com/form/wcPNQXuZak5OvBX7wxOj>



REV

Remise en Vol

Pour aider le pilote à être expert de son ULM

La Fédération a décidé de mettre en place à partir de 2018, en la reconduisant chaque année, l'opération **Remise en Vol** qui consiste à favoriser la rencontre entre un pilote propriétaire de sa machine et un instructeur pour suivre une heure de vol avec son ULM. Cette démarche est totalement volontaire. Elle concerne toutes les classes. La Fédération apportera une aide de 40 euros au pilote qui aura fait **Remise en Vol**.

Diagnostic

Cette opération part du constat que nous sommes tous le produit de ce que notre instructeur a fait de nous : un jeune pilote qui a encore beaucoup à apprendre et qui maintenant peut progresser seul à bord.

Il nous a enseigné la conduite à tenir en cas de panne, transmis une culture de la sécurité que nous nous efforçons de mettre en œuvre et d'appliquer à chaque vol.

Nos ULM ont fortement évolué au cours des vingt dernières années, et nos moteurs ont gagné en fiabilité, pour le peu que l'on se conforme aux préconisations du motoriste.

Cette pseudo fiabilité peut nous conduire à espacer ou ne plus pratiquer les exercices de pannes et de situations non conformes. Depuis le début de notre expérience de pilotage nous avons rencontré des machines aux typologies et performances différentes. Le parc de nos machines se caractérise par une très grande variété (contrairement aux autres pratiques aéronautiques). C'est d'ailleurs ce qui fait la richesse de notre mouvement.

Souvent ces machines ont des domaines de vol très étendus, voire même surprenants quand on vient de l'aviation traditionnelle. Il est donc nécessaire d'être comme le dit Eric Galvagno « *expert de notre propre machine* ». On constate en effet que la majorité des accidents sont dus à des pertes de contrôle en vol dans toutes les phases de vol. Il y a donc des réactions inappropriées dans des contextes incertains qui s'expliquent à la fois par un manque d'entraînement et une connaissance trop réduite des limites de sa machine.

Objectifs

Notre objectif est d'augmenter le niveau général de « **notre culture sécurité** » en étant incitatif et non contraignant. On adhère à une règle quand on en comprend l'intérêt pour soi-même. Remise En Vol relève donc de ce que l'on peut appeler « **les bonnes pratiques** ». Son financement sera principalement assuré par les fonds propres de la Fédération mais aussi par le rapport sinistre/prime de l'assurance.



Nous avons pris la décision de devenir mandataire d'assurance à cette fin. Si l'effort financier très important que nous faisons s'avère efficace sur le niveau général de l'accidentologie, alors nous aurons un bilan de l'assurance plus favorable. C'est donc un cercle vertueux que doit permettre l'opération Remise en Vol.

C'est un pari et nous verrons s'il est payant en restant pragmatique. C'est une première année d'une opération qui n'a pas d'équivalent au niveau national, on ajustera en fonction de la pratique.

Modalités

- L'opération REV commence en début d'année 2018 (janvier ou février)
- Toutes les démarches se font en ligne (ffplum.fr) : rencontre, attestation de vol, paiement
- Le pilote doit s'inscrire sur le site de la Fédération
- Il doit être propriétaire de sa machine assuré par le courtier fédéral en RC et souscrire aux conditions
- Il pourra accéder aux coordonnées des instructeurs affiliés à la Fédération (quel que soit leur assureur) par classe et selon les régions
- Le pilote et l'instructeur conviennent d'un rendez-vous pour effectuer une heure de Remise en Vol conformément au programme émis par la Fédération
- Le tarif de la prestation est totalement libre
- L'instructeur et le pilote attestent séparément par le biais du site que le vol REV a bien eu lieu
- Une attestation est émise
- Le paiement est effectué



Pour permettre de toucher le plus grand nombre de pilotes le pilote ne pourra pas effectuer REV deux années consécutives. En pratique le rôle des clubs et des OBL (*Organisme à But Lucratif*) est déterminant pour permettre la rencontre entre pilotes et instructeurs.

La diversité de nos 1 000 structures étant très importante, il faut laisser le maximum de souplesse dans les modalités de rencontres.

Au niveau régional les présidents de région seront associés à la démarche par l'intermédiaire du site de rencontre (le REV !). Ils auront pour rôle de faciliter et de relayer l'opération.

Cette opération se fait au moment même où se met en place la réforme des instructeurs qui sont le pilier de notre pratique. Sans tomber dans les contraintes du monde certifié, en préservant notre liberté, nous mettons en place un système qui doit servir l'intérêt de tous.

.../...



Au programme

- Expérience de pilotage
- Expérience de pilotage sur la machine
- Prévol machine
- Prévention Sortie de piste au décollage et atterrissage (vent de travers)
- Panne au décollage
- Panne en campagne (technique du V.E.R.D.O.)
- Encadrement moteur coupé (si les conditions de sécurité le permettent)
- Décrochage toutes configurations
- Sortie de virage engagé
- Prévention du second régime (palier d'accélération)
- Compétences non techniques
- Bilan du Remise en Vol

Conditions REV pour l'instructeur

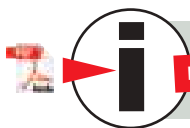
- Etre enregistré comme instructeur auprès de la FFPLUM,
- Etre adhérent FFPLUM et assuré auprès du courtier fédéral
- Etre instructeur dans une structure affilié FFPLUM
- Etre à jour de sa qualification d'instructeur

Conditions REV pour le pilote

- Etre licencié à la Fédération assuré pour sa propre machine auprès du courtier fédéral (RC)
- Souscrire aux objectifs de remise en vol
- La responsabilité de la Fédération ne peut être mise en cause
- La Fédération favorise la mise en relation de pilote et d'instructeur
- Le pilote doit effectuer son vol REV dans l'année civile (entre l'inscription et le vol effectif)



Jean-Christophe Gibert
Responsable de
la Commission
formation



LA 5^È ÉDITION

Téléchargez et consultez la nouvelle édition du mémo sécurité sur www.ffplum.fr



Tout
pour
votre
plaisir

airulmparis.com
LA BOUTIQUE DU PILOTE

CONCESSIONNAIRE
PIPISTREL - BEST-OFF
PEGASUS - AIRBORNE
MAGNI



Véloplane - ULM Paris

FORMATIONS Pilotes, Instructeurs,
Tests Réactualisations, DMC, Agréé
reconversions professionnelle



Ouvert 7/7jrs

Aérodrome
de Meaux 77450
Tél. 01 60 04 76 00
à 15Kms de Disneyland



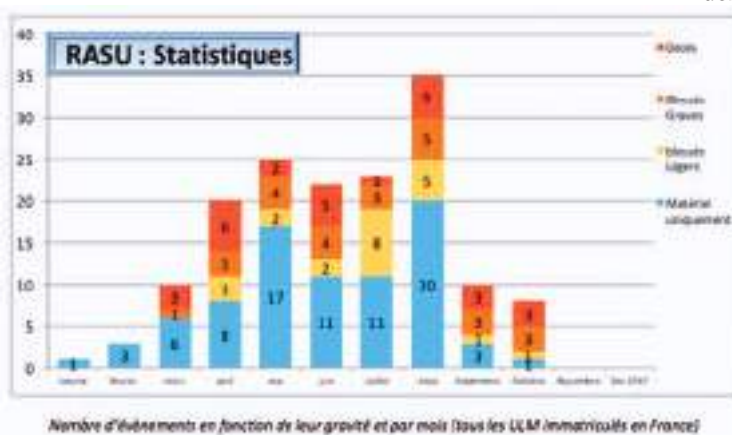
La sécurité en chiffres

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier au 11 novembre 2017, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.

Nous avons ajouté un second tableau, qui présente les accidents d'ULM immatriculés en France mais qui ont eu lieu à l'étranger avec des équipages étrangers.

Accidents 2017	Décès	Graves	Légères	Matériel
Total victimes	28	28	28	
Total accidents	18	24	16	81

Accidents 2017 (équipages étrangers à l'étranger mais sur ULM immatriculés en France)	Décès	Graves	Légères	Matériel
Total victimes	3			
Total accidents	2			
Situés : Suisse et Allemagne				



A ce jour sur la période d'analyse de 2017 nous observons que sur un total de vingt accidents mortels, sept qui impliquent dix décès sont accompagnés d'incendies. Les enquêtes ne sont pas terminées, toutefois d'après les premiers témoignages recueillis, ces incendies seraient très probablement consécutifs aux crashes et non pas l'inverse.

Par ailleurs, nous ne savons pas encore si ces dix décès sont consécutifs aux impacts ou au feu, toutefois une onzième victime d'un de ces sept crashes est décédée récemment à l'hôpital suite à ses blessures.

Ces statistiques ne peuvent qu'interpeller l'attention des pilotes, dans la mesure où par exemple en 2016 sur dix-sept accidents mortels, un seul avait donné lieu à un incendie.

A ce stade, nous ne connaissons pas les raisons exactes des départs de feux, mais sur la simple base de ces statistiques il semble prudent de redoubler de vigilance.

Ainsi il restera toujours recommandé de bien vérifier les circuits électriques, les passages de câbles, les protections par fusibles, la présence

d'un coupe batterie, de quel type sont nos batteries (à base de plomb ou de lithium et de quel type)... Il faudra aussi penser à bien inspecter les réservoirs en composites dont certains se désagrègent et se fragilisent parfois sous l'effet des nouveaux carburants, certains types de flotteurs peuvent aussi couler et laisser déborder les cuves (même moteur calé si des pompes électriques restent actives), etc.

Les météo de la période hivernale qui se rapproche devraient nous permettre de prendre notre temps pour inspecter finement nos machines, en nous interrogeant nous-mêmes sur la fiabilité des éléments et les conséquences éventuelles en cas de pannes ou de chocs...

Nous vous souhaitons de bons vols toujours prudents et bien pensés pour cet hiver en restant très vigilants vis-à-vis des effets météorologiques sur nos vols et nos moteurs.

Pierre Kolodziej
Commission sécurité des vols





Pour ceux qui font de la compétition, qui participent au Tour ULM, qui ont l'habitude de passer au Siège de la Fédération ou qui tout simplement s'intéressent au monde de l'ULM, le nom de Xavier Le Bleu n'est pas étranger.

Xavier est avant tout un pilote passionné qui fait un avec son vénérable FK9 rouge liseré vert. C'est par le biais de la compétition, notamment sur le Tour ULM, que Xavier est rentré dans la vie fédérale. Il s'est présenté dans l'équipe de Dominique Méréuze pour en être responsable durant la mandature 2013-2017.



Dans un contexte personnel particulier et pour répondre à des besoins spécifiques de la Fédération à l'époque, Dominique avait souhaité que Xavier en devienne salarié, en particulier pour s'occuper de l'informatique et de la logistique, tout en s'occupant à titre bénévole de la compétition et du Tour ULM. C'était un poste assez particulier dans lequel Xavier a donné le meilleur de lui-même. La disparition soudaine de Dominique Méréuze, le dramatique accident mortel sur les Championnats de France 2015 ont parfois rendu le contexte difficile.

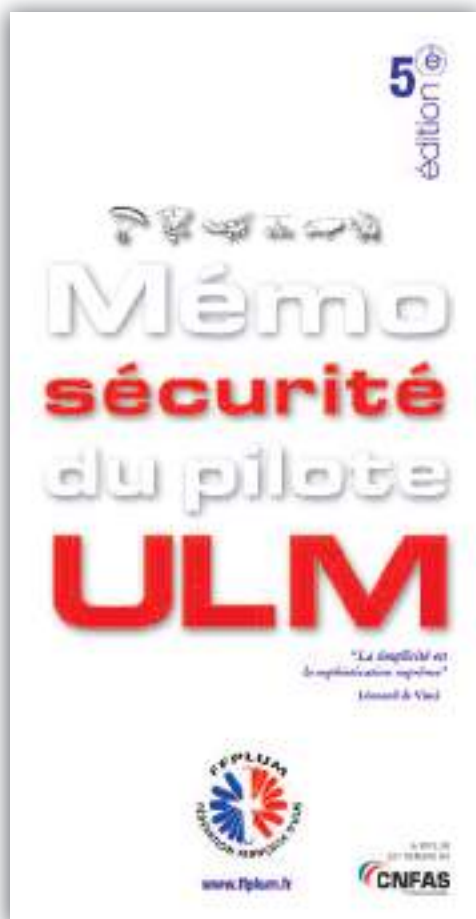
Il était convenu à l'époque que cet emploi serait transitoire. À l'occasion du dernier Comité directeur commun avec les Comités régionaux, il a été remercié publiquement pour son engagement. Merci à lui.

Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM

le MémO

► nouveau !

Nous l'avons écrit dans un article précédent (cf. ULM Info n°98 de décembre 2016), voler en sécurité exige de travailler ses compétences techniques et non techniques.



Ce MémO est téléchargeable sur le site de la Fédération
www.ffplum.fr

Pour cela, il faut se rappeler que la compétence est un savant mélange de deux notions essentielles qui se complètent et s'ajoutent : l'expérience et la connaissance.

En conséquence, il ne faut pas hésiter à reprendre les manuels et mettre à jour ses connaissances lors des journées pluvieuses ou trop ventées qui nous attendent. Même sans voler, on peut ainsi améliorer sa compétence, et donc la sécurité de son vol.

La Commission sécurité des vols de la FFPLUM s'est donc mobilisée pour rénover et améliorer le MémO Sécurité du Pilote ULM, outil simple, efficace et pratique qu'elle a créé il y a de nombreuses années. Car la 4^{ème} édition datait de 2013, et nous nous devons de prendre en compte les nombreuses évolutions réglementaires qui ont eu lieu depuis, et introduire plus de facteurs humains, notamment en ce qui concerne les modèles modernes de la prise de décision.

Le MémO mis à jour se veut une référence documentaire qui s'utilise à la fois comme livre de chevet pour rafraîchir ses connaissances entre deux vols, comme support lors de la préparation d'un vol, et comme documentation, certes réduite, mais à accès rapide en vol en cas de besoin.

Cette 5^{ème} édition rappelle l'essentiel des règles de l'air (SERA en langage européen), les bonnes pratiques et les bons comportements. En nouveauté,

une page Vulnérabilités-Décisions reprend les principes de prise et d'évaluation des décisions, exposés dans les précédents numéros d'ULM Info. De plus, vous disposez maintenant de deux pages de notes personnelles pour y reporter des informations comme les limites ou les performances de votre ULM, des contacts, etc.

D'un format pratique, le MémO Sécurité peut vous accompagner partout. Vous avez ainsi à disposition un guide de référence qui vous permet de trouver la plupart des réponses aux questions que peut se poser un pilote ULM.

Que votre pratique soit plutôt vol local ou au long cours, quelle que soit votre classe paramoteur, pendulaire, multi-axe, autogire, ballon ou hélicoptère, ce MémO est fait pour vous !

Alors, prenez du temps et du plaisir à le parcourir, adoptez-le, servez-vous-en et partagez-le. Bonne lecture !

Eric Galvagno

Responsable de la Commission sécurité des vols



Un Quick' pour les Gones



Comme son nom l'indique, l'ULM Club des Gones est basé en région lyonnaise autour d'un objectif commun : développer l'aviation ultra-légère sous toutes ses formes en gardant l'esprit ULM, c'est-à-dire le vol à la portée de tous sur des machines simples qui ne sortent pas du cadre législatif définissant l'ULM. Après le paramoteur, l'ULM Club des Gones ajoute la pratique du multi-axes, car le club vient de faire l'acquisition d'un biplace 3-axes Quicksilver Sport 2S motorisé avec un Rotax 582. Le Quicksilver Sport 2S est un ULM tubes-et-toile d'un poids à vide de 200 kg, conçu pour la formation et la balade aérienne, tout en ayant un coût de fonctionnement abordable, notamment pour les jeunes.

Retour aux sources...

Affilié à la FFPLUM, l'ULM Club des Gones est entièrement animé par des bénévoles, ce qui explique le coût horaire réduit proposé aux membres de l'association.

Fidèle à la philosophie ULM, l'ULM Club des Gones effectue ainsi un véritable retour aux sources avec ce Quicksilver Sport 2S. Aussi, pour fêter l'arrivée de son appareil sur l'aérodrome de Vienne-Reventin, les membres du club ont invité mi-octobre tous les pilotes locaux d'ULM et passionnés à venir découvrir l'appareil autour du verre de l'amitié. Rappelons que le Quicksilver est un appareil mythique dont le concept remonte aux premières heures du Vol libre en 1972 : une carrière de 45 ans !

Simple planeur ultra-léger au début, il est devenu un ULM début des années 1980, puis a évolué avec le MXL-2 en version 3-axes et biplace. Solide tout en conservant une apparence frêle, le Quick' est un modèle d'ingéniosité et de légèreté.

... pour voler à moindre coût

A l'heure où la tendance des ULM multiaxes est très orientée vers des machines plus sophistiquées, l'ULM Club des Gones reste dans le classique tubes-et-toile, facile en maintenance et relativement économique dans ses coûts.

D'ailleurs, il existe sur le marché des appareils neufs pas mal d'ULM en tubes-et-toile à des prix encore raisonnables, sans oublier les pendulaires premiers prix tels que Samson (La Mouette) biplace proposé en version électrique ou moteur conventionnel pour moins de 15.000 € tout compris, ou le Klipo monoplace de Tecma (aujourd'hui repris par Ellipse) et





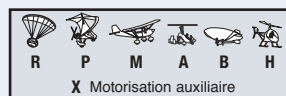
qui est destiné à recevoir les ailes de vol libre pour une utilisation PULMA (environ 5.000 € moteur compris sans l'aile). Pas besoin de débours des sommes folles pour voler en ULM... sans oublier le paramoteur, sans doute l'un des moins chers pour profiter des joies de voler en toute sécurité.

L'ULM Club des Gones mène ses activités sur l'aérodrome de Vienne-Reventin, dans l'Isère.
Son site Web ► www.ulm-club-des-gones.fr

Alain Bliez



3 nouvelles structures affiliées depuis le précédent numéro



A/M/ 4A COUSERANS
P/R ANTICHAN 09190 LORP ☎ 06 78 78 94 64

M AIR NAWAK
BASE ULM DE CARCANS - D3 ROUTE DE LACANAU
33121 CARCANS ☎ 06 43 50 39 75 ► www.airnawak.com

M DYNAMIC AERO DIFFUSION ET FORMATION
AERODROME DE DINAN 22100 DINAN ☎ 06 07 31 27 69



Les Clubs FFPLUM

Fin 2017, on compte 700 clubs (association Loi 1901) parmi les 1 004 structures affiliées à la Fédération.

Les structures peuvent bénéficier d'une aide financière pour :

- l'achat d'un parachute de secours (300 € pour les paramoteurs et 1.200 € pour les autres classes d'ULM)
- permettre aux élèves de l'Education nationale inscrite au BIA d'effectuer un vol d'initiation (40 €).
- de plus, les plates-formes ULM peuvent profiter du kit balisage facturé 150 € par la FFPLUM, alors que sa valeur est d'environ 700 €.



Précisions en pages 40 et 41.



6^e Forum aéronautique de l'académie Aix-Marseille



C'est Laurent Renaux, coordonnateur du CIRAS (comité d'initiation régional à l'aéronautique et au spatial) qui a organisé cette journée du 30 septembre, de nouveau sur l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban où est implanté le CNVL (centre national de vol-à-voile).

Ce forum, en collaboration avec l'armée de l'Air de Salon de Provence, se fait dans le cadre du développement de la filière aéronautique dans l'académie d'Aix-Marseille afin de mettre en valeur les formations, les métiers et les pratiques du monde aéronautique.

Beaucoup de jeunes titulaires du BIA 2017, leur famille et de moins jeunes dotés du CAEA (certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique), étaient présents pour ce rendez-vous très ciblé animé par des spécialistes de la formation et du monde aéronautique. Ces jeunes diplômés, tous très motivés, deviendront les ingénieurs, techniciens, compagnons de nos entreprises et institutions civiles ou militaires. C'est pourquoi il était important que les différents acteurs, nationaux et régionaux, soient là pour les aider dans leurs choix et leurs orientations.

Notre Comité joue un rôle prépondérant, surtout pour l'image de l'ULM sur un aérodrome encore trop réservé aux planeurs, malgré deux structures présentes sur le site avec Claude Balsac, Nicolas Subtil et bientôt une troisième, non sans difficultés !



Notre stand et notre simulateur de vol «Guy Trier» ont attiré nombre de visiteurs, jeunes et adultes. À chacune de nos prestations, nous constatons une évolution dans l'attitude de ceux qui nous rendent visite, de plus en plus attirés par le pilotage ULM pour sa liberté, sa souplesse, sa proximité et son caractère innovant.

La tribune était de qualité : le colonel Jean-François Héry-Goisnard, commandant en second de la base aérienne 701 et de l'école de l'Air, Claude Garnier, délégué académique à la formation professionnelle initiale et continue qui a remercié chaleureusement les différentes fédérations aéronautiques impliquées dans le BIA, Jean-Émile Rouaux, président de la FFVV, Éliane Bareille, vice-présidente du Conseil régional PACA, Emmanuelle Fontaine-Domeizel, députée, Myriam Garcia, secrétaire générale de la préfecture des Alpes-de-Haute-Provence, Danièle Brémond,

adjointe déléguée aux finances et au sport. Notons que le colonel nous remercie à chacune de nos rencontres pour notre partenariat établi et notre engagement auprès des jeunes passionnés par le vol, notamment à cette occasion grâce à dix baptêmes offerts aux plus méritants des lauréats. Un échange franc et convivial a pu se faire entre le colonel et les lauréats enchantés au retour de leur baptême sur le Savannah de Michel Lerda, venu nous épauler avec Christian Léonard, de l'Escadrille Pégase de La Fare.

Notre aéronautique ne porte pas l'Histoire, mais elle la fait. C'est à ce titre que nous revendiquons la légitimité de notre fédération et de notre comité, tant sur le plan éducatif que sur le plan économique.

Peu importe avec quoi on vole, le tout est de pouvoir vivre sa passion de voler à n'importe quel âge, sans limitation pour des raisons pécuniaires, sans clivage, sans esprit de clocher, mais avec l'ouverture et l'honnêteté d'accepter l'autre pour ce qu'il est.

Corinne Monloubou



Stage Jeunes en Rhône-Alpes

Organisé du 3 au 5 novembre par le Comité régional ULM Auvergne Rhône-Alpes en partenariat avec la FFPLUM sur l'aérodrome de Bourg Terre des Hommes (Bourg-en-Bresse), ce stage était ouvert aux jeunes licenciés de la région et des régions limitrophes, brevetés ULM de moins de deux ans, ou en cours de formation, de 18 à 25 ans.

Deux filles et douze garçons ont été accueillis par Gérard Thévenon et son équipe de Gémilis Aéro, les locaux de la structure étant mis à leur disposition pendant toute la formation. Celle-ci a pour but de permettre à ces jeunes de découvrir les différentes classes d'ULM, d'appréhender l'initiation à la compétition et de comprendre les mises en situations inusuelles pouvant survenir en vol.

Lors du passage des stagiaires en place pilote, des instructeurs chevronnés volontaires intervenant dans les différentes classes leur ont permis de découvrir ou d'approfondir l'étendue du domaine de vol de chaque machine, avec toujours la sécurité en maître mot. Chaque élève a pu réaliser un vol sur le Corvus piloté par Sylvain Parmentier, cet ULM permettant d'effectuer des figures démonstratives sécurisées dans des positions que d'autres ne peuvent pas permettre.

Sur la plateforme, les stagiaires ont aussi pu visiter les locaux de la société Aerolight spécialisée dans l'entretien, la construction et la transformation de pratiquement tout ce qui vole. Son dirigeant Jean-Baptiste Bély, passionné aéronautique aux multiples talents, leur a présenté ses méthodes de travail et ses projets en cours.

En clôture de cette formation, Bernard Lacroix, instructeur et spécialiste expérimenté du vol montagne, a donné un grand cours théorique sur la pratique et la manière d'aborder cette activité.

Lors de leur départ, un peu fatigués mais heureux, tous se sont promis de se revoir le plus rapidement possible, tout en comptant participer aux prochains championnats régionaux. Le comité régional les remercie de leur motivation lors ce stage, et se fera un plaisir

de les accueillir à nouveau. Il remercie les deux partenaires : le Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes et la DRJSCS AURA.

Patrick Thépin
Responsable du CR ULM
Auvergne Rhône-Alpes





L'altiport de la Motte Chalançon



Moments de convivialité

Une belle journée d'ULM montagne



Ce samedi 7 octobre, la météo était de la partie sur l'altiport de La Motte Chalançon dans le massif du Diois. Nous étions 27 ULM et 44 pilotes ou passagers à nous retrouver lors de ce moment très convivial organisé à l'initiative de Paul Prudent.

Cette rencontre avec repas tiré du sac a permis aux instructeurs labellisés PNVM (Pôle National Vol Montagne) et aux pilotes d'échanger sur leurs vols de la saison. A ce jour, plus de 300 pilotes ULM ont été formés par les instructeurs ULM labellisés.



Une vraie réussite, qui confirme le succès du PNVM et l'intérêt des pilotes d'ULM pour se former au vol montagne. Confirmant ainsi la devise : « *Le vol montagne ne s'improvise pas, il s'apprend !* »

Louis Collardeau
Premier Vice-président de la FFPLUM.
Instructeur labellisé montagne.

Photos Véronique Beringer



Les parkings affichaient complet



Multiaxes et pendulaire au rendez-vous

Parachute : information aux intervenants du secours

Photo Var Matin



Il y a quelques années, j'avais proposé à Dominique Méreuze de faire une information avec un PowerPoint sur le non-déclenchement du parachute de secours après un crash, qui peut être dangereux pour les intervenants du secours. C'est ainsi que nous avons eu plusieurs réunions à l'état-major de la Sécurité Civile, à la Gendarmerie des Transports de l'Air ainsi qu'aux services départementaux de ma région.

Les années ont passé, il fallait de nouveau informer toutes les personnes susceptibles d'être actrices. Par exemple, lors d'un incident sur l'aérodrome de Vinon-sur-Verdon où j'étais présent, les sapeurs-pompiers que je connaissais ont découvert la possibilité pour un ULM d'être équipé d'un parachute de

secours. J'ai donc proposé d'intervenir dans leur Centre de secours ce 22 octobre. Le chef de centre, le lieutenant Stéphane Roch et le capitaine Eric Hulrich, chef de centre de Carcès, officier d'intervention du secteur, et une vingtaine de sapeurs-pompiers étaient au rendez-vous.

L'accueil fut à la hauteur de la tradition des sapeurs-pompiers. Les questions pertinentes ont fusé, et nous avons terminé par la visite du club ULM des Ailes Varoises sur l'aérodrome. Reçus par Pascal Poillon, son président, les sapeurs-pompiers ont pu voir des ULM avec ou sans parachute, différents types de parachutes et découvrir les classes d'ULM, avec chacun sa spécificité d'installation du parachute.



A noter une remarque importante de la part des sapeurs-pompiers sur la difficulté de visualiser le pictogramme du parachute de secours et de l'axe d'extraction.

Le contact est bien établi maintenant et je propose de mettre en ligne ce PowerPoint afin que les présidents de régions et de structures établissent un contact avec les sapeurs-pompiers locaux, la BGTA ou PAF ainsi que les services du déminage, ceci pour éviter tout accident subi par les secours lors d'interventions. Bons vols prudents.

Christian Piccioli
Responsable
Comité régional
PACA



lorAvia
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ
GARANTIE 2 ANS !

Rénovation complète
à partir de 4700 € TTC

80 cv. 10 800 € TTC
100 cv. 12 780 € TTC

FRAIS DE PORT INCLUS

* Avec avant radiateur - bougies - pot inox
- filtres et régulateur 12v

TEL 03 82 56 63 71 - loravia@wanadoo.fr

Publicité

BERINGER

Un train d'avance...

**ROUES
FREINS
TRAINS D'ATERRISSAGE**

**Gain en poids
en qualité
en sécurité**

www.beringer-aero.com
04 92 20 16 19
sales@beringer-aero.com

made in France

Publicité



44^e Coupe Icare les ULM "d'en haut"

La Coupe de cette année a été fabuleuse, avec une participation record des pilotes et des spectateurs, avec une ambiance toujours aussi conviviale et amicale de passionnés inconditionnels du vol sous toutes ses formes. La Fédération est pleinement impliquée dans l'organisation : pour les ULM multiaxes, pendulaires, autogires ou hélicoptères à Lumbin, et à Saint-Hilaire pour les ULM paramoteurs.

La participation des paramotoristes est en progression (+ 11% d'inscrits), en particulier celle des pilotes étrangers. Plus de dix nationalités ont fait le déplacement et ont volé à la Coupe.

Les nombreux vols de la plateforme paramoteurs se sont enchaînés sans problème malgré la forte participation (116 pilotes inscrits, plus de 160 vols sur les quatre jours).

Nous avons tous constaté une amélioration du niveau des pilotes par rapport à ce que l'on pouvait observer il y a quatre ou cinq ans. Le matériel progresse également, et participe à cette évolution très positive.

De nouveau, la sécurité a été au cœur de nos préoccupations, à Saint Hilaire comme à Lumbin.

Les conditions météorologiques favorables ont également permis un bilan très positif : aucun incident majeur n'a été à déplorer.

La vigilance et les bonnes pratiques mises en œuvre resteront néanmoins

fortement présentes lors des futures éditions : rien n'est jamais vraiment acquis en la matière.

Le show Icarobatix (parcours chronométrés autour de pylônes) est un spectacle très attendu par les spectateurs. C'est désormais un incontournable de la coupe Icare, tout comme le spectacle de déguisements pour les parapentistes.

En ouverture d'Icarobatix du côté de Saint Hilaire, l'équipe des filles paramotoristes issues des différentes nationalités ont été très applaudies. Leurs évolutions spectaculaires ont été menées sans avoir eu le temps de faire des entraînements. Un grand bravo à elles !

Une place particulière leur sera réservée lors la 45^{ème} édition en 2018.



Noël Mazaudier

DV Paramoteurs Icare 2017.
Représentant FFPLUM pour
le département du Rhône.



Les ULM "d'en bas"

Pour la 14^e année, la piste ULM temporaire de Lumbin a été ouverte le temps du week-end de la Coupe Icare, pour permettre l'accès en vol aux ULM visiteurs et proposer des baptêmes de l'air, ainsi qu'assurer les présentations en vol et les remorqués delta.

Certes, il ne s'agit que d'un terrain de campagne de 250 m de long et réservé aux machines « Stol », mais l'Esprit de l'ULM est bien là, avec la présence de pendulaires, multiaxes, autogires et hélicos, les paramoteurs étant quant à eux regroupés sur le plateau de Saint-Hilaire.

La particularité de la Coupe Icare de multiplicité et de cohabitation des activités

aériennes impose pour la sécurité un dispositif très bien rôdé avec des boxes et des créneaux horaires pour chaque catégorie d'aéronefs.

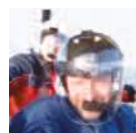
Favorisée par une excellente météo, l'activité a été particulièrement intense avec plus de 140 mouvements et une quarantaine d'ULM visiteurs au cours du week-end.

La piste ULM de Lumbin avec un balisage digne d'un aéroport !

La préparation de la piste et la sécurité sur le terrain ont été assurées avec efficacité par l'équipe du club Iser'ULM du Versoud, sous la tutelle du Comité régional Auvergne-Rhône-Alpes. Lequel Comité régional assurait par ailleurs l'animation sous un chapiteau à Lumbin avec deux simulateurs de vol qui n'ont pas désempé.

Le stand de la FFPLUM était quant à lui situé à Saint-Hilaire avec ceux des autres fédérations.

Les pilotes ont pu rencontrer notre président Sébastien Perrot et une partie de l'équipe fédérale. Rendez-vous est déjà pris pour 2018.



Louis Collardeau
Directeur des vols ULM
Lumbin



N'attendez pas qu'on vous ait tout pris Faites vous plaisir !

Taxes, impôts, nouvelles mesures, l'immobilier qui n'est plus un refuge... aucun placement ne préserve vos économies. **Le temps est venu de réaliser vos rêves et de vous faire plaisir.** Tandis que vous hésitez, les autres volent déjà !

Silvair vous guidera dans le choix de votre machine, de ses équipements et saura trouver la meilleure solution pour revendre votre appareil actuel ou financer ce rêve. En choisissant très vite votre nouvel avion ou ULM chez **Silvair**, vous pouvez voler avant la fin de l'année.

- **ULM Pioneer 200 & Pioneer 300** ULM, Rotax 80 ou 100 hp
A partir de 33.300€ (kit) ou 77.500€ (Prêt à voler)
- **CNSK Pioneer 300 & Pioneer 400** Avion CNSK, Rotax 100 ou 115 hp
A partir de 53.900€
- **ULM Groppo Trail** ULM, 80/100 hp, train classique ou tricycle...
A partir de 21.000€ (kit) ou 55.000€ (Prêt à voler)
- **Avions & ULM Tecnam P92 & P2002** ULM & avions certifiés.
A partir de 54.000€



Venez les essayer et volez autrement !

www.silvair.fr

SILVAIR SERVICES

Aérodrome - 86100 Châtelleraut - LFCA
Tél : 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33

Silvair distribue
Pioneer / Alpi Aviation,
Groppo et TECNAM

Publicité



De gauche à droite : Pascal Vallée (Team Leader), Jean Matéos (appui au sol), Nicolas Aubert, Jérémy Penone, Boris Thysebaert, Pierre Lefebvre, Jean-Emile Oulha, Alex Matéos, Marie Matéos, Gaëtan Magnan, Guillaume Vallance, Paco-Francisco Reina (organisateur), Danièle Matéos (restauration), Francis Berthelet (transport matériel).

Équipe de France : Slalom en Or sur la Méditerranée

Espagne : entraînement et compétition du 2 au 7 octobre sur le lac de Bornos

Le développement du slalom se poursuit dans des compétitions internationales de haut niveau réunissant les meilleurs compétiteurs européens. En préparation des prochaines échéances internationales, l'équipe de France paramoteur slalom était composée de Marie Matéos, Nicolas Aubert, Jean-Emile Oulha, Pierre Lefebvre, Gaëtan Magnan, Alexandre Matéos, Jérémy Penone, Boris Thysebaert et Guillaume Vallance. Sous la houlette de Pascal Vallée et du staff technique, l'équipe s'est installée durant cinq jours à Bornos en Espagne.

L'objectif était de poursuivre la préparation de l'équipe de France dans la pratique des épreuves de slalom dans une installation adaptée bien connue de nos pilotes. La pratique sur l'eau permet un entraînement dynamique et sécurisé pour les pilotes.

Les chutes dans l'eau lors des entraînements ont prouvé encore une fois le niveau de sécurité atteint afin de permettre le développement de la pratique. Trois jours d'entraînement ont permis de réactualiser le niveau requis et d'identifier les marges de progression pour réajuster nos objectifs des prochains rendez-vous. Les compétiteurs ont profité de ces séances de haut niveau pour parfaire la technique et les chronos dans les différentes épreuves.

La compétition s'est déroulée durant deux jours face à une équipe espagnole très affûtée dans cette pratique, compte tenu qu'elle profite d'une installation dédiée. Ce qui n'a pas altéré la soif de victoire d'Alexandre Matéos qui remporte la médaille d'or, la médaille d'argent revenant à Nicolas Aubert. Marie Matéos blessée légèrement lors de l'entraînement s'est préservée pour la compétition en Égypte. Gaëtan Magnan arrive 8^{ème}, Guillaume Vallance 9^{ème}, Jean Emile Oulha 10^{ème}, Boris Thysebaert 13^{ème} et Pierre Lefebvre 16^{ème}.

Cette réussite s'appuie également sur l'encadrement fédéral et technique assuré par Pascal Vallée, Danièle et Jean Matéos ainsi que Jacqueline et Francis Berthelet.



Égypte : Un podium 100% français à Fayoum du 27 octobre au 7 novembre

crédit photo : www.louisgarnier.com

La coupe du monde de slalom a réuni 14 nations et 37 pilotes en Égypte à Fayoum. Nos cinq pilotes invités par l'organisateur ont remporté l'ensemble des trophées, ce qui place la France en tête des nations avec sur le podium : 1^{er} Alexandre Matéos, 2^{ème} Jérémie Penone, 3^{ème} Nicolas Aubert, Marie Matéos est 7^{ème} et remporte la première place féminin et Aurélia Hallé 2^{ème} féminine.

La météo et le site exceptionnel ont permis aux organisateurs de proposer une compétition et des épreuves innovantes à la hauteur des ambitions et du niveau des pilotes.



L'agenda 2017 de la compétition

s'achève en Méditerranée et le travail fédéral se poursuit en France en Charente avec la réunion des membres du groupe France organisée le week-end des 18 et 19 novembre. Au programme : bilan et perspectives sur l'ensemble des sujets avec aussi un temps de cohésion pour les compétiteurs paramoteurs, Classic'Class et l'encadrement technique.

C'est également l'occasion d'installer la Commission sportive qui se réactualise dans cette mandature face aux enjeux et d'accompagner le développement de la compétition dans les différents niveaux. Le détail dans la prochaine édition d'ULM Info...



Mohamed Azzouni





OPEN



Blouson pilote
Workguard

2 Couleurs bleu France/Marine ou rouge/marine, Nylon enduit PVC, intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, manches amovibles, col en polaire.
Tailles : M, L, XL, XXL.



79€



28€

Blouson polaire
North

3 COULEURS AU CHOIX



100% polyester micropolaire anti-boulochage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage : 300 gr/m². Couleur bleu marine, bleu Aqua ou vert pomme. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



21€

Gilet polaire
Norway

Gilet Polaire Unisexe sans manches, 100% polyester densité accrue - Short cut - Anti-bouloche - Bande de propreté au col - Col montant. Couleur bleu royal ou rouge. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



35€

Gilet
Warm

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 téléphone). Couleur bleu marine. Tailles : S, M, L, XL, XXL et XXXL.



75€

Parka
3 en 1

100% polyester enduction PVC. Coutures thermosoudées étanches. Doublure intérieure bi-matière. Corps, manchettes filet 100% polyester. Fermeture zippée et patte de boutonnage à pressions. Intérieur col polaire. 3 poches devant zippées avec rabat. Capuche amovible doublée en filet avec boutonnage à pressions + stoppeurs. Veste polaire : micropolaire 100% polyester. Manches doublées 100% polyester. Fermeture zippée. 2 poches côté. Veste polaire rattachée à la parka par zip. Tailles : S, M, L, XL, XXL et XXXL.



59€

Combi
Pilote

Véritable combinaison Pilote, très confortable et agréable à porter. Couleur kaki foncé. 65% polyester, 35% coton.

- Un total de 7 poches
- Trous de ventilation sous les bras
- Boutons pour le réglage de la largeur de la taille
- Bras et jambe avec fermeture éclair

4 tailles : 46 (M) / 50 (L) 54 (XL) et 58 (XXL).



Blouson polaire
Penduick

Blouson ultra-léger, 95 % polyester, 5 % élasthanne, tissus 3 couches respirant imperméable, intérieur micro polaire. 4 poches extérieures, couleur femme : bleu ciel - homme : bleu navy. Tailles : M, L, XL, XXL, XXXL.

ULTRA LEGER



69,50€

COUPE VENT

2 TAILLES

Long. 2,50m
Diam. 0,50m
Circonférence 1,57m

110€

Long. 4,00m
Diam. 1,00m
Circonférence 3,14m

190€

Manche à air

Tissus Mail Polyester 120 Gr. Résiste à la déchirure et aux U.V. Avec oeillets de fixation.

20€

Drapeau
fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre,
livré prêt à poser.



Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. Deux bandes haute visibilité de 5cm. Fermeture velcro®. 120 gr/m² Tailles : XL - XXL

QUALITÉ PRO

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

LES INDISPENSABLES

Gilet

Reporter Wild

Typé "Tour ULM", 65% polyester / 35% coton sergé. 4 poches devant : 3 poches à soufflet avec rabat pressionné. 1 poche poitrine à 2 compartiments avec rabat. Finition bordée à l'encolure, bas de vêtement et emmanchures. Fermeture zippée ton sur ton. Tailles : M, L, XL, XXL.

29€



Pantalon 2 en 1 Kariban

100% coton sergé. Lavage aux enzymes. Fermeture zippée YKK® avec bouton pression. 4 poches avant et 3 arrière. Bas de pantalon détachable par zip pour une version bermuda. Anneau plastique pour mousqueton à la ceinture. 245 g/m². Tailles : 44, 46, 48, 50 et 52.

PRATIQUE
TRANSFORMABLE EN SHORT

59€

Casquette

Army

Casquette armée 100% coton lourd lavé. Taille ajustable par bande métallique. 3 couleurs au choix : beige, vert olive ou noir.



3 COULEURS AU CHOIX

10€

Bob Baroudeur

100% coton sergé brossé épais. Finitions en surpiqures sur le pourtour. Bande de renfort sur calotte. Lanière avec stoppeur cuir pour réglage. 4 œillets d'aération métalliques.

14€



29€

Chemisette Brooklyn

Chemise homme en twill de coton. Casual. Col classique 2 boutons. Poche côté cœur. Patte 7 boutons ton sur ton. 2 boutons de rechange. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Sweat-Shirt NewSupreme

Couleurs : bleu royal, bordeaux ou gris. Moleton gratté 280 gr. 50 % coton, 50 % polyester, poignets élasthanne. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

23€



Chemise Oxford

70% coton oxford / 30% polyester. Pointe de col boutonnée. Boutons ton sur ton cousus en croix. Poche poitrine côté gauche en V. Empiècement dos double avec 2 plis d'aisance. Poignet réglable à angles arrondis avec patte de manche capucin boutonnée. 2 boutons de rappel. Bas arrondi. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

35€

T-Shirt Victory

Col en V avec bord côte, couleur : marine blanc ou mauve, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

12€



T-Shirt Moon

Col en V avec bord côte, couleurs : violet, vert pomme, ou blanc. Jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. Tailles : S, M, L, XL et XXL.

12€



Polo People

Couleur violet ou vert pomme, maille piquée 210 gr., 100 % coton peigné, col et manches en côtes, 4 boutons. Tailles : S, M, L, XL.

18€



Polo Spring

Couleur Violet, bleu ciel ou bleu marine, maille piquée 210 gr., 100 % coton peigné, col et manches en côtes, 4 boutons. Tailles : S, M, L, XL.

18€



Cravate fédérale

Polyester tissé, largeur 8 cm., logo fédéral tissé, livrée en boîte.

19€



Pin's inox

Diam.: 22mm.

3€



17,50€



Cartabossy

VFR France 2017 Jean Bossy

Tous les terrains

BasULM

Ech.: 1:1 000 000 La "Cartabossy" VFR France 2017.

Carte murale

Air Million France 2017 Editerra

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes. Dim.: 117x130 cm. Pelliculage mat recto/verso, 250 gr/m² Ech.: 1:1 000 000

30€



Ecussons

Taille : 7,5 cm x 8,5 cm. Dos thermocollant écussons NU, écussons PILOTE ou écussons INSTRUC-TEUR (Modèle INSTRUC-TEUR sur justificatif)

5€



Porte-clés fédéral

En cuir véritable, diam. 30mm, anneau acier nickelé, logo fédéral époxy finition nickel brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

6€



la VFR FRANCE d'un seul tenant en VERSION MURALE !



8,50€



De gauche à droite, lors de notre visite le 12 octobre : Jean-Christophe Gibert, responsable formation - Sébastien Perrot, Président de la FFPLUM et Thomas Gadaud (CNFTE)



Armoire constituée de l'ensemble des dispositifs CVR depuis l'origine

FFPLUM & BEA

Depuis 2015 et l'arrivée de son directeur Rémi Jouty, le Bureau Enquête Analyse intervient à nouveau systématiquement sur tous les accidents mortels d'ULM. Auparavant, les investigations ne portaient que sur certains accidents, par exemple ceux concernant le vol en instruction, le baptême, le travail aérien et les présentations en meeting. C'est donc une décision très importante qui a été prise, et qui permet de comprendre au mieux l'accidentologie ULM. Ce retour d'intervention correspondait aussi à une accidentologie particulièrement dramatique. Il n'y a rien de pire que ne pas comprendre, pour les proches des victimes d'abord, pour la communauté des pilotes ensuite.

Cet important effort matériel et humain permet de publier les enquêtes dans des délais qui sont devenus plus courts (en moyenne un an). Les enquêtes sont toutes publiées sur le site du BEA. Le travail des enquêteurs est remarquable et fait appel à des métiers très différents.

On voit ainsi la manière dont on peut exploiter toutes les données des GPS, des smartphones et tablettes, comment en développant un logiciel propre, les experts sont en mesure de reconstituer en 3D le vol d'une machine à partir d'une caméra embarquée. Les rapports du BEA sont souvent très normés et neutres. Ils cachent toutes les démarches qui permettent d'aboutir aux conclusions les plus probables.

L'exploitation du son sur le film d'un témoin d'un accident de paramoteur permet ainsi de déterminer avec précision à quel moment se fait la perte de puissance, contrairement à ce que laisse penser un premier visionnage.

Les spécialistes de la métallurgie peuvent « lire » sur une hélice la puissance dégagée à l'impact (pleine puissance ou pas), ce qui permet de donner une orientation à l'enquête. C'est donc avec la même intelligence technique que les enquêteurs s'intéressent à nos ULM ou un accident d'aviation commerciale.

Il y a environ une cinquantaine d'enquêteurs au BEA, mais le travail de remontées du terrain est souvent fait par des enquêteurs de premières informations (EPI). Or la spécificité de nos ULM est souvent mal connue par des EPI qui viennent pour la plupart de l'aviation certifiée. La Fédération participe donc à des stages de formation pour faire découvrir l'originalité de notre pratique,

notamment le paramoteur, le pendulaire ou l'autogire. C'est Jean-Christophe Gibert, responsable de la formation, qui a effectué ce module qui sera répété autant que nécessaire avec Thierry Hespel du BEA.

Par ailleurs, nous avons convenus avec le directeur du BEA d'établir des relations directes entre nos experts respectifs dès qu'un besoin apparaît. En particulier sur les motorisations, où le BEA met en place un banc spécifique pour nos moteurs les plus répandus, ou sur des sujets plus spécifiques comme les parachutes de secours.

Par ailleurs, les enquêteurs sont tout à fait disposés à participer à des réunions sécurité dans le cadre des Comités régionaux pour expliquer la nature de leur travail sur nos accidents, ce qui est toujours très instructif. Bernard Boudou, ancien du BEA, pilote ULM souvent présent sur le Tour, et qui avait fait un remarquable travail de sensibilisation au travail du BEA, a accepté de travailler avec nous pour expliquer des travaux pas toujours connus du BEA, et des interprétations qui ne sont pas toujours explicites dans les rapports.

Car notre politique de sécurité et de formation repose sur un diagnostic solide et précis, point essentiel pour agir dans la bonne direction.

Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM

Notre chère essence

La plupart d'entre nous savent que la meilleure pratique en matière de carburant, serait d'utiliser systématiquement l'UL91 pour alimenter nos moteurs d'ULM. Hélas, comme il n'est pas assez largement distribué et que nous sommes parfois amenés à ravitailler en escale avec ce qui est disponible sur place, nous n'avons pas toujours la possibilité de choisir quelle essence utiliser à bord de nos ULM. Il est donc important de se faire une idée précise des particularités de chaque carburant et de ses conséquences.

Les AVGAS

Ce sont les carburants spécifiques à l'usage aéronautique.

La 100 LL

Ce carburant est destiné aux moteurs d'aviation certifiés les plus courants, dont la technologie datée mais éprouvée n'est pas compatible avec les nouveaux standards, car ils ont un besoin impératif de plomb pour protéger leurs soupapes.

C'est une essence coûteuse, mais disponible sur la plupart des aérodromes. Il est possible de l'utiliser pour ravitailler nos ULM équipés de moteurs Jabiru, mais seulement occasionnellement si c'est un ROTAX. En effet, elle contient du tétra éthyle de plomb, indispensable aux moteurs aéronautiques de génération « classique ». Son utilisation régulière entraînerait de l'encrassement interne et la dégradation par ces additifs dont les moteurs ROTAX de technologie plus récente, ainsi que tous les moteurs 2 temps, n'ont pas besoin. C'est pourquoi, l'utilisation régulière de ce carburant réduirait de 25 % leur potentiel. De plus, l'usage régulier de la 100 LL demande une lubrification par une huile « aviation » adaptée, qui contient de l'éthylène dibromide. Parce qu'il utilise des huiles à la norme aéronautique, le moteur Jabiru supporte donc très bien ce carburant. Mais ces huiles ne sont pas compatibles avec la technologie des motorisations ROTAX.

L'UL 91

Elle ne contenant : ni plomb ni éthanol, donc pas agressive pour les périphériques du moteur, mais elle ne contient ni plomb, ni éthanol. Ce carburant a été particulièrement étudié pour nos moteurs d'ULM.

Les MOGAS

Ce sont des divers carburants automobiles délivrés par les stations-service. Les principaux sont désignés par les termes SP 98, SP 95, SP 95 E10. Ils sont bien adaptés au

Rotax 2 ou 4 temps mais ils contiennent tous de l'éthanol, en proportion variable, y compris le SP 98 contrairement aux affirmations parfois entendues. Le seul fait exact est que c'est des trois, celui qui dans sa formule standard, en contient le moins pour l'instant. Rappelons que ce composant est un alcool. Il est donc hydrophile, ce qui signifie qu'il se sature naturellement en eau à partir de l'humidité présente dans l'atmosphère, dans une proportion variable en fonction des conditions de température et de pression. Dans certaines situations, le carburant « alcoolisé » va donc restituer une partie de l'eau qu'il contient en solution. Ce phénomène s'appelle le relargage. Pour empêcher l'eau ainsi condensée au sein du carburant d'atteindre le moteur, il est plus que conseillé d'équiper son circuit d'un filtre décanteur.

Et ce n'est pas le seul inconvénient de l'éthanol : en effet, il s'avère particulièrement agressif avec les matériaux caoutchouc et plastiques courants. Certes, on peut penser que les tubulures, joints et pompes à carburant distribués aujourd'hui sont compatibles avec les carburants modernes.

Mais il arrive toutefois que la durée de vie de certains composants se trouve réduite par l'utilisation des carburants MOGAS actuels. Des organes tels que les poires d'amorçage, les joints de caoutchouc des robinets et des purges, doivent faire à cet égard, l'objet d'une attention particulière, surtout sur les ULM un peu anciens.

En outre, les MOGAS présentent des différences de composition non négligeables en fonction de leur origine. Cette caractéristique n'empêche pas nécessairement nos moteurs de fonctionner normalement, mais retentit sur la stabilité chimique de l'essence dans le temps, donc sur sa capacité de conservation.

Ces carburants (98, 95 & 95-E10) sont instables car sensibles à la chaleur, au froid, à l'humidité, etc. Ils ne sont pas comme le vin vieux, ils se conservent difficilement. Donc ne les stockez pas.

Par ailleurs, les acides qui entrent dans la composition des carburants se combinent avec les alcools en produisant des esters. Ceux-ci peuvent gravement perturber le fonctionnement des carburateurs car ils ont tendance à se condenser en résidus gélatineux dans les zones de dépressions.

En guise de résumé

L'UL 91 (pour Unleaded – sans plomb en anglais) est un carburant adapté spécifiquement au ravitaillement des moteurs modernes pour l'usage aéronautique. Il peut être utilisé sans restriction pas les moteurs Jabiru, Rotax 4 temps et tous moteurs deux temps. Il ne contient ni plomb ni éthanol. Il n'encrassera donc pas les moteurs modernes et ne produira pratiquement pas d'ester.

Et même si aucun carburant n'est éternel, sa composition rigoureuse rend moins aléatoires les conséquences de son stockage. Mais on n'en trouve pas partout, alors quelles sont les bonnes pratiques recommandées avec les autres essences ?

- SP95 E 10 & E95 : ne pas utiliser dans les moteurs aéronautiques actuels.

- 100LL : utilisation occasionnelle possible pour consommation immédiate après le ravitaillement (sauf pour les moteurs Jabiru dont la technologie est compatible avec ce carburant).

- SP 95 & SP 98 : privilégier (pour l'instant) le SP 98 et le ravitaillement auprès des stations des grandes enseignes pétrolières.

- N'approvisionner que le carburant que l'on est sûr de consommer rapidement. Ne pas faire le plein s'il n'est pas certain que la machine ait à voler dans les deux à trois semaines à venir.

- Connaître les carburateurs et savoir les inspecter et les nettoyer. Le faire d'autant plus rigoureusement et régulièrement que l'on vole peu.

- Vidanger le réservoir et le circuit en cas de stockage prolongé de l'ULM.

- Installer un filtre avec décanteur et en inspecter régulièrement le bol.

- **ATTENTION : votre ULM peut être équipé d'un moteur pour lequel des prescriptions spécifiques peuvent avoir été édictées en matière de carburant et de lubrification, en particulier lorsque le groupe moto propulseur est d'origine routière, ou s'il est équipé de l'injection. Les constructeurs de votre machine et de son moteur connaissent les produits qu'ils utilisent et il convient de se conformer à leurs prescriptions.**

Thierry Couderc





Retour sur le Séminaire DGAC Vol montagne



Les acteurs de la conférence

Menées en présence de Michel Hupays, directeur de la DSAC Centre-Est, et d'Yves Tatibouet, directeur de la DSAC Sud Est, et co-organisées par Laurent Bernard et Gilles Darbois coordinateurs du Plan Sécurité de l'État en DSAC Centre Est et DSAC Sud Est, les journées des 12 et 13 mai consacrées aux spécificités du vol en montagne sur l'aéroport de Valence-Chabeuil ont été un vrai succès.

Le vendredi était plus particulièrement destiné aux professionnels du vol en montagne : exploitants d'hélicoptères, gestionnaires d'altiports, instructeurs avion et ULM spécialistes du vol d'été ou d'hiver dans les massifs alpins. Cette journée a regroupé une cinquantaine de participants, qui ont pu partager leurs préoccupations à l'issue des présentations des intervenants.

La journée du samedi a été plus spécialement consacrée aux pilotes de loisirs. Elle a réuni plus de 140 participants, dont une forte population de pilotes d'ULM venus des quatre coins des régions Auvergne Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Plusieurs experts qui ont captivé l'auditoire, on notera particulièrement :

- En aéro-médecine, le Docteur Fatou-Balansard (ORL) sur l'hypoxie : risque, détection et prévention par utilisation d'un dispositif d'apport d'oxygène au-delà de 3.500 m (privilégier les équipements utilisés en vol à voile avec des canules nasales à régulation altimétrique) ; l'intoxication par le CO₂ avec des risques accrus avec les chauffages dans les ULM à cabine fermée en période hivernale et en montagne ; rhumes et altitude, risques de l'auto-médication, de l'alcool et de l'altitude.
- Le docteur Balansard (ophtalmo) sur la vue, l'évolution des traumatismes de l'œil avec l'âge et l'accentuation des risques avec le vol en montagne ; la prévention, la correction, les contre-indications.

Réunion sécurité dans les Hauts-de-France



Le samedi 21 octobre, le Comité régional des Hauts-de-France organisait la première journée sécurité dans les locaux d'Eolys sur l'aérodrome de Merville-Calonne, dans le département du Nord. Pas moins de 56 pilotes et instructeurs, venus de toute la région, ont assisté aux différentes conférences dont l'objectif était d'améliorer la sécurité en ULM.

Les intervenants, Emmanuel Carion, commandant de la BGTA de Lesquin et Laurence Bernard, inspecteur à la DSAC Nord, nous ont présenté chacun dans leur domaine la sécurité de



Plus de 140 participants

- En météorologie, Eric Swartz, de Météo France, a présenté les outils particulièrement innovants à disposition du pilote de montagne pour la préparation de ses vols, avec prévision des turbulences et de la nébulosité par la modélisation « maille fine » accessible sur Aeroweb.
- En sécurité du vol en montagne, Didier Rivet, pilote inspecteur en DSAC-CE a présenté les spécificités et les risques particuliers liés au vol en montagne.
- L'AFPM et la FFPLUM ont également exposé leurs programmes d'actions et de formations à l'attention des pilotes qui souhaitent appréhender en sécurité le vol en montagne. Rappelons que ce vol ne s'improvise pas. Les pilotes d'ULM doivent porter leurs demandes de formation et perfectionnement auprès des instructeurs labélisés du PNVM (Pôle National Vol Montagne).

Un grand merci aux initiateurs et organisateurs de cet évènement qui a parfaitement répondu aux attentes des participants, ainsi qu'à l'aéroport de Valence-Chabeuil pour son excellent accueil.
Un évènement à renouveler !

Louis Collardeau
1^{er} vice-président de la FFPLUM
Instructeur labélisé montagne



Les organisateurs du séminaire DGAC Vol Montagne

De gauche à droite : Laurent Bernard (coordinateur PSE-DSAC-CE), Michel Hupays (directeur DSAC-CE), Yves Tatibouet (directeur DSAC-SE), Gilles Darbois (coordinateur PSE- DSAC-SE)



Eric Swartz
Météo-France AEROWEB
"maille fine"

l'aviation de loisirs et celle de L'ULM en particulier.

Au-delà des objectifs initiaux de ce rendez-vous, cette journée fut également un moyen de se retrouver, d'échanger nos expériences et de faire connaissance avec de nouveaux pilotes. Pris en charge par le Comité régional et la FFPLUM, le repas nous a été servi au restaurant "L'hélice", qui offre une vue imprenable sur les pistes.

Notre réunion s'est achevée vers 16h30. Suite à l'enthousiasme des participants, nous renouvellerons cette opération annuellement dans d'autres endroits de la région.



Sylvain Nimal
Comité régional
des Hauts-de-France
Correspondant sécurité



De quelques considérations sur l'ULM, la médecine aéronautique et la société



Second épisode

par **Eric Cadier**
Médecin fédéral



Le début de mes considérations sur la médecine aéronautique était sans doute un peu long dans le dernier numéro d'ULM-Info, aussi cette suite et fin sera-t-elle brève et plus concrète.

On en arrive au fameux CMNCI (Certificat médical de non contre-indication) à la pratique de l'ULM, qui comme en aviation légère doit attester de la bonne santé physique et mentale du (futur) pilote en moins d'une heure, dans le meilleur des cas, de préférence pour un prix raisonnable, car non remboursé par notre chère sécu, et actuellement encore limité à un seul examen pour toute la vie du pilote, en dehors de la compétition.

Inutile de dire que sans une honnête participation du candidat, c'est prétentieux, pour ne pas dire utopique.

Et c'est tout l'intérêt de le faire établir par votre médecin traitant qui vous connaît bien (dépêchez-vous d'en choisir un si n'est déjà fait, car la pénurie s'annonce), parce que finalement c'est votre intérêt qu'il puisse repérer vos points faibles et vous conseiller, afin qu'ils ne se manifestent pas brutalement un jour en vol...

En définitive, la question à vous poser est de savoir si vous confieriez votre enfant ou votre conjoint à un pilote qui aurait triché pour obtenir son certificat, plutôt que de jouer cartes sur table...

Certains souhaitent une liste limitative de contre-indications médicales, comme cela a été fait par le passé : c'est difficile et contestable, car il existe des dizaines de maladies incompatibles avec le pilotage (ou la conduite automobile, d'ailleurs).

La plupart de ces maladies sont rares et les malchanceux qui en sont atteints ne demanderont probablement jamais un CMNCI pour voler ! En revanche des maladies courantes, en particulier cardio-vasculaires, métaboliques ou infectieuses sont aujourd'hui bien mieux prises en charge, curables et à partir de là, ne sont plus que des contre-indications provisoires...

Que reste-t-il alors ?

Des recommandations qui doivent rester souples, avec tout de même quelques vraies contre-indications : si vous êtes aveugle ou épileptique, c'est le bon sens de choisir une autre activité !



Voici la fameuse liste, indicative, aussi simple et compréhensible que possible, des principales contre-indications médicales au pilotage, dont certaines sont donc temporaires :

- Jeune âge (passager) ou corpulence ne permettant pas l'usage des ceintures de sécurité ou les manœuvres d'évacuation.
- Acuité visuelle à 5 m, corrigée, inférieure à 7/10 pour chaque œil.
- Troubles mentaux évolutifs, retard mental ou consommation excessive de substances psychoactives.
- Épilepsie et affections neurologiques pouvant altérer la conscience.
- Troubles de l'équilibre, en particulier vertiges.
- Maladies cardio-vasculaires non stabilisées, en particulier ischémiques, hypertensives, rythmiques.
- Lésions pleuro-pulmonaires évolutives ou syndrome d'apnées du sommeil symptomatique.
- Infection non guérie ou non stabilisée.
- Suites opératoires non stabilisées.
- Trouble métabolique non stabilisé, en particulier diabète sucré avec usage de médicaments à risque hypoglycémique.
- Coliques néphrétiques récidivantes.
- Grossesse dès le diagnostic posé.
- Scolioses évolutives ou sévères, surtout pour la pratique du paramoteur.

Les séquelles d'accident ou malformations touchant l'appareil locomoteur sont plus des situations nécessitant l'aménagement des aéronefs que des contre-indications en elles-mêmes.

De même, les surdités non appareillables ne sont pas, en soi, incompatibles avec le pilotage mais ne permettent pas l'emport de passager et, bien sûr, la pratique de la radiotéléphonie (zones contrôlées).

Encore une fois, quelques-uns n'y trouveront sans doute pas leur compte, mais cette liste recoupe en grande partie celle de notre site FFPLUM, qu'elle remplacera, et résulte d'une longue pratique du pilotage et de la médecine aéronautique.

Certaines relèvent du bon sens et sont difficiles à contourner, alors que d'autres peuvent faire l'objet de dérogations car ce qui compte en définitive, c'est bien l'aptitude concrète et l'expérience acquise.



Deux attitudes européennes opposées

Hebdomadaire "Le Point" du 01/06/2015

"A la suite du crash de Germanwings, les contrôles médicaux se renforcent. Les navigants français devront notamment faire savoir s'ils ont déjà tenté de se suicider, lors de leur visite médicale annuelle. Affection neurologique, perte de conscience, troubles psychiques, traitement pour abus d'alcool ou de drogue, etc., sont désormais abordés par un questionnaire beaucoup plus complet que par le passé. 44 questions établies par le pôle médical de la Direction Générale de l'Aviation Civile sont maintenant posées contre dix sur le formulaire précédent. Pilotes professionnels mais aussi hôtesses de l'air et stewards ainsi que les pilotes privés sont soumis à cet examen d'aptitude physique et mentale pour maintenir la validité de leurs licences..."

"Ce renforcement de la prévention post Germanwings comporte d'autres questions permettant de recouper les données recueillies sur le profil du pilote. Il lui est demandé s'il a essuyé un "refus d'assurance-vie pour motif médical", s'il se trouve dans le cas d'"exemption ou réforme du service national pour motif médical" ou encore s'il touche "une pension ou indemnisation pour blessure ou maladie". Les antécédents familiaux (épilepsie, maladie mentale) sont également recherchés."



L'hebdomadaire poursuit en indiquant que plusieurs grandes compagnies européennes envisagent des tests-surprise sur le dopage, les cartes électroniques de santé ou par auto-questionnaire...

► http://www.lepoint.fr/societe/les-pilotes-soumis-a-des-contrôles-medicaux-plus-severes-01-06-2015-1932700_23.php

Auto-visite médicale pour les PPL anglais - Août 2016

A l'inverse, les anglo-saxons et plus précisément la CAA (Autorité de l'Aviation Civile) de nos voisins d'outre-manche, dans leur pragmatisme légendaire, ont mis en place depuis 2016 un contrôle médical très allégé pour l'aviation "légère" (jusqu'à 5,7 tonnes, plus de 12 fois la masse de nos petites machines et avec trois passagers possibles !), répondant au doux nom de **CAP 1397** et permettant par un simple auto-questionnaire en ligne de renouveler son aptitude.

Ce questionnaire n'est rempli qu'une seule fois avant l'âge de 70 ans, puis tous les 3 ans par la suite, et se fonde sur les exigences médicales de la conduite automobile de véhicules légers...



Lien vers l'Air Navigation Order version 2016

► <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2016/765/contents/made>



Mû par un 400 cm³ ABC, ce Wren restauré de la Shuttleworth Collection est l'un des deux qui étaient présents à Lympe en 1923.

L'essor britannique

Dans les années 1920, la création d'ultralégers économiques est encouragée outre-Manche par de nombreux prix.



Le RAE Hurricane sort de piste, trahi par son 600 cm³ Douglas. Mû par un Bristol, il emportera plusieurs courses en 1925, dont la Grosvenor Cup à 131 km/h de moyenne sur 161 km.

En réponse britannique au développement stratégique et fructueux du vol-à-voile allemand, le Daily Mail associé au Royal Aero Club ont participé activement à la promotion de planeurs, que l'on a vite pensé à motoriser économiquement pour créer une aviation privée accessible : dès 1921, Daily Mail offrait 1000 £ pour le plus long vol avec moins de 750 cm³. À cette époque où un planeur coûte l'équivalent de 80 £ en Allemagne, on voudrait qu'un motoplaneur ne dépasse pas 100 £ en Grande-Bretagne.

Les Lympe Light Aircraft Trials dédiés aux machines à moteurs de moins de 750 cm³ débutent ainsi en octobre 1923, richement dotés par le Duc de Sutherland, le Daily Mail et l'Abdulla Tobacco Co associés au Royal Aero Club. L'évènement combine plusieurs épreuves : économie, altitude, vitesse, distance et

facilité d'utilisation (dont le démontage ou le repliage de la voilure). Pas moins de 28 machines sont engagées dans les compétitions, qui seront endeuillées par l'accident du quasi vainqueur Alexis Maneyrol aux commandes du Peyret-Sergant, alors qu'il venait d'atteindre 4200 m.

De Havilland participe avec deux DH-53, dont un piloté par Geoffrey de Havilland lui-même. Ils ne remporteront pas de prix, mais leurs qualités de vol impressionneront favorablement l'Air Ministry, qui en passera commande pour la RAF. Une quinzaine d'exemplaires seront construits. Sous le nom de Humming Bird, huit exemplaires seront livrés à la RAF, dont deux seront expérimentés fin 1925 en « parasite aircrafts », suspendus et finalement récupérés, après péripéties, sous un dirigeable R-33.

Autre compétiteur remarquable, l'unique Parnall Pixie dispose de deux voilures monoplanes : il est ainsi alternativement Pixie I (envergure 8,69 m, surface 9,30 m², moteur flat-twin Douglas 500 cm³ de 10 ch à 2500 t/mn et 17 ch max) pour l'endurance et Pixie II pour la vitesse, qui emporte le prix de 500 £ avec 122 km/h à Lympe. Peu après, il emportera à nouveau la première place au Wakefield Prize à Hendon avec 130 km/h. Son originalité sera poussée avec la version biplane Pixie B. Parnall participera aux Lympe Trials de 1924 avec l'évolution biplace Pixie III.

À l'issue de l'édition de 1923 des Lympe Trials, le Wren de l'English Electric Company et l'ANEC I de l'Air Navigation and Engineering Company se partagent la victoire avec la même performance de consommation d'un gallon (4,54 l) d'essence pour un vol de 141 km.



Le montage inversé du V-twin Blackburne Tomtit sur l'ANEC I est une première. D'une masse de 34 kg à sec, l'efficace 696 cm³ est donné pour 16 ch à 2400 t/mn, 5,3 l/h d'essence et 0,3 l/h d'huile.



En changeant de voilure, l'unique Parnall Pixie concourt alternativement aux Trial de Lympe de 1923 comme Pixie I pour le cross-country et Pixie II pour la vitesse.



Des prototypes de Lympe qui dynamisent la création britannique, le DH-53 sera un des rares à évoluer tel quel sur une production en 1924.

Le Wren, conçu par William Manning, était sorti en 1921 pour l'Air Ministry dans le cadre du prix de 500 £ alors offert par le Duc de Sutherland au monoplan ultraléger le plus économique.

L'ANEC I, d'abord conçu comme planeur par W.S. Shackleton, a été après l'annonce du prix du Daily Mail rapidement motorisé par le Tomtit proposé par le producteur de motos Blackburne. L'ANEC I atteindra peu après l'altitude de 4267 m. Une version biplace, l'ANEC II, apparaîtra aux Trials de 1924.



	EEC Wren	ANEC I	Pixie II	DH-53	RAE Hurricane
1 ^{er} vol	1921	1923	1923	1923	1923
Type	monoplace	monoplace	monoplace	monoplace	monoplace
Longueur	7,39 m	4,75 m	5,49 m	6,00 m	5,38 m
Hauteur	1,45 m	0,91 m	1,35 m	2,21 m	1,40 m
Envergure	11,28 m	9,75 m	5,44 m	9,17 m	7,01 m
Surface	13,5 m ²	13,5 m ²	5,6 m ²	11,60 m ²	7,4 m ²
Moteur	flat-twin ABC	Blackburne Tomtit	Douglas 750	Blackburne Tomtit	Bristol Cherub II
Puissance	7,5 ch	22 ch	20 ch	24 ch	32 ch
Masse à vide	105 kg	131 kg	127 kg	148 kg	159 kg
Masse max	191 kg	213 kg	209 kg	257 kg	249 kg
Vitesse	80 km/h	119 km/h	130 km/h	118 km/h	137 km/h



Gabriel Gavard

Extraits de **L'esprit des Demoiselle**,
histoire des avions ultralégers
des origines à 1982, publié chez Cepadues
► www.cephadues.com

Photos : DR

Dans le cadre du partenariat renforcé en 2017 et 2018, du CNOSF (Comité National Olympique et Sportif Français) avec l'enseigne de sport Decathlon désormais partenaire national du CNOSF, Decathlon Pro propose des offres dédiées particulièrement attractives pour l'achat de matériel et d'équipement de sport.

Ainsi pour toute commande passée sur le site decathlonpro.fr, vous pourrez bénéficier de 15% de remise immédiate pour les clubs affiliés aux fédérations membres du CNOSF en indiquant le code **CNOSF18.**

MAIS QUI SOMMES-NOUS ?

Depuis plus de 10 ans, nous distribuons à distance aux collectivités, clubs & associations et entreprises, du matériel et équipement de sport.

Service de Decathlon, nous vous offrons la flexibilité d'une PME grâce à notre équipe dédiée et le savoir-faire du n°1 du sport.

COLLECTIVITÉS
 CLUBS
 ENTREPRISES

OFFRE DÉDIÉE AUX CLUBS SPORTIFS AFFILIÉS AUX FÉDÉRATIONS MEMBRES DU CNOSF

DECATHLON PRO

COMITÉ NATIONAL OLYMPIQUE ET SPORTIF FRANÇAIS

DECATHLON

PARTENAIRE OLYMPIQUE

BÉNÉFICIEZ DE

15%

DE REMISE IMMÉDIATE

SUR TOUTE COMMANDE PASSÉE SUR NOTRE SITE DECATHLONPRO.FR

POUR EN BÉNÉFICIER, INDIQUEZ LE CODE

CNOSF18

BESOIN D'AIDE ? CONTACTEZ VOTRE CONSEILLÈRE DÉDIÉE

Marion Desormeaux vous répondra avec plaisir :

marion.desormeaux@decathlonpro.fr

Tél : 03 69 12 50 31

Fax : 0 320 044 259

IMPORTANT

Depuis le 1^{er} janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés ont évolué. **Le montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.**

sont
concernées

- L'aide jeune pilote (305 €) ou instructeur (1 525 €) de moins de 25 ans.
- L'aide spécifique aux enseignants (458 € pour les pilotes et 1 525 € pour les instructeurs).
- L'aide instructeur bénévole (1 500 €).
- L'aide parachute de secours (1 200 €).

attention,
ces montants
sont plafonnés

Exemple pour une aide jeune pilote de moins de 25 ans de 305 € :

MONTANT DE LA FACTURE ACQUITTÉE	AIDE FINANCIÈRE ATTRIBUÉE
1 000 €	PLAFONNÉE À 305 €
400 €	280 €

les aides pilotes et structures



aux jeunes

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

- Formation pilote : plafonnée à **305 €** (sur justificatif) + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.
- Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif)



aux instructeurs

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



aux enseignants

- Formation pilote : plafonnée à **458 €** (sur justificatif)
- Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif) - Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM.



aux structures

- 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.



Changements
au 1^{er} janvier
2018.



Changements
au 1^{er} janvier
2018.



aide financement parachute

- **1 200 €** (autogire, pendulaire, multiaxes)
300 € (paramoteur)
- L'opération **PARACHUTE DE SECOURS** consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FFPLUM, association ou OBL, labellisées ou pas, pour équiper leurs ULM servant à la formation, de parachute de secours.
- Tous les centres de formation FFPLUM peuvent accéder à cette aide. Pour être éligible dans le cadre de cette opération, il faut que le centre de formation :
 - soit affilié à la Fédération
 - propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé
 - s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).



sécurité aide kit balisage



- **150 €** Toujours avec l'aide de la DGAC, l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM. Depuis 2011, c'est près de 160 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.
- Conditions d'obtention du kit :
 - La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
 - Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
 - Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
 - La valeur de ce kit est d'environ 700 €.



NOUVEAU

Pour le remplacement de balises défectueuses, nous avons mis en place une procédure dans l'ESPACE PratiQ.

- **Formulaire de demande téléchargeable dans**
➤ **l'ESPACE PratiQ** sur ➤ <http://boutique.ffplum.info/>

Consultez le détail des principes et de la procédure sur le site fédéral www.ffplum.info

Retrouvez l'agenda ULM
sur ► www.ffplum.fr



Du 28 décembre au 9 janvier

Trophée Chott El-Djerid

rallye aérien au sud de la Tunisie
de la Fédération tunisienne
des sports aéronautiques.
Infos sur ► www.ftsaaa.com

19 janvier

Stage de réactualisation d'instructeurs ULM

au Club ULM Saint Lieux, dans le Tarn.
Pour tous renseignements et inscription,
tél. 05 63 41 63 22 ou mail
club.ulm.st.lieux@free.fr

Du 2 au 4 février

26^e Salon des formations et métiers

aéronautiques au Musée de l'air
et de l'espace du Bourget.

23 février

Stage de réactualisation d'instructeurs ULM

au Club ULM Saint Lieux, dans le Tarn.
Pour tous renseignements et inscription,
tél. 05 63 41 63 22 ou mail
club.ulm.st.lieux@free.fr

30 mars

Stage de réactualisation d'instructeurs ULM

au Club ULM Saint Lieux, dans le Tarn.
Pour tous renseignements et inscription,
tél. 05 63 41 63 22 ou mail
club.ulm.st.lieux@free.fr



Du 18 au 21 avril

Aéro Friedrichshafen

Le salon européen de l'aviation
générale, sur le parc des expositions de
Friedrichshafen ► www.aero-expo.com



Du 7 au 9 juin

France Air Expo

La 12^e édition du Salon d'aviation
générale sur l'aéroport du Bourget.
► www.franceairexpo.com



Du 20 au 27 juillet

Tour ULM 2018

Le rendez-vous incontournable
de l'ULM avec cette 23^e édition
à ne manquer sous aucun prétexte !
Infos sur ► www.ffplum.fr

ULM



BLOIS 2018 12 SEPT

www.ulmblois.fr

38^e Salon & Rassemblement ULM

Des capacités hors normes ...
Pour répondre à toutes vos exigences



TANARG
BioniX

Tout terrain, d'un confort inégalé, robuste et sûr, le Tanarg est un tricycle d'exception, devenu en quelques années le « Must » dans le domaine du pendulaire.

Précise, fluide, rapide et lente, la BioniX s'adapte à toutes vos envies grâce à sa configuration variable actionnée par le mécanisme breveté du « Corset ».

Vous serez séduit par l'énorme potentiel du Tanarg/BioniX, un voyageur infatigable à la pointe de la technologie, qui repousse les limites des ULM pendulaires.

air création
Toujours un ULM d'avance
www.aircreation.fr

615 ROUTE DE L'AÉRODROME 07200 LANAS - FRANCE. Tél : 04 75 93 66 66 • Fax : 04 75 35 04 03 • Email : info@aircreation.fr
Toutes les pièces détachées et accessoires pour votre ULM dans notre boutique en ligne <http://shop.aircreation.fr>

HELI-TECH

Centre de formation Pilote hélicoptère Classe 6

FORMATION BREVET CLASSE 6
Emport passager - Vol découverte

FORMATION INSTRUCTEUR
Hélicoptère Classe 6
Multiaxes - Autogire
Para moteur - Pendulaire
Réactualisation Instructeur

STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*



MAINTENANCE
VENTE HÉLICOPTÈRE CLASSE 6

Distributeur H3



249€*
L'heure de vol

FORMATIONS
PERSONNALISÉES
- LH 212 - H3 - CH7

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE



HTC 130

Hélicoptère
Ultra Léger
bi-place côte à côte



Cyclique instrumentalisé

Système de
sécurité innovant

Motorisations
innovantes

Système de
transmission innovant

Aérodrome de Montélimar Ancône
26200 MONTEILMAR - Drôme - France
+33 (0)6 36 64 64 13 - +33 (0) 4 75 04 21 02
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

JE VOLE, JE M'ASSURE !



AIR COURTAGE ASSURANCES



Votre courtier d'assurance
spécialiste de l'ULM



0 800 777 107



ffplum@air-assurances.com

Consultez-nous pour vos assurances...

Responsabilité Civile et Casse ULM
Hangar de parking d'aéronefs
« SUP'AIRSPORTS », l'individuelle accident du pilote multi-activités
Assurance de vos prêts immobiliers
RC des professionnels de l'aéronautique

Demande de devis sur www.air-assurances.com

