

ULM

info



LA FFPLUM
EST MEMBRE DU



Revue fédérale trimestrielle
JUIN 2018 • N° 104



Mondiaux de paramoteur La France au top

Pilotage d'été
L'ULM hydro



Le théorique ULM fédéral !

La plupart des grandes fédérations sportives connues du grand public délivrent des examens et produisent une pédagogie : équitation, plongée par exemple. Dans le domaine aéronautique les choses sont plus compliquées. Certaines délivrent leur diplôme en propre en lien avec le mouvement sportif (parachutisme, vol libre), d'autres ont une réglementation dépendant directement de l'Agence européenne avec des contraintes issues du monde professionnel mais avec aussi une pédagogie très élaborée (c'est le cas de l'avion, du ballon, du planeur ou de l'hélicoptère). Le cas de l'ULM est particulier puisque le théorique ULM dépend uniquement de l'autorité nationale. Les textes datent de 2000.

Que connaît-on de notre théorique ULM ?

Un programme, notre propre expérience, des QCM par-ci par-là mais sur le fond, les choses sont assez simples : il n'y a aucune publicité des examens du théorique ! Nous avons toujours dénoncé cet état de fait qui ne repose sur aucun texte précis et qui est très peu pédagogique. Comment se préparer à l'examen sans s'entraîner sur des exemples précis ? Comment un instructeur peut-il expliquer un échec d'un de ses élèves s'il ne connaît même pas les questions ? Pourquoi séparer la pédagogie et l'examen, surtout quand on découvre sur certains sites marchands l'intégralité de la base de questions ?

Certains, et de longue date, se sont émus du caractère obscur et inadapté de certaines questions. Face à ces incohérences, des efforts ont été faits pour « purifier » la base de questions. A une époque, la Fédération, avec d'autres, a participé à ce travail. Mais c'est clairement insuffisant. On ne conçoit pas un examen ULM en filtrant les mauvaises questions qui viennent du théorique avion pour la plupart. On conçoit un examen en lien avec une attente pédagogique principalement liée à la sécurité des vols.

La situation actuelle n'est donc pas à la hauteur de l'ambition d'augmenter significativement notre culture de sécurité. On découvre souvent la pratique par le théorique. C'est la clé de voûte. Il faut donc le moderniser en l'inscrivant dans la démarche d'ensemble instructeur/sécurité/pédagogie.

Nous souhaitons donc que la Fédération obtienne la délégation du théorique ULM en lien avec la DGAC à l'image de la FFVV avec le logiciel Wingu. Nous le souhaitons d'autant plus que nous n'avons aucun obstacle réglementaire pour le faire et que c'est une tendance de fond d'une pédagogie moderne. Cela permettra de fournir à la fois des ressources pédagogiques et en même temps des conditions simplifiées de passage de l'examen.

C'est un bel enjeu qui va demander du travail. Il faut savoir s'entourer tout en gardant l'originalité de notre mouvement. Mais dans la durée, c'est la manière la plus cohérente et la plus efficace d'optimiser notre sécurité et donc de pérenniser notre réglementation.

La Fédération y mettra tous les moyens nécessaires. C'est son rôle. Elle y est prête !



Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM



au sommaire du 104

- | | | |
|--|--|---|
| <p>2 Editorial
par Sébastien Perrot</p> <p>4 L'actu en bref
Quelques conseils et infos</p> <p>6 Le meeting de Gap-Tallard
par Corinne Monloubou</p> <p>8 Hydro ULM :
le Vol des Aigles
et les 10 ans d'Air des lacs</p> <p>10 Comité régional des
Hauts de France
par Jean-Marc Ketels</p> <p>10 BIA au club ULM
Livradois-Foréz par Jean-Noël Penin</p> <p>11 Pays de Loire : les BIA
décollent par Matthieu Garin</p> <p>12 La sécurité en chiffre
par Pierre Kolodziej</p> <p>13 Sécurité des vols :
comment réagir en cas de
panne de système ?
par Eric Galvagno</p> <p>14 L'assurance, un casse-tête !
par Claude Cordelle</p> | <p>15 L'ULM, ma passion
par Claude Cordelle</p> <p>16 Question d'assurance
par Caroline Cognet-Renard</p> <p>17 ULM électrique : week-end
à Saint-Auban
par René Fortin</p> <p>18 Performance : la coupe de
distance en paramoteur
par Didier Eymin</p> <p>20 Championnat : le World
Paramotor Championship
2018 en Thaïlande
par Mohamed Azzouni</p> <p>23 Championnat de
France ULM 2018
par Thérèse Porcheron</p> <p>24 Espace aérien : cartographier
les zones de sécurité
par Théo Variot</p> <p>25 Règlementation européenne,
la protection des données
par Jean-Laurent Santoni</p> <p>26 Innovation ULM :
un partenariat fructueux
par Christian Piccioli</p> | <p>27 Construction ULM
par Fabrice Lepeuve</p> <p>28 Assemblée générale 2018
par Sébastien Perrot, Denise Lacote et Commissions</p> <p>38 Enquête : panne moteur
en montée initiale
par Bernard Boudou</p> <p>40 Un siècle d'ULM :
l'aviation ultra-légère
s'installe en France par Gabriel Gavard</p> <p>42 Aides fédérales
L'ensemble des aides accordées aux jeunes,
aux instructeurs ou enseignants, aux structures,
et celles liées aux équipements de sécurité</p> <p>44 Agenda ULM
Les dates à retenir</p> |
|--|--|---|



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

Un trésor à entretenir

“Le rêve est un trésor qui s'évapore le matin”, selon l'écrivain Jean-Pierre Milovanoff. Le vol est très longtemps resté un rêve. Quand l'un de nous est enfin parvenu à s'élever, il est immédiatement apparu qu'il est nécessairement l'acteur conscient de son vol, et que son expérience ne s'évapore en rien au retour au sol : bien au contraire, elle grandit. Ce qu'il reste en commun avec le rêve, c'est le trésor. Celui du rêve est personnel, celui du vol est à partager. Et à préserver. ULM-Info répond aux deux missions.

Contribuez, notre passion a besoin de tous !



Un autocollant
est joint à ce numéro
◀



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
site ► www.ffplum.fr

Anciens numéros :
si vous souhaitez recevoir d'anciens
numéros, 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, Corinne Monloubou, Caroline Cognet-Renard, Pierre-Henri Lopez, Eric Galvagno, Christian Piccioli, Pierre Kolodziej, Jean-Marc Ketels, Mohamed Azzouni, Didier Eymin, Bernard Boudou, Jean-Laurent Santoni, René Fortin, Jean-Noël Penin, Matthieu Garin, Théo Variot, Fabrice Lepeuve.
Crédit Photos : FFPLUM, CA2S, G. Gavard.
Design & fabrication : Agence CA2S
Imprimé en France à 17 000 exemplaires.
ULM Info 104 © Tous droits réservés FFPLUM - 06.2018

► En couverture - Photo : Vol des Aigles



191, un numéro à connaître par cœur

Le numéro d'appel d'urgence aéronautique 191 est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

Depuis un téléphone fixe ou portable, le 191 est un numéro gratuit, utilisable 24h/24, 7 jours sur 7, destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique. Depuis avril 2017, appeler le 191 permet à l'ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Centre) de Lyon Mont-Verdun de déclencher les opérations de recherche et de sauvetage des occupants des aéronefs en détresse ou présumés tels dans la SRR France (Search and Rescue Region France / Recherche et secours de la région France).

Dans votre club, école ou hangar, exposez cette affiche pour faire connaître ce numéro d'urgence, qui peut sauver des vies en optimisant la recherche et les secours. Elle est téléchargeable sur le site de la FFPLUM,

► onglets Médias / Charte Graphique.



Formation d'enquêteurs



Le 22 mars, dans le cadre des accords passés entre la FFPLUM et la DGAC, nous avons encadré un séminaire destiné à la formation des EPI (Enquêteurs de Première Intervention), ces enquêteurs qui interviennent dans les régions sur les accidents en aviation légère.



Notre but était de leur apporter un regard particulier, approfondi et technique sur notre activité. Merci à Thierry Hespel pour l'accueil. Didier Eymin (Commission paramoteur, référent ballon motorisé).

Petites annonces gratuites

AIRcontact lance une nouvelle plateforme de petites annonces à destination des pilotes et fanas d'aviation... Plus qu'un "Bon Coin", ce service met à votre disposition un outil unique pour acheter, vendre, louer et communiquer avec simplicité, rapidité et efficacité.



A découvrir sur
► www.air-contact.com



Salve formatrice

Les éditions Cépaduès étoffent leur chapitre ULM avec de nouveaux auteurs et de nouveaux titres.

La 4e édition de "Comprendre pour mieux pratiquer l'ULM" par Didier Horn est destiné en premier lieu aux formateurs.

Elle leur épargnera de fastidieuses recherches ou de fâcheuses omissions. Après "Pilote un autogire" de Laure Peytavin et Jean-Marc Lezcano, Cépaduès prépare "Pilote un pendulaire" du même Jean-Marc associé à Ted Scymczak et "Pilote un multiaxe", associé à Fabrice Dubost.

Précisions sur
► www.cepadues.com

Secours à contrôler

Communiqué Scorpio : Nos systèmes SOS (à extraction pneumatique) des parachutes de secours pour delta, paramoteur, parapente et ULM léger qui sont sur le marché sont déjà très anciens. Nous avons constaté un vieillissement sur certaines pièces.

Par conséquent, nous vous demandons de nous les retourner afin que lui puissions les expertiser. Dans l'attente du retour de votre secours et vous en remerciant par avance, l'équipe Scorpio vous présente ses sincères et sportives salutations.

Contact : Stéphane Dantand / Scorpio
► www.scorpio.fr
info@scorpio.fr
04 50 72 58 90
06 81 11 50 68



Championnats Auvergne- Rhône-Alpes

L'édition d'ouverture s'est déroulée avec une forte participation : pas moins de 41 machines pour 61 pilotes et navigateurs.



Les 19 et 20 mai, les premiers championnats AURA (Auvergne-Rhône-Alpes) ont profité d'une très bonne météo, qui n'était pas gagnée au départ... L'accueil sur la plateforme de Feurs (Loire) a été formidable, exceptionnel de gentillesse, de dévouement et d'aide à tout moment pour que tout soit à notre disposition. Pour une première, ce fut un succès qui a été récompensé de compliments et de retours encourageants : *"Encore merci pour ce week-end, je crois que j'ai attrapé un nouveau virus", "Vous m'avez re-boosté pour continuer à progresser"...* Des messages qui nous apportent une grande satisfaction, à nous les organisateurs qui avons tenu à former une équipe exemplaire, solidaire et rigoureuse, œuvrant avec méthode pour que chacun vive sa compétition de la meilleure manière.



Un grand merci à nos directeurs de course, Samir Elari pour les Classics'Class et Bruno Liondore pour les paramoteurs. Tous deux ont su établir le bon niveau d'épreuves pour que chacun des pilotes puisse exprimer ses talents. Les épreuves étaient bien définies, avec des briefings de grande qualité. De leur côté, les directeurs de course ont énormément apprécié l'écoute, la confiance, l'humilité et le fair-play des pilotes et des navigateurs.

Le choix des épreuves de niveau "championnat de France", avec une notation et des tolérances assouplies, a permis à chacun(e) de participer selon sa motivation, son niveau et son expérience. Pourtant, selon les habitués, le formidable terrain de jeu était loin d'être facile. Cette superbe expérience nous encourage à la poursuivre l'année prochaine !



Noël Mazaudier

Représentant départemental FFPLUM (Rhône)
Commission compétition AURA



© Jean-Paul Clerc



© Apolline Poulain



© Bénédicte Thiriet



© Pierre-André Glauser



© Xavier Ropert

Cadrez, cliquez, contribuez !

► ulm-info@ffplum.org



Meeting de Gap-Tallard

.....
Le Comité régional PACA a participé activement à la fête aérienne du 12 mai.
.....

Déjà en 2013 et 2014, notre Comité avait répondu présent pour les portes ouvertes d'Agatha (Association Gap aéro Tallard Hautes-Alpes), groupement d'usagers et de professionnels, dont fait partie Thierry Simonet avec son entreprise de paramoteurs Back Bone.

Sur la plateforme de Tallard "aérologiquement idéale" pour tout humain désirant voler le plus possible, nous avons de nouveau monté notre stand et notre simulateur de vol "Guy Trier", mais cette fois pour un meeting aérien exceptionnel initié par le département des Hautes-Alpes en collaboration avec ses partenaires, dont la FFPLUM.

Un évènement d'exception...

Un meeting se caractérise par une bonne météo, son expo statique, ses présentations en vol, le nombre d'entrées, ses retombées médiatiques et le souvenir que chacun en garde. Pour l'expo statique, du beau monde ULM : paramoteur, autogire, biplan, hélico Ranabot ainsi qu'une nouveauté pour notre fédération : la montgolfière à motorisation électrique Flydoo.

Pour les démonstrations en vol, de l'excellent : la primeur de la saison 2018 de la PAF, l'équipe de voltige de l'armée de l'Air, Nicolas Ivanoff (multiple champion du monde de voltige aérienne, dont l'entretien de son Extra 330 LX se fait ici), de la voltige planeur et autres Skyraider, Noratlas avec largage de parachutistes, Bronco, hélicoptère de combat Tigre... Les nouvelles technologies étaient présentes avec les hommes volants Wingsuits et Franky Zapata, l'homme volant sur réacteurs donnant l'impression de faire très très vite du skate dans les airs... un régal !

Jean-Christophe Gibert, notre responsable régional et fédéral Formation et Sécurité, nous a montré le domaine de vol de son autogire, en réalisant une performance impressionnante de maîtrise d'un ULM.

Le meeting exposait une panoplie de l'aéronautique tout azimuts : historique, contemporaine et futuriste, avec une vraie place pour nos ULM aux côtés des plus grands aéronefs. Le tout mis en valeur par les commentaires éclairés et poétiques de Bernard Chabbert... Ce fut un grand moment.

Plus de 30 000 visiteurs ont profité gratuitement du spectacle des machines volantes sous un beau ciel bleu parsemé de nuages, au sein des montagnes encore enneigées. Quel cadre, quel bonheur !





Flora Charrieau et ses collaboratrices de la Maison de l'Air, les étudiants de Polyaero, notre partenaire formation, ainsi que l'ensemble des partenaires ont assuré brillamment l'organisation technique et médiatique. Mention particulière à Jean-Pierre de Lazzari, le délégué départemental de notre comité régional, co-organisateur et membre permanent d'Agatha, qui a su insuffler à ce meeting toutes les valeurs de la FFPLUM.

Olivier Gazagnes, peintre de l'instant aéronautique, a exprimé sa passion et son ressenti dans deux fresques surprenantes de talent.

... sur un site de partage aéronautique

Outre ce show aérien de grande qualité, Gap-Tallard offre au quotidien la particularité de réunir sur une même plateforme des acteurs fédérateurs, complémentaires et solidaires : le sport de haut niveau, l'industrie, les loisirs aériens où l'associatif et le business travaillent ensemble. C'est grâce à cet esprit de partage, cette ouverture d'esprit pour voler, faire voler et partager sans se prendre trop au sérieux, que se réalisent ici de grands projets, se créent de grands rassemblements d'aéronautique populaire et se vit une forte passion au quotidien.

La synergie de cet aérodrome résulte des volontés de tous les partenaires, notamment du Conseil Départemental et Régional, qui permettent aux jeunes, dès l'école et le collège de découvrir cette vie aéronautique locale et de poursuivre leurs études supérieures sur place, comme si ces volontés locales déroulaient un fil rouge à saisir le plus simplement possible. Cette situation où entreprises et associations cohabitent aisément représente aussi un poids économique non négligeable.

Patricia Vincent, Conseillère départementale du canton de Tallard, nous a confirmé que l'aérodrome avait un budget équi-



bré... un constat positif et unique pour notre région où la plupart des aérodromes et aéroports gérés par les collectivités sont en déficit. Gap-Tallard n'est rien de moins qu'un exemple du vivre ensemble aéronautique, de surcroît prospère. Une belle base pour la jeunesse, l'économie, l'avenir de Provence Alpes-Côte d'Azur et nos ULM.

Chacun peut ici s'imprégner et ressentir cet esprit de corps si particulier, que ce soit dans un hangar, dans un aéronef, sur le tarmac, assis dans l'herbe, accoudé à une barrière ou aux terrasses du Looping ou du DZ. Ici l'âme même du vol se vit tous les jours, sans modération, dans les idées, dans les paroles, mais surtout dans la réalité grâce à une véritable envie de tous les acteurs. Au-delà du meeting du 12 mai, c'est tout cela "l'esprit aéro Gap-Tallard". Le rêve d'Agatha s'est réalisé...

Comme l'a dit Christian Piccioli, lors du dîner de clôture, entouré par Bernard Chabbert, Françoise et Xavier Bonnardel, fondateurs de Polyaero : "Dominique Méreuze aurait été heureux ce soir".

Corinne Monloubou
Comité régional PACA





Le Vol des Aigles, pôle national de vol hydro

Basée sur l'aérodrome de Biscarrosse depuis 2010, l'école de pilotage ULM Le Vol des Aigles est spécialisée dans la formation d'élèves et d'instructeurs dans les classes multiaxes et autogire.



Laurent Venet, son fondateur, a délivré avec son équipe plus de 180 brevets et compte aujourd'hui plus de 10 000 heures de vol.

Les formateurs sont d'anciens pilotes de chasse ; son épouse Cathy gère toute la partie sol, de la planification des vols à la comptabilité et la communication.

Thomas Gadaud effectue la maintenance des aéronefs et Pierre Couder est responsable de la cellule autogire.

Le site de Biscarrosse, capitale de l'hydravation, a permis de développer dès 2010 une activité hydro multiaxes et des baptêmes de l'air.

En mai 2012, sous l'initiative de Laurent, Dominique Méreuze et Pierre-Henri Lopez, le PNVH (Pôle national vol hydro) a vu le jour avec pour vocation une instruction de qualité, spécialisée sur les techniques d'utilisation d'un ULM sur une hydrosurface d'eau douce.

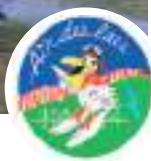
Cette instruction menée par stage de cinq jours réservable toute l'année comprend une journée théorique avec briefing global : technique de décollage, décollage sur un flotteur, en cercle, amerrissage en condition miroir, arrivée au ponton.

La seconde partie pratique se déroule à bord du Storch amphibie de Flysynthesis, une excellente machine parfaitement adaptée aux besoins du stage.

De nombreux stagiaires sont venus de multiples horizons (Polynésie, Nouvelle-Calédonie, Guadeloupe, Réunion, ...) trouver la formation adaptée à leur besoin, et plusieurs dizaines de labels hydro ont été délivrés.

Site ► levoldesaigles.fr

Les dix ans de l'hydro-club Air des lacs Pluvieux mais heureux !



Dans le cadre de la fête nationale des Sports aériens, c'est tout un programme qui avait été élaboré pour Aveyrolacs 2018, du 5 au 13 mai à Villefranche-de-Panat (Aveyron). La météo très médiocre dans la région n'a hélas pas permis à toutes les machines inscrites d'y participer.

En hydro, outre le Savannah et le Weedhopper du club ainsi que le Transat de Roland Boissière, seul l'équipage suisse d'Alex Kollep avec son magnifique FlyWhale et un hydravion ont profité du lac. D'autres ont dû faire demi-tour, ou se détourner vers un climat moins hostile. Malgré tout, la journée du vendredi 11, particulièrement ensoleillée, a permis à une quinzaine de machines terrestres de nous rendre visite.

A compter du jeudi, le simulateur de vol du Comité régional Occitanie était opérationnel, et l'équipe des Citoyens du Ciel était présente à nos côtés pour animer les dernières journées et faire voler quelques personnes en situation de handicap.

Pour clôturer dignement ce rassemblement, l'ambiance était festive le samedi soir au repas tradi-

tionnel servi à la salle municipale du lac. Un vin d'honneur l'avait précédé, avec la participation du député de l'Aveyron, de la conseillère départementale, de l'adjoint au maire et de Pierre-Henri Lopez, président du PNVH (Pôle national vol hydro). Tous nous ont affirmé leur soutien, et nous les en remercions.

D'autres événements sont au programme sur notre lac, à commencer par la finale de la Coupe des citoyens les 23 et 24 juin.

Toutes les infos sur
➤ ulm.hydro.airdeslacs.free.fr

et ➤



.....
Les membres de
l'hydro-club Air des lacs
.....

CartaBossy.com



RÉALISÉE PAR UN PILOTE, CHOISIE PAR DES MILLIERS DE PILOTES !

Une carte **réglementaire** tout-en-un,
avec toutes les infos utiles pour votre vol.
Lisibilité et exhaustivité: plus de 1000 aérodromes
dont **550 terrains ULM** avec l'affichage des QFU
préférentiels, orientation, sens du tour de piste,
points de report VFR.

APPLI &
FICHIERS
OFFERTS

STANDARD : 19,5 €
WEEK-END : 12,5 €
MURALE : 28 €

BOUTIQUE ET INFOS SUR CARTABOSSY.COM

Publicité



Le Nord s'active

Mai a été un mois animé pour le Comité régional des Hauts-de-France.

Cela a commencé le premier week-end du mois lors de la 15e Kermesse aéronautique organisée par l'aéroclub de Picardie sur l'aérodrome d'Amiens-Glisly. Les 8 000 visiteurs ont pu admirer cinq classes d'ULM : paramoteur, pendulaire, multiaxes, autogire et hélicoptère. Sur notre stand, plus 200 personnes ont pu s'initier au pendulaire grâce au simulateur du Comité.

Le 2e Tour ULM des Hauts-de-France, avec au départ d'Arras-Roclincourt 25 ULM (4 pendulaires, 7 autogires et 14 multiaxes), a été le second temps fort du mois. Avec quatre étapes réparties sur trois jours, nous avons réussi malgré une météo pas toujours favorable à ramener tous nos ULM à bon port. Pour la majorité des participants, le Tour s'est terminé le dernier soir par un repas festif suivi d'une soirée dansante dans le hangar des Godasses Volantes sur l'aérodrome de Roclincourt.

Les étapes du Tour nous avaient amenés à Abbeville, où nous avons partagé le tarmac avec une bonne trentaine d'avions, dont des Chipmunk et Beagle Bulldog venus de Grande-Bretagne, du Benelux et de France, ainsi qu'une soirée à Maubeuge où la famille Claisse (Les Ch'ti paramoteurs) nous ont servi un couscous royal, puis le samedi midi, pour notre escale en Belgique, sur l'aérodrome privé d'Amougies, nids des VL-3, où Jean-Baptiste Guisset, un des patrons de JMB Aviation, nous a accueillis dans son restaurant. Nous pensons déjà au 3e tour ULM des Hauts-de-France, avec une étape en Angleterre pour fêter les 110 ans de la traversée de la Manche par Louis Blériot.

Enfin le 23 mai, au centre sportif Les 3 Doms à Montdidier, nous avons pu faire découvrir la pratique du pendulaire avec notre simulateur à une centaine de jeunes des Lycées de l'académie d'Amiens, dans le cadre du Challenge des Jeunes organisé par l'Union nationale du sport scolaire avec l'aide du Conseil régional des Hauts-de-France.

Jean-Marc Ketels
Comité régional
des Hauts-de-France



Le club ULM Livradois-Forez intervient pour le BIA



L'installation du BIA à Ambert repose sur les membres de notre club ULM, en très bonne relation avec l'aéroclub local.



Le 31 janvier, un voyage pour les jeunes en BIA s'est déroulé pour la deuxième fois. Douze collégiens étaient accompagnés par des membres du club ULM, de l'aéroclub, des intervenants extérieurs ainsi, bien sûr, que des professeurs des collèges d'Arlanc et d'Ambert. Ici, chaque matière du BIA est enseignée par un professeur différent, ce qui plaît beaucoup aux jeunes.

Le car nous a d'abord amenés au lycée professionnel Roger Claustres de Clermont-Ferrand, qui accueille 800 élèves (la moitié en internat) sur 15 000 m² de salles et d'ateliers, avec une vue magnifique sur la ville et le Puy de Dôme. La projection d'un film sur le lycée et le campus des métiers a permis de survoler les nombreuses formations, en particulier celles aéronautiques, avant une visite des différents ateliers où des jeunes travaillaient.

Le groupe a ensuite rejoint l'autre site du lycée dans la zone aéroportuaire d'Aulnat. Après une conférence sur les principales formations par un enseignant de BTS, il a découvert un atelier dédié à l'entretien et à la réparation de moteurs, ainsi qu'à l'électricité, qui abrite deux Mirage, un Cessna et un hélicoptère. Ici les jeunes passent tous le BIA, et les enseignants favorisent l'autonomie à tous les niveaux.

L'après-midi, collégiens et accompagnateurs ont été accueillis à proximité aux Ateliers industriels de l'aéronautique (AIA), chargés de la maintenance des aéronefs de l'armée de l'Air. Lors de notre venue, on y travaillait sur des Transall, des Mirage, des Rafale, des hélicoptères et même des A-400M.

L'étape suivante était le site de HOP. Cette compagnie filiale d'Air France possède 70 avions. La maintenance de cette flotte est assurée ici, parfois aussi celle d'appareils d'Air France, ainsi que l'aménagement des cabines.

Nous avons ensuite repris la route vers Ambert, au terme d'une journée riche en enseignements.

Jean-Noël Penin
Club ULM Livradois-Forez



Initiation aérienne

Les BIA du Collège Guillaume Appolinaire de Bouloire (72) décollent en ULM.

Tout est parti d'une idée de Corinne Herbelin, enseignante et pilote instructrice 3-axes depuis 2011, passionnée par le pilotage, les avions, les planeurs et l'ULM, de réaliser ce pari : et si j'ouvrais les élèves au monde de l'aéronautique et du pilotage ? Après présentation du projet à la direction du collège et aux autres enseignants, le BIA a été lancé en 2017.

Enthousiaste et déterminée, Corinne mène son projet de formation totalement gratuite en collège, et, pour accompagner les élèves en dehors de son service, a mis en place un logiciel de formation informatique leur permettant, seuls ou accompagnés de professeurs, de préparer chacun des thèmes de l'examen du BIA.

Ce 11 avril, j'ai rencontré Corinne avec ses élèves sur l'aéroport du Mans, en compagnie d'Alain Gibert, le président du comité régional ULM des Pays de Loire, et avec le concours du

manager de l'aéroport. Nous avons tous beaucoup apprécié la visite de la tour de contrôle avec Julien, l'agent AFIS en situation réelle de gestion du trafic, et expliquant avec pédagogie et gentillesse.

Les pompiers nous ont également impressionnés par leur présentation. Puis les élèves ont approché les diverses classes d'ULM pendant deux heures. Ils se sont installés à tour de rôle dans un FK-9 pour étudier les commandes et les instruments... "C'était super !" Gageons que cette étape restera gravée dans leur mémoire.

De telles initiatives sont à développer, car nous manquons de jeunes pilotes à la FFPLUM. Souhaitons bonne chance aux élèves de Corinne pour l'obtention de leur BIA. Avec la clé pour les brevétés un vol d'initiation à bord de l'ULM du Club Olympique de Pontlieur, Section ULM Le Mans-Arnage !

Matthieu Garin

Commission jeunes et BIA
au Comité régional des Pays de Loire



COMITÉ RÉGIONAL ULM



Publicité



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

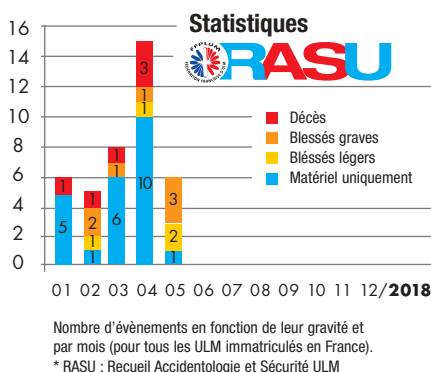
615 ROUTE DE L'AÉRODROME 07200 LANAS - FRANCE. Tél : 04 75 93 66 66 • Fax : 04 75 35 04 03 • Email : info@aircreation.fr
Toutes les pièces détachées et accessoires pour votre ULM dans notre boutique en ligne <http://shop.aircreation.fr>

La sécurité en chiffres

La Fédération publie ici, mois par mois, les données de l'accidentologie. Les améliorer est l'affaire de tous !

ACCIDENTS 2018	DÉCÈS	GRAVES	LÉGERS	MATÉRIELS
TOTAL VICTIMES	6	7	4	
TOTAL ACCIDENTS	6	4	3	23

Le tableau ci-dessus résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} janvier au 30 mai 2018, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels. Les statistiques mensuelles sont réactualisées selon les



dernières informations connues (voir le graphique ci-dessous), même si tous les accidents de faible gravité peuvent ne pas figurer sur le mois en cours car ils nous parviennent parfois tardivement.

Depuis le début de l'année deux accidents avec départ de feu à l'impact ont été recensés, les équipages ont pu s'extraire à temps, un troisième cas de crash semblait présenter une fuite d'essence mais sans départ de feu.

Notre attention s'est également portée sur certains accidents, pas nécessairement mortels mais qui semblent a priori avoir pour origines un manque de vitesse en manœuvres proches du sol (par exemple : décrochage lors d'un retour sur piste après une panne moteur au décollage).

Sur ce point, les statistiques montrent que la gravité des impacts consécutifs aux décrochages à quelques mètres de hauteur est généralement bien plus importante, et donc logiquement plus mortelle, que celle des suites aux atterrissages trop longs.

Par ailleurs, la saison des vols a pleinement débuté et d'après les statistiques des années précédentes, nous savons que l'accidentologie augmente en général en avril-mai pour atteindre un pic en période estivale. Il va donc falloir tous nous mobiliser pour essayer de conserver au mieux notre sérieux, aussi bien sur le plan technique de nos machines que sur nos objectifs de vol. Ainsi, n'oublions pas que la qualité majeure d'un pilote ne se mesure pas à son courage, mais plutôt à la sagesse dont il sait faire preuve.

Nous vous souhaitons à tous d'agréables vols.

Pierre Kolodziej
Commission sécurité des vols

Info Club



10 nouvelles structures affiliées depuis le précédent numéro



M Alpine Flying School
Aérodrome du Chevalet
05140 Aspres Sur Buech
☎ 06 11 52 69 95 ➤ Alpineflyingschool.fr

P Doubs Paramoteur
16 rue de Glamondans
25110 Dammartin Les Templiers
☎ 06 80 46 33 22 ➤ www.doubs-paramoteur.fr

M Gap-Tallard ULM
Aéropole de Gap-Tallard - Inter Hôtel Le Cap
05130 Tallard ☎ 06 59 35 66 06
➤ www.gap-tallard-ulm.fr

M Horizium
16 chemin de la petite Ville 44570 Trignac
☎ 07 88 50 78 00

M Aéroclub du Dauphiné
Aérodrome de Versoud 38420 Le Versoud
☎ 04 76 77 28 46
➤ www.aeroclubdauphine.fr

M Aéroclub Jean Mermoz
14 rue de l'aviation - Aérodrome de Muret-Lherm
31600 Muret ☎ 09 66 42 08 73
➤ www.acjmermoz.com

M/A Junca et fils
Base ULM - Tra de Ponteilla 66300 Llupia
☎ 06 88 21 84 58

M Logit'air
Rue des Petits Bus - Ferme de la Loge
60590 Flavacourt ☎ 03 44 84 94 79
➤ www.gite-de-la-loge.com

M/H Perpignan Hélico
Avenue Maurice Bellonte - Pole Hélico
66000 Perpignan ☎ 06 16 37 14 98
➤ www.perpignan-helico.fr

M R-Aventure
Rue Principale 05130 Valsesres ☎ 06 82 53 88 73
➤ www.r-aventure.com

COMMENT RÉAGIR en cas de panne de système ?

Lorsque nous sommes confrontés à un évènement soudain, non préparé, notre niveau de stress peut rapidement dépasser la limite au-delà de laquelle tout notre corps est figé, tant physiquement que mentalement.

C'est pour repousser cette limite, lors de vos vols, que nous vous avons proposé des méthodes de gestion des vulnérabilités (IPADE), et d'amélioration du jugement et des décisions (règle des 3R). Revoyez votre Mémo de Sécurité du pilote ULM si besoin.

Ainsi, échafauder un plan d'action rend l'imprévu négociable, et accroît la faculté de s'adapter. De même, l'utilisation de check-lists ou de moyens mnémotechniques permet de se "raccrocher à la branche" quand on semble pris au dépourvu.

C'est pourquoi, quand un de vos systèmes tombe en panne sur votre ULM, il est bon de se référer à la méthode suivante

1. On ne se précipite surtout pas !
2. On gère son pilotage et la trajectoire de son ULM.
3. On prend une bonne respiration et on expire lentement afin d'éviter un emballement du rythme cardiaque, et garder tous ses moyens au maximum.
4. On applique le moyen mnémotechnique CAPS
5. On lit la check-list correspondante, si elle existe.
6. On évalue l'efficacité de nos actions, et en fonction du résultat on reboucle en repartant au 1. Au cas où.



Mais qu'est-ce que le CAPS ?

Il s'agit d'un acronyme qui va vous permettre de passer en revue les différents éléments susceptibles de résoudre votre problème, ou de vous assurer que la panne est bien réelle et ne résulte pas d'une erreur de manipulation, d'un oubli ou d'une vision erronée de la situation.

Ainsi chaque lettre correspond à :

C : Commande
A : Alimentation
P : Protection
S : Signalisation

Un exemple :

Vous émettez sur une fréquence et vous n'obtenez pas de réponse du contrôle : votre radio est-elle en panne ? **Tout d'abord appliquez la méthode ci-contre :**

- C** : Commande, ma radio est-elle en marche ? Le bouton de volume est-il bien réglé ? Mon alternat fonctionne-t-il correctement ?
- A** : Alimentation, ai-je de l'affichage ou le témoin d'alimentation est-il bien allumé ?
- P** : Protection, si ma radio est protégée par un fusible, ce dernier a-t-il sauté ?
- S** : Signalisation, suis-je sur la bonne fréquence ?

Ce n'est qu'après avoir passé tous ces éléments en revue que vous pourrez conclure à une défaillance ou pas de votre radio.

Lorsqu'une panne survient, il est vital de garder la maîtrise de son vol et de bien gérer les priorités. Pour cela seules une bonne formation, une bonne préparation, et la mise en œuvre de méthodes simples mais efficaces, peuvent garantir de reprendre le dessus, et poursuivre le vol en toute sécurité.

Appropriiez-vous l'IPADE, les 3R et le CAPS et vous resterez, en toutes circonstances, le maître à bord !



L'assurance, un casse-tête !

Tel est le ressenti de la plupart des pilotes d'ULM. L'évolution fédérale vise à l'améliorer. Quelle formule faut-il choisir pour la responsabilité civile (RC) : la RC Utilisateur ou la RC Aéronef ?

La RC Utilisateur

est attachée au pilote. Elle le garantit pour les dommages qu'il peut causer à des tiers (y compris son passager).

La RC Aéronef

est attachée à une machine. Elle garantit tous les pilotes de cette machine pour les dommages qu'ils peuvent causer à des tiers, y compris au passager.

Avec une RC Utilisateur, le pilote est garanti pour les dommages causés aux tiers quelle que soit la machine qu'il pilote, alors que la RC Aéronef ne garantit les pilotes que s'ils sont aux commandes de la machine désignée.

En résumé, la RC utilisateur, plus économique, est la formule retenue par la majorité des pilotes propriétaires de leur machine et la RC Aéronef est la formule retenue pour les machines Club puisqu'elle permet à cinq, dix ou même vingt

pilotes de se trouver garantis avec cette machine moyennant une cotisation correspondant à environ deux utilisateurs... Voici pour les RC obligatoires.

La RC Stationnement

est incluse dans les cotisations RC Utilisateur et RC Aéronef et ne nécessite qu'une simple déclaration de l'identification de la machine. Cette extension garantit les propriétaires de machines principalement pour le cas où elles provoqueraient des dégâts par incendie aux machines voisines ou au hangar.

De l'évolution des assurances de l'ULM

Dès l'origine du mouvement ULM, il a fallu mettre en place des contrats collectifs au profit des pilotes car aucune compagnie ne voulait assurer ce risque individuellement : le marché était trop petit

et le risque avait très mauvaise réputation ! Le problème était alors de trouver des assureurs, et ensuite de les conserver. Quand l'ULM a commencé à prendre de l'ampleur, l'équilibre financier des contrats était encore très aléatoire et les compagnies ne se bouscuaient pas sur ce marché... De plus, le contexte de la fédération était alors assez chaotique.

Heureusement, Dominique Méreuze a pris en main le destin de la Fédération, et l'assurance a été un dossier qu'il a traité en priorité, en s'attachant à ce que les marchés restent toujours sains pour espérer pouvoir toujours disposer d'assureurs... C'est ainsi qu'est née l'UFEGA (le regroupement avec les fédérations des planeurs, des constructeurs amateurs et des hélicoptères) et qu'Air Courtage est ensuite devenu le courtier de la Fédération.

Aujourd'hui, les schémas de fonctionnement imaginés à l'époque deviennent



obsoletes. Les outils utilisés alors ont bien besoin d'être actualisés. Le monde a changé ! Tablettes, smartphones, les puissances extraordinaires des nouveaux outils de communication bouleversent tout... Les modes de consommation aussi ont changé, tout comme notre environnement législatif. Il faut impérativement nous mettre à niveau. C'est dans ce contexte que je viens aider la Fédération pour tout ce qui concerne l'assurance.

Depuis longtemps, la FFPLUM encaisse les cotisations d'assurances en même temps que ses adhésions. Demain, elle ne pourra plus faire d'opérations d'assurances sans avoir l'une des qualifications réservées aux acteurs du marché de l'assurance et sans être inscrite à l'Orias.

La Fédération a donc décidé de devenir Mandataire d'Intermédiaire d'Assurances

Pour cela, il fallait qu'elle dispose d'un référent, c'est-à-dire d'une personne justifiant d'une capacité professionnelle appropriée. Connaissant bien le contexte des assurances de l'UFEGA et de la FFPLUM pour avoir participé à toutes les négociations avec Dominique Méreuze depuis 2011, je me suis volontiers engagé à participer activement à ce challenge de la rénovation de toute la partie assurances.

Certaines fonctions de conseils envers les adhérents FFPLUM jusqu'ici exercées par Air Courtage seront demain exercées en interne, ce qui implique pour la FFPLUM d'acquérir ces nouvelles compétences en assurances.

Cette évolution se fait en parfaite coordination avec Air Courtage, dont nous devenons donc les mandataires. Elle sera effective en cours d'année 2018.

Nous nous sommes fixés le but de rendre les adhésions de la prochaine saison plus fluides, mieux personnalisées, de penser particulièrement aux instructeurs et de proposer de nouvelles garanties. Comme le sujet est en pleine réflexion, c'est le moment de nous remonter vos besoins et vos idées !

Claude Cordelle
Conseiller technique Assurances
ccordelle@ffplum.org



L'ULM, ma passion

Pour moi, l'ULM est l'accumulation de souvenirs extraordinaires... C'est d'abord, en 1994, la rencontre de Dominique dont je me suis retrouvé passager arrière de son Clipper dans le sud tunisien alors que j'étais élève pilote.



Pendant ce raid, j'ai découvert le bonheur qui transpirait chez chacun des participants, et je me suis dit "quand je serai grand, moi aussi, je ferai ça !". Une fois lâché, j'ai donc bouclé quelques tours de France ULM (ça s'appelait comme ça) en pendulaire avec une aile Fun et un Rotax 503...

On était deux sur la machine, on arrivait souvent dans les derniers et il ne nous restait souvent que des places lointaines pour planter notre tente.

Et puis, toujours en pendulaire, j'ai vécu des moments extraordinaires en survolant Madagascar avec mes amis d'AirFlash, puis bien d'autres aventures... Comme je suis curieux, j'ai aussi expérimenté le multiaxe et accompagné Thierry Barbier dans ses aventures en Nynja au Brésil en 2011, et aux USA l'année suivante.

Je suis ensuite passé au gyro qui m'a aussi emmené dans de nombreux périples. Puis une courte expérience en hélico classe 6 qui s'est arrêtée brutalement en octobre 2015, la veille d'une réunion de travail sur l'assurance à la FFPLUM ! Finalement, tout s'est bien passé puisque je suis ressuscité et ma passion pour l'ULM est restée intacte.

Claude Cordelle



Téléchargez et consultez la dernière édition du guide de l'assurance ULM sur www.ffplum.fr





Questions d'assurance

par Caroline Cognet-Renard

Avec cette page débute une nouvelle rubrique régulière, où Air Courtage Assurances, courtier spécialiste de l'ULM, répond aux interrogations que vous adressez à

➔ ffplum@air-assurance.com

La plupart des clubs proposent aux pilotes de louer des places de parking pour entreposer leurs aéronefs. Est-ce que l'assurance fédérale me couvre ?

En tant que propriétaire de la machine, vous avez une obligation de l'assurer pour les risques qu'elle peut causer à des tiers, notamment en cas de départ d'incendie lors du stationnement (cas le plus fréquent de sinistre)

Si vous avez souscrit une assurance RC Utilisateur (attachée au pilote) par l'intermédiaire de l'offre proposée par la FFPLUM, ou une assurance RC Aéronef (attachée à l'aéronef), les risques en stationnement sont automatiquement garantis (c'est pour cela que vous déclarez le numéro d'identification).

Conseil + : si l'environnement au sein duquel votre aéronef est stationné représente un risque potentiel de dommages à autrui d'une valeur de plus de 5 000 000 €, vous devez solliciter une extension auprès du courtier fédéral.

Je suis instructeur affilié à la FFPLUM. Comment suis-je assuré par l'assurance fédérale ?

En tant que « professionnel » de l'instruction et la pratique de l'ULM étant considérée comme une activité sportive à risque, vous encourez une obligation de sécurité vis-à-vis de votre élève.

Si vous avez souscrit une assurance RC Utilisateur par l'intermédiaire de l'offre

proposée par la FFPLUM, vous êtes couvert en cas de réclamation dont vous pourriez faire l'objet suite à un accident subi par votre élève pendant les vols en double commande, ou pendant les vols lâcher. L'assurance fédérale indemnise la victime ou ses ayants droit pour les préjudices subis et vous permet d'assurer votre défense pour payer les honoraires d'avocat et de procédure. Sans recherche de « preuve de la faute », une indemnité est proposée à l'amiable à la victime ou à ses ayants droit. Des frais de défense au pénal sont également prévus si vous étiez recherché pour homicide involontaire par exemple.

Point Réflexe : votre élève doit en revanche absolument être licencié à la FFPLUM. En vertu du Code du Sport, vous devez lui avoir vivement recommandé la garantie Individuelle Accident qui le couvre en cas de décès, invalidité, frais médicaux et assistance pour les dommages corporels pouvant être subis au cours de sa pratique (celui-ci peut se blesser tout seul, sans que votre responsabilité ne soit engagée, qu'il soit au sol ou en vol...).

Je donne un coup de main pour l'entretien des machines au sein de mon club mais je ne suis pas un professionnel... Ma responsabilité peut-elle être recherchée en cas d'accident et comment suis-je assuré ?

Toute personne pouvant avoir concouru aux circonstances d'un accident peut

effectivement se voir recherchée en responsabilité... La Fédération a prévu ce risque dans le cadre des contrats d'assurances souscrits pour la protection de ses membres. Ainsi, la responsabilité civile des membres d'une structure affiliée à la FFPLUM est effectivement garantie quand ils interviennent sur des machines du club à titre bénévole et la garantie de protection juridique interviendra en défense, y compris sur le plan pénal le cas échéant.

Point Réflexe : il y a donc lieu de bien vérifier que chaque personne agissant sur les machines est :

- ➔ elle-même licenciée à la FFPLUM,
- ➔ ou membre du club lui-même affilié à la FFPLUM.

Je viens d'avoir mon autorisation pour l'emport de passager. Que dois-je faire ?

Si vous voliez seul jusqu'à présent, vous aviez probablement souscrit l'assurance RC Utilisateur Monoplace. Dès lors que vous emportez un passager, votre responsabilité s'aggrave puisque potentiellement, vous pourriez être mis en cause par votre passager ou sa famille en cas d'accident. À ce titre, vous devez demander auprès de la FFPLUM de transformer votre assurance RC Utilisateur Monoplace en assurance RC Utilisateur Biplace.

Conseil + : tout comme vous l'avez certainement souscrite pour vous, la garantie Individuelle Accident est également disponible pour votre passager. Sans besoin de le dénommer, l'occupant de la place passager au jour de l'accident bénéficiera d'un capital forfaitaire pré-déterminé en cas de décès (selon les capitaux que vous choisissez pour lui). Cette garantie vient en plus de la protection dont il bénéficie automatiquement au titre de votre assurance RC Utilisateur Biplace (indemnisation plus longue).



Week-end électrique à Saint-Auban

Les 14 et 15 avril, c'est dans des conditions aérologiques idéales que George Blottin a fait découvrir la magie de sa motorisation.

Ces deux journées de découverte du paramoteur électrique se sont tenues sur l'aérodrome de Château-Arnoux-Saint-Auban au sein des Ailes jarlandines, notre club présidé par Vasco Righi. Jarlandin ? Ce nom est lié à la fabrication de jarres à Château-Arnoux au temps du transport de marchandises sur la Durance.

Des avantages bluffants

Il n'était pas nécessaire d'être expert pour apprécier les avantages de l'électricité tant ils étaient flagrants... à commencer par la mise en œuvre qui se résume à un interrupteur à basculer sur « ON » et à la manette de commande de puissance à initialiser par quelques tours d'hélice.

Avec son plein d'électrons pour une heure de fonctionnement, il faut tout de même supporter près de 27 kg sur les épaules. Mais grâce à l'absence d'essence en mouvement et à un centre de gravité placé très bas et près du corps, on retiendra de la manipulation plutôt l'encombrement que le poids de la machine.

George a retenu une voile Ozone de 26 m². Ses évolutions techniques et sa légèreté rendent son gonflage et son pilotage rapidement accessibles aux néophytes. Le décollage est certainement la phase qui profite le plus des avantages de la motorisation électrique tellement elle est disponible, docile, souple et puissante.

Avec un vent quasi calme George, décolla systématiquement en un ou deux pas... la poussée délivrée était bluffante. Quant au bruit, c'est simple, il n'y en a pratiquement pas. Un vrai bonheur pour le pilote et les

riverains. Bien évidemment, George nous gratifia de quelques passages bas dans l'axe de piste.

Pour ma part, j'ai beaucoup apprécié la possibilité d'arrêter le moteur à souhait, histoire de profiter pleinement des ascensions, fussent-elles dynamiques ou thermiques. Dans ce domaine, George a mis en évidence ses talents de parapentiste dans les pompes de basses couches présentes sur la périphérie de l'aérodrome. Bien aidé par la disponibilité sans faille de son moteur, il n'hésita pas à le couper et à le remettre en route au gré des entrées ou des sorties de zones ascendantes, de quoi faire durer le vol bien au-delà des 60 mn de réserve en électrons. Un vrai bonheur en perspective pour tous les butineurs de pompes...

L'atterrissage profite lui aussi de cette possibilité de remise de gaz en cas d'approche non stabilisée. Le poids de la sellette ne semble pas altérer cette phase ; nous n'avons pas vu George en souffrir. En tout cas il ne s'en est pas plaint.

Silencieux, mais coûteux

Christian Piccioli, président du Comité régional toujours présent à nos côtés, et également de la Commission développement durable de notre fédération, a profité de cette démonstration pour effectuer un contrôle des nuisances sonores avec son sonomètre, prouvant ainsi que parfois le bruit de fond est plus important que le bruit du paramoteur électrique. L'estimation de son volume sonore, déduction faite du bruit de fond, s'élève à 47 dB.



S'il fallait résumer les impressions résultant de la présentation qui nous a été faite de la motorisation électrique, je citerais les « Wouah », les « Haaa », les « Oui quand même » et autres « J'en veux un »

Bien sûr, passer à la caisse est une autre affaire, qui engage à partir de 12 900 € pour un paramoteur électrique complet Exomo. Dans le cadre de notre association, nous réfléchissons d'ores et déjà à un achat pour une location à un prix très accessible.

René Fontin

Les Ailes jarlandines



Spécificités

Poussée en tripale ou quadripale :
60 à 70 kg (Poids pilote maxi 85 kg)

Poussée avec une bipale :
50 kg (Poids pilote maxi 70 kg)

Poids des batteries :
47-65-75 Ah / 13-18-21 kg

Temps de vol avec :
47-65-75 Ah / 35-50-60 mn

Capacité :
47-65-75 Ah / 2,6-3,6-4,3 KWh

Moteur : Brushless Outrunner
Transmission : 1 sur 1 (direct drive)
Puissance : 15 ch
Max RPM : 2 100 t/mn
Diamètre hélice : 130 cm

George Blottin
Aéronature à Buzignargues (34)
1^{ère} base ULM électrique
► george.aero@free.fr
► www.aeronature.com



Coupe de distance en paramoteur

Cette sympathique pratique du paramoteur s'avère très séduisante, car elle permet de se faire plaisir en vol sans avoir les contraintes et parfois les risques de la compétition, tout en partageant cette expérience avec les copains.

On vole, on se pose si nécessaire ou utile (météo dégradée), on repart on se repose pour dire bonjour à un ami, on repart, on ne prend pas de risques. Tel est l'esprit de la Coupe française de distance en paramoteur (ou CFDM), à laquelle je m'intéresse depuis quelque temps.

J'ai ainsi décidé de m'entretenir avec Julien Heyl, le créateur de cette CFDM, pour qu'il m'explique ses motivations, et avec Claude Montfort, 1^{er} au classement de l'année 2017.

Claude a parcouru 8 471 km en individuel et 16 314 km en équipe avec comme maîtres mots plaisir, sécurité et convivialité : l'esprit de « Génération ULM ».

Un vrai bonheur de rencontrer ces purs et durs de l'esprit ULM que nos anciens ont créé !

Julien Heyl est licencié à la FFPLUM depuis 16 ans en catégorie Paramoteur. Ces dernières années, il a fait « 400 fois le tour du même bois », comme il dit. Il cherchait donc un moyen de renouveler son intérêt pour le vol. Lors d'une récente édition du rassemblement de Basse-Ham, il a assisté à une conférence sur l'intérêt du vol organisé par la Fédération. Selon le coach sportif qui intervenait, la clé de la motivation réside dans la formulation d'objectifs personnels, aussi modestes soient-ils.

Du coup, il s'est rendu compte qu'en volant quasiment toujours seul, il ne partageait que trop peu sa passion.

Suite à la lecture d'un compte-rendu de la CFD (la Coupe de distance de parapente), il a commencé à essayer d'appliquer le concept au vol motorisé. Quand Jean-François Larvoire a proposé, dans l'indifférence générale des parapentistes, son idée d'enveloppe convexe, il tenait enfin le bon concept et a fait les premiers essais informatiques. Quelques compétences basiques en traitement des données lui ont permis de bricoler un prototype et il a fait connaître le concept par la presse spéciali-

sée. A l'autre bout de la France, Patrice Pessah et les pilotes de son site communautaire www.paravroum.com ont fourni le premier contingent de participants.

La plate-forme informatique de la CFDM est peut-être rudimentaire, mais elle est efficace. En un coup d'œil, on situe le vol en France, la forme et la longueur du tracé, la consommation et le vent. L'intérêt de la CFDM, c'est surtout son règlement taillé sur-mesure pour augmenter l'intérêt de la pratique du paramoteur : l'enveloppe convexe, la possibilité de faire des posés intermédiaires et enfin un classement par équipe que l'on doit à Nelson Guillemette. Le tout est animé par des publications régulières sur Facebook : plus d'une centaine depuis le début.

A ce jour, plus de 140 000 kilomètres ont été homologués en plus de 2 200 vols par environ 120 pilotes depuis août 2016, sans aucun accident sérieux.

Julien a quant à lui homologué 1 425 kilomètres l'année dernière. Son souhait : dépasser ce chiffre en 2018 et faire au moins trois homologations de plus de 100 km. Un beau programme...

Vous voulez vivre et partager vos moments de bonheur en vols, faire découvrir votre région ou partager de la convivialité, seul ou en équipe ? Inscrivez-vous à la CFDM 2018.

La Commission paramoteur et la FFPLUM soutiennent cette belle initiative.

Didier Eymin
Commission paramoteur





Coupe de distance, comment homologuer un vol ?

Il suffit d'envoyer par mail sa trace GPS à un format connu (GPX ou IGC, mais pas KML) à l'adresse CFDM_homologation@yahoo.com

Quelques informations obligatoires sont à ajouter :

- Nom, prénom
- Type d'appareil (monoplace à pied, biplace à pied, chariot monoplace ou chariot biplace)
- Aile : constructeur, modèle, surface à plat en m²
- Constructeur du moteur ou du châssis
- Modèle du moteur et cylindrée en cm³
- Nombre de posés intermédiaires



Pour toutes informations complémentaires, connectez-vous sur le site de la CFDM cfdm.forumperso.com

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 respect

EPV
Entreprise du Patrimoine Vivant

lorAvia
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ
GARANTIE 2 ANS !

Rénovation complète
à partir de 4900 € TTC

80 cv. 11 220 € TTC
100 cv. 13 260 € TTC

* livré avec radiateurs + durites + pot inox
+ filtres et régulateur 12v

FRAIS DE PORT INCLUS

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



l'équipe de France PARAMOTEUR

Jérémy PENONE



WORLD PARAMOTOR CHAMPIONSHIP 2018

C'est en Thaïlande que se sont déroulés du 27 avril au 6 mai les 10e championnats du monde de paramoteur. L'équipe de France composée de 13 compétiteurs dont 11 équipages a atteint ses objectifs.





Pour cette édition, l'organisation thaïlandaise accueillait 14 nations, qui se sont retrouvées en lice avec l'équipe nationale : Arabie Saoudite, Australie, Brésil, Canada, Émirat du Bahreïn, Espagne, France, Inde, Indonésie, Japon, Koweït, Pologne, Russie et République tchèque.

Soit 108 compétiteurs inscrits dont 65 en décollage à pied, 27 en chariots monoplace et 16 en chariots biplace pour les différentes manches disputées : le décollage, le slalom sur l'eau en 8 et en « trèfle », la navigation pure et avec temps estimé, le contrôle de l'aile, l'économie navigation et la distance.

Cette année, le décollage à pied biplace n'était pas activé par l'organisateur, ce qui a limité la participation de la France dans cette catégorie.

Le déroulé de la compétition a été entaché à plusieurs reprises par une gestion particulière de la direction des courses, ce qui a déclenché à l'issue des épreuves une avalanche de requêtes de la part des différentes nations. Bien entendu, la compétition s'est

déroulée dans les règles et a permis aux Français de s'exprimer dans l'ensemble des épreuves malgré des conditions orageuses et pluvieuses.

Une moisson de médailles

Encadrée par Pascal Vallée assisté de Pascal Burel, l'équipe de France était sur place durant deux semaines pour préparer et participer à la compétition. La FFPLUM a installé l'équipe à proximité du spot de la compétition afin de permettre une préparation la plus adaptée possible compte des conditions locales : climat, alimentation et décalage horaire.

La relative proximité du spot de compétition avec le lac Pasak Chonlasit situé à 180 km au nord de Bangkok a permis de proposer des épreuves de slalom sur l'eau, toujours aussi spectaculaires et dans lesquelles on constate la suprématie des Polonais et des Espagnols.

Alexandre Mateos a dominé la partie slalom en remportant les deux manches.



Célia Domingues et Jean Mateos remportent la catégorie chariot biplace devant deux équipages polonais. Une très belle fin d'exercice, car ils ont décidés d'arrêter le haut niveau à l'issue de cette compétition.





WORLD PARAMOTOR CHAMPIONSHIP 2018



- La France remporte par équipe le titre de championne du monde en catégorie décollage à pied avec Alexandre Mateos (1er) Marie Mateos (5e), Nicolas Aubert (8e), Laurent Salinas (9e), Pierre Lefebvre (10e) Jean-Emile Oulha (11e) et Thomas Petit (36e).

Pour ce qui nous concerne, Alexandre Mateos a dominé et remporté les manches slalom, sans concession avec sa technique et sa classe inégalées. Vincent Beutter et Pascal Malochet (14e), victimes d'un problème technique, n'ont pas pu aller jusqu'au bout des épreuves. En complément des points déjà cumulés, ils se sont mis à disposition de l'équipe.

A l'issue de la cérémonie des remises de prix, l'équipe de France valide une nouvelle fois sa place de leader et décroche les médailles dans les trois disciplines avec :

- Alexandre Mateos, champion du Monde en décollage à pied, remporte son 3e titre.
- Boris Tysebaert est vice-champion du Monde en chariot monoplace.
- Célia Dominguez et Jean Mateos sont champions du Monde en chariot biplace.

Un film sur la compétition a été tourné par Jérôme Bonnard, qui présente des entretiens au cœur de la compétition avec l'encadrement et des pilotes, ainsi que des prises de vue dans les coulisses de l'équipe de France. Un premier film court est déjà diffusé sur la chaîne fédérale, la version longue sera disponible très prochainement.



Prochaines échéances sportives : les championnats de France à Blois, le championnat du Monde Classic Class en Hongrie et le championnat du Monde paramoteur slalom en Égypte. A suivre sur le site fédéral et sur le Facebook FFPLUM...



Mohamed Azzouni



Boris Tysebaert vice champion du monde en chariot monoplace



Montage-démontage du matériel dans les chambres d'hôtel... presque 600 kg de bagages à toute l'équipe.

Les GPS Masterfly font leurs entrées en compétition internationale avec le live tracking.



CHAMPIONNATS DE FRANCE ULM

du samedi 30 juin au samedi 7 juillet pour le Championnat de France ULM toutes classes 2018.

Les épreuves des paramoteurs se dérouleront du dimanche 1^{er} au samedi 7 juillet sous l'égide de Pascal Vallée.

Les épreuves des Classic'Class (pendulaires, autogires et multiaxes), auront lieu du mercredi 4 au samedi 7 juillet sous la houlette de Jean-Michel Serre.

L'arrivée des compétiteurs se fera la veille pour le briefing d'accueil de 18 h. Si celle-ci s'effectue en vol, les cartes OACI 1/500.000e et la carte VAC de LFOQ avec contact radio 118.45 en seront les référentiels.

Pour le bon déroulement du Championnat de France ULM et le respect des usagers habituels de l'aérodrome de Blois, un SUP-AIP, un Notam et une

carte VAC spécialement modifiée de LFOQ seront mis en application.

L'inscription des adhérents de la FFPLUM désireux de rejoindre les événements doit être faite via www.inscription-facile.com/form/2UGGaPrF6eb4WGrECWZW.



Les règlements, guides, catalogues d'épreuves 2018 sont disponibles sur le site fédéral ffplum.fr/les-compétitions

Toute l'équipe d'encadrement aura à cœur de faire vivre l'activité sportive de notre mouvement.

Thérèse Porcheron
Commission sportive
tporcheron@ffplum.org

L'évènement se tiendra à Blois-Le Breuil du 30 juin au 7 juillet. Il ne sera pas ouvert au public.

La Commission sportive fédérale sera à nouveau accueillie sur l'aérodrome de Blois-Le Breuil

Publicité



- Atelier de maintenance Aéronautique ULM - CNRA
- Distributeur : ZENAIR - SKYRANGER ET NYNJA - BIPLAN KIEBITZ
- Service Center : ROTAX - BERINGER - DUCHÉLICES

Injection LAD-AERO - JUNKER Profly





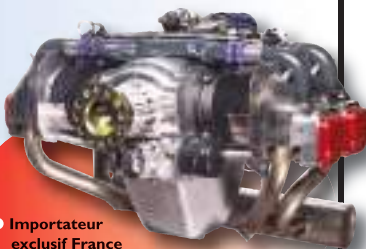
Zenair



Skyranger - Nynja



Biplan Kiebitz



● Importateur exclusif France des Moteurs **ULPOWER** de 97 à 200 cv injection

www.aeromaxservices.fr

Bureau : +33 (0) 659 356 606 Atelier : +33 (0) 679 579 726 ● ● ● Aérodrome de Gap-Tallard 05130 Tallard - France



ENVIRONNEMENTS INHOSPITALIERS : **cartographier les zones de sécurité**

Découvrir et faire découvrir des paysages à couper le souffle depuis les airs est une activité dont on ne se lasserait jamais. Mais ce spectacle nécessite souvent en contrepartie une bonne connaissance du territoire survolé.

En effet, parce que personne n'est à l'abri de rencontrer un jour des circonstances nécessitant un posé en urgence, panne, feu moteur, IVV (Interruption Volontaire de Vol), et que certaines régions montagneuses n'offrent que très peu de sites vachables, une cartographie des zones de sécurité de ces environnements « inhospitaliers » pourrait s'avérer utile.

C'est l'objectif d'un projet en cours à la Réunion, où l'activité est pour le moins importante et où un relief très accidenté, à flancs de volcans et de cirques géologiques escarpés, représente la majeure partie de l'île. Les pilotes y sont habitués à tutoyer les 10 000 pieds.

Ce projet de mise en commun d'une connaissance du territoire parfois dispersée, présentera de nombreux avantages. Il permettra en effet potentiellement d'éviter les mauvaises surprises de dernière minute, obstacles difficilement repérables, terrain vallonné, ou distance insuffisante, en signalant ces particularités et

en précisant les caractéristiques des différents terrains dans un guide. De plus, les résultats obtenus pourraient être un appui à une éventuelle politique de mise en place de sites dédiés, entretenus, dans les zones les plus déficitaires.

Outils et méthode

La méthode se voulant participative, elle repose en partie sur la consultation des pilotes locaux qui auront répondu à un questionnaire en ligne, leur offrant la possibilité de participer à la cartographie. En complément, l'exploitation de l'accidentologie, ou encore de manuels de pilotage, aura permis de déterminer les critères environnementaux à prendre en compte. Les différentes caractéristiques des terrains et de leurs environnements auront été estimés depuis un logiciel SIG (Système d'Information Géographique), en amont de visites de vérification sur le terrain et à partir de données géographiques diverses :

- Modèles numériques de terrain (MNT), décrivant la topographie,
- Couches d'informations vectorielles sur l'occupation des sols et les lignes à très haute tension,
- Imagerie aérienne et satellitaire.

Un référencement des zones vachables en montagne existe déjà pour l'activité planeur, sous la forme d'un guide des zones de sécurité dans les Alpes et dont les terrains ont pu être figurés sur les cartes de vol à voile.



Selon les résultats obtenus à l'issue de ce projet, une démarche similaire pourrait être envisagée dans d'autres territoires accidentés.

Théo Variot - Pilote instructeur ULM, étudiant à l'université de la Réunion (Master géomatique et télédétection)

Vos remarques sont les bienvenues via cartoreunion.ffplum@gmail.com

Publicité



Protection des données personnelles

LA FFPLUM EN CONFORMITÉ DU RGPD

Le règlement européen sur la protection des données personnelles est entré en vigueur le 25 mai. Voici ce que la FFPLUM met en œuvre pour être en conformité du RGPD.

Le sigle RGPD (pour Règlement Général pour la Protection des Données personnelles) désigne le nouveau texte de référence européen en matière de protection des données personnelles. Toutes les entreprises, organismes publics et associations des 28 Etats membres de l'Union européenne qui collectent des données à caractère personnel sur les résidents européens sont concernés.

La protection des données personnelles n'est pas chose nouvelle pour la FFPLUM.

Dès février 1992, la Fédération avait déclaré à la CNIL le traitement de gestion de ses membres par une déclaration simplifiée n° 268004-v0 en référence à la

norme simplifiée NS23, devenue en février 1999 une déclaration ordinaire n° 639299-v0 pour tenir compte de la gestion des assurances associée aux licences.

Deux espaces en ligne sont directement concernés par le respect des droits :

- Le site ffplum.fr et l'ensemble des sous-domaines.
- L'espace des adhérents et des dirigeants.

Concernant le site, toute personne qui se connecte est informée de la Politique de confidentialité (ffplum.fr/politique-de-confidentialite-footer), tant en ce qui concerne la poli-

tique des « cookies » que celle relative aux abonnements, lettres d'information & adresses e-mail.

Voici un résumé des changements apportés :

- Nous avons ajouté des informations sur la manière dont nous collectons et utilisons vos données personnelles.
- Nous avons précisé les durées de conservation de vos données.
- Nous vous informons des nouveaux droits que vous pouvez exercer sur vos données personnelles.

- Nous avons clarifié la manière dont nous travaillons avec nos partenaires et autres tierces parties.

Parallèlement à cette mise en conformité réglementaire, la FFPLUM renforce la convivialité, la sécurité et les fonctionnalités d'une nouvelle plateforme en remplacement du programme « GOAL » de saisie de licence/assurance/intranet opérationnel depuis le 1^{er} juin 2012.

Nous vous en parlerons d'ailleurs dans nos prochains numéros.

Jean-Laurent Santoni
Comité régional Corse

Publicité

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*

*Offre valable pour tout stage BREVET de 10 heures

MAINTENANCE
VENTE HÉLICOPTÈRE CLASSE 6

Distributeur H3 Dynali

231€
1 heure de vol
personnalisable à la carte

FORMATIONS PERSONNALISÉES
SULH-242-H3-CHT

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

HTC 130

Hélicoptère Ultra Léger
bi-place côte à côte

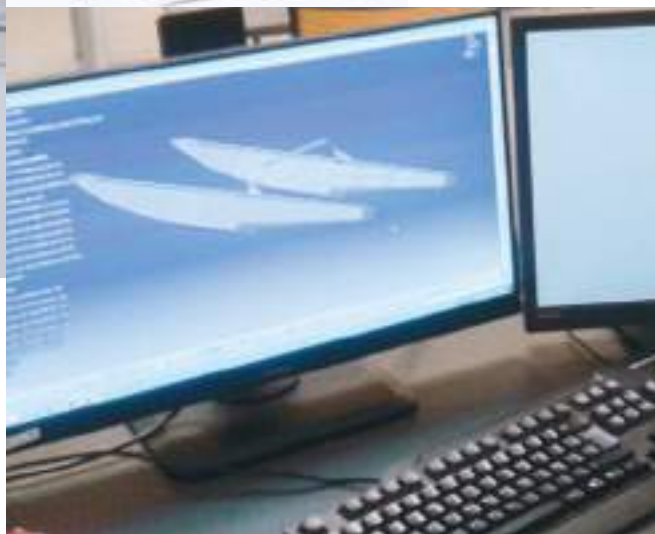
Cyclique instrumentalisé

Aérodrome de Montélimar-Ancône
28200 MONTEILMAR - Drôme - France
+33 (0) 6 36 64 84 13 - +33 (0) 4 75 04 21 02
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

Système de sécurité innovant

Motorisations innovantes

Système de transmission innovant



Un partenariat fructueux

Le Comité Régional ULM PACA collabore avec le Lycée Jean Perrin de Marseille en section BTS produits industriels.

Quel chemin parcouru depuis 2009 ! Car c'est en commençant alors à siéger aux CIRAS, et en devenant partenaires du Campus des métiers de l'aéronautique Provence-Alpes-Côte d'Azur, que nous avons aussi débuté cette collaboration avec le Lycée Jean Perrin, et c'est avec grand plaisir que nous travaillons tous ensemble.

Des projets très motivants...

Nous avons proposé, et nous soutenons deux projets de réalisations au lycée Jean Perrin :

- un malonnier pour handicapé sur ULM 3-axes,
- des flotteurs hydro avec train escamotable.

Il s'agit d'un véritable challenge pour les élèves de BTS, car il y a d'énormes contraintes, dont le poids pour les flotteurs et pour le malonnier l'adaptation à la cellule de l'ULM tout en pouvant aussi l'adapter à d'autres cellules.

La présence du comité permet un soutien technique lors de la conception des éléments, notamment avec le savoir-faire de

Stéphane Morosini (pour les flotteurs) et de Michel Gentilini.

Tous les trois mois, une soutenance est programmée à laquelle Michel Gentilini ou moi-même assistons toute une journée. Nous sommes fiers de voir l'intérêt que portent les enseignants et surtout les élèves aux ULM, et qui permet de gommer les préjugés. Nicolas Giraud, Alexis Nourian et Benjamin Buccellato sont encadrés par Véronique Ouvra et Philippe Couny pour le malonnier. Romain Dayez, Tom Granier, Arnaud Le Cocquen et Jordan Verret se consacrent aux flotteurs.

Un gros intérêt de ces projets très motivants pour les jeunes est la conception à l'aide du logiciel Catia de Dassault System qui permet la 3D et calcule les contraintes, mais ouvre surtout aux essais nécessaires sur l'ULM, chose impossible jusqu'à présent avec l'aviation certifiée. Atout supplémentaire, à la conception s'ajoute une réalisation en vue d'une éventuelle industrialisation vers une commercialisation, avec le plus d'un coût de production réduit pour une vente aux particuliers.

... inscrits dans la politique fédérale

Cette collaboration concrète s'inscrit totalement dans notre politique fédérale et dans les nouvelles directives CNDS que nous avons devancées depuis bien longtemps. Cette politique vise à aller chercher les jeunes dans les quartiers défavorisés et les milieux ruraux afin de donner du sens à leurs apprentissages et de les responsabiliser autour d'un projet mené de sa conception jusqu'à sa production.

Le comité propose également d'offrir aux élèves les plus motivés cinq heures de formation pour ceux qui veulent apprendre à piloter, et des baptêmes pour les autres.

C'est en étant partenaires et présents dans les établissements scolaires et universitaires que nous favoriserons l'accès aux jeunes à notre aéronautique, une aéronautique populaire avec six classes d'ULM leur faisant bénéficier des aides fédérales et régionales. Nous souhaitons développer et multiplier ces actions au sein de notre région et espérons qu'elles pourront donner des idées aux autres.

Christian Piccioli
Comité régional
PACA



COMITÉ RÉGIONAL ULM





J'ai décidé de construire mon ULM

.....
C'est en 2014, lors du championnat de France ULM à Levroux, que tout commence.

Adhérent du Club des ailes motorisées, j'ai la chance de pouvoir arbitrer cette compétition et donc de voir de près tous les concurrents et leurs montures.

Lors de cette manifestation, je rencontre Thomas Joron et son Scoutchel, un ULM conçu par Daniel Dalby, le fondateur de l'APEV (Association pour la promotion des échelles volantes).

Sympathique et simple de par ses ailes à gauchissement, cette machine est pour moi la quintessence même de l'aviation ultralégère.

C'est sur le site de l'association, au milieu des différentes liasses de plans disponibles que mon regard se pose sur la Demoichelle. Ce jour-là, j'ai décidé de construire mon ULM.

Les plans arrivent début 2015. L'étude et la recherche des matériaux durent quelques mois, puis je me lance dans les travaux. La cellule tout d'abord, puis le train d'atterrissage, l'empennage arrière et pour finir les ailes.

Cette construction ne demande pas de grosses compétences particulières. Il faut tout même être manuel,

mais je dirais que la première qualité doit être le sérieux. Et en cas de doute, il n'y en a pas ! On s'arrête et on demande au concepteur.

Pour ma part je suis en relation avec Anthony Martin, constructeur de la Demoichelle 13 à Salon-Eguyères. Sa machine a plus de 250 heures et son Rex (retour d'expérience) m'est très précieux.

En plus du soutien technique il ne faut pas oublier l'humain, car la construction d'ULM est une addiction, en tout cas pour ma part. Partager et avancer son projet avec son entourage a du sens. Un esprit tranquille est un véritable atout pour réussir une construction sérieuse.

Tout ce temps passé à construire, physiquement ou intellectuellement, est jalonné de questionnements, de recherches, de plaisirs, d'échecs, d'encouragements, de moqueries, de dépassement de soi, d'attentes, de satisfactions et au final une très grande joie.

Pour moi, ce fut le 18 février 2018, lorsque pour la première fois ma Demoichelle se sustente de quelques centimètres. Préparé au sol depuis

quelques semaines tel un pilote de voltige, assisté par un copain constructeur et mon instructeur, je m'élance timidement en 22 et ne dépasse pas la performance d'une puce. S'enchaînent les sauts, de plus en plus longs au-dessus de notre piste berrichonne de presque un kilomètre.

Aujourd'hui, je peaufine ma machine et partage mon expérience avec tous ceux désireux de se lancer dans la merveilleuse aventure de la construction amateur d'ULM.

Je dois avouer que je suis déjà à la recherche d'un autre projet de construction ultraléger, en ayant toujours à l'esprit le slogan de Daniel Dalby : Construisez sérieusement, volez prudemment.

.....
Fabrice Lepeuve



Mon site :

► demoichelle.wordpress.com

Le site de l'APEV :

► www.pouchel.com



Rapport moral

Introduction

“ Si « *c'est simple, c'est l'ULM* » comme le prétend le slogan de notre communication 2018, c'est en revanche difficile de rendre compte en un rapport moral du travail effectué en un an. Il ne faut pas céder à la tentation du catalogue, ni s'abandonner aux généralités. Mais nous ne partons pas de rien, il y a des repères solides. Tout d'abord, l'équipe Générations ULM a été élue en 2017 sur une légitimité forte, tous les membres de la liste ayant été élus dans le cadre de notre scrutin après quelques années difficiles.

Mais surtout notre mandature est avant tout dictée par un programme connu de tous et nous ne faisons rien qui y déroge. Le second pilier important de cette mandature est que nous sommes une équipe et que toutes les décisions sont prises de manière collégiale, Bureau directeur, Comité directeur, support, présidents de Comités régionaux. En un an, nous avons travaillé ensemble à un rythme soutenu.

Nous avons principalement mené à bien trois modernisations importantes. La première concerne le fonctionnement de notre Fédération. La seconde concerne l'évolution de notre réglementation. La troisième concerne la politique de sécurité des vols. Mais ces axes importants ne prennent pas en compte tout le reste et surtout la nécessité d'anticiper des projets importants, en particulier sur la saison 2019 licence-assurance et sur l'avenir de la formation.

Fonctionnement de la Fédération

Notre Fédération n'est pas comme les autres. Elle est constituée de clubs de propriétaires, mais aussi de grands clubs avec leurs propres machines, d'organismes à but lucratif, d'individuels, ces structures se déploient sur des terrains d'aviation classique (400) ou des bases ULM, tout cela se décline avec 6 classes de machine, pour des budgets très variables, avec une population d'instructeurs importante et variée elle aussi. Contrairement au planeur ou à l'avion, nous avons plus de 1 000 structures et non pas quelques centaines, et on ne peut

pas dégager de « structure type ». Notre ADN, c'est la diversité et il ne faut pas arriver avec des idées toutes faites. Il faut la préserver. Notre unité tient à notre réglementation et aussi à cet « esprit ULM » qui est une certaine conception de l'aviation de loisir.

En 20 ans, nous sommes passés de 4 000 licenciés à presque 16 000. Cela est dû à notre réglementation que nous avons défendue et qui a été coproduite par la Fédération et la DGAC. Cette relation est unique en Europe. Comme nous l'écrivons dans le dernier numéro d'ULM-Info (« l'ULM par l'ULM »), notre réglementation a profité à l'ensemble de l'aviation de loisir et c'est une bonne chose. Il faut en revanche être très attentifs à ne pas remettre en cause « l'esprit ULM » par des pratiques venant du monde certifié qui dénatureraient cette dynamique.

Le problème, c'est qu'il faut accompagner une telle croissance et que notre Fédération a des moyens humains et financiers qui ne sont pas historiquement ceux des Fédérations du monde certifié. Il faut aussi apporter des solutions qui sont nouvelles, car les moyens sont contraints et les solutions d'hier ne sont pas toujours les bonnes ! Nous avons réussi notre réglementation et notre communication durant toutes ces années. Il nous faut optimiser notre organisation, ce qui n'avait pas été fait depuis longtemps.

La nouvelle organisation

Responsable réglementation et sécurité

La priorité est d'être à l'écoute et d'aider nos licenciés, responsables de structures, instructeurs mais les sujets qui nous concernent sont souvent très complexes et il faut une forte culture réglementaire pour aiguiller les bonnes réponses tout en permettant aux élus de se consacrer à leurs dossiers sans être submergés par le quotidien alors même qu'ils exercent des fonctions de bénévoles ! C'est pour cela que nous avons souhaité que soit créé le poste de Chargé de missions réglementation et sécurité qui a pour tâche au quotidien d'apporter le plus rapidement possible la bonne réponse ou de conduire vers le bon interlocuteur.



Responsable affaires juridiques

Dans un monde de plus en plus judiciaire, il est indispensable d'apporter une expertise juridique au quotidien tant sur les sujets contentieux que sur les différentes relations contractuelles. Cela doit se faire avec l'avocat de la Fédération d'une part et l'assistance juridique d'autre part.

Nous devons tirer beaucoup mieux profit de ces différentes petites affaires qui émaillent la vie des Fédérations et qui sont souvent réglées si on apporte rapidement une réponse juste soutenue par la jurisprudence. Il ne s'agit en aucun cas de se substituer aux démarches légales mais d'apporter de la cohérence dans nos réponses. La mission n'est clairement pas de complexifier mais de simplifier !

Communication

Il fallait également que la Fédération professionnalise sa communication qui ne peut pas reposer que sur des bénévoles ou des prestataires externes. Diffuser les événements de nos structures, fournir des supports de communication, animer nos différents vecteurs de communication fait partie des attributions au côté de la logistique et de l'informatique du Chargé de communication.

La Direction Technique Nationale

À la suite de la démission de l'ancien DTN avant notre élection et de l'indisponibilité de notre ancien CTN, le ministère des Sports n'est toujours pas en mesure de nous apporter une réponse précise sur la mise à disposition d'un cadre auprès de la Fédération.

Il y a une profonde réforme de fonctionnement au ministère et dans le mouvement sportif à laquelle nous nous associons pleinement. Nous avons donc créé (à titre bénévole) le poste de Chargé de mission auprès de la DTN qui est assuré par Mohammed Azzouni, jamais depuis longtemps nous n'avons eu des rapports aussi nombreux et constructifs avec le mouvement sportif qui ignore largement la nature du mouvement ULM.

Le sport ne se limite pas à la compétition, qui en est le pilier, mais aussi au développement, à la jeunesse, à la santé.

La Fédération est très attachée à cet ancrage.

La nouvelle équipe

Il est bien évident que cette réorganisation a nécessité un travail de ressources humaines important qui a été effectué de manière collégiale avec le bureau directeur et nos conseils dans le cadre de rupture conventionnelle qui serve les intérêts des deux parties et de nombreux entretiens d'embauche. Le rôle du Secrétaire fédéral (Alain Catalan) a été déterminant. Il y avait cinq salariés à la Fédération avant la réorganisation, il y en a cinq à présent avec un prestataire externe. Le périmètre de la charge salariale est équivalent compte tenu de la suppression d'un statut de cadre qui ne se justifiait pas dans une petite structure comme la nôtre.

L'équipe du siège est au service des licenciés, elle relaie la politique des élus, dans un travail où chacun étant dans son rôle participe au bon fonctionnement du groupe.

Nous avons par ailleurs remis à plat de nombreuses relations contractuelles (photocopieuse, téléphonie, etc.) qui n'étaient pas satisfaisantes, voire même abusives. Parmi elles, il y a l'outil essentiel de saisie des licences et des assurances qui depuis des années est assuré par le logiciel d'Orange.

Nous avons souhaité remettre à plat le contrat mais nous avons pris conscience très rapidement que 60 % des appels au siège de la Fédération étaient dus à des problèmes de saisie sur notre logiciel que l'on a souvent voulu faire passer pour des problèmes de compétences informatiques d'une partie de notre population.

Or il faut se rendre à l'évidence, la plate-forme qui a eu ses mérites il y a une dizaine d'années manque totalement de fluidité et ne répond pas du tout à nos attentes développement. Nous mettrons donc en place pour la saison 2019 un nouvel outil avec un espace personnalisé pour le licencié, l'instructeur, le responsable de structure. C'est la société Exalto qui nous a été recommandée par la FFAM et la FFP qui assura ce service.

À cette occasion, nous avons arrêté plusieurs décisions.

La prise de licence pourra se faire dès octobre pour les premiers licenciés. Le certificat de non contre-indication sera téléchargeable directement sur l'espace du licencié. Nous avons décidé de la gratuité de la première licence pour les jeunes de moins de 25 ans, ainsi que pour les femmes. Ces deux mesures devraient permettre d'élargir et de diversifier profondément notre mouvement.

S'agissant de l'assurance la Fédération est désormais Mandataire Intermédiaire en Assurance (MIA). C'est une obligation légale .../...

qui va permettre de trouver un juste retour si l'accidentologie va dans un sens favorable. Cela crée des obligations mais permet d'engager une relation plus efficace entre assurance et sécurité des vols.

Pendant longtemps et souvent à juste raison, on a limité la politique fédérale à la réglementation mais cette réglementation est mal défendue si les outils de fonctionnement ne sont pas adaptés. C'est désormais le cas. Ils sont à présent en place.

La réglementation

S'agissant de la réglementation qui est toujours le sujet sensible d'un rapport moral de la FFPLUM, il faut aussi savoir simplifier et remettre les choses en perspective. Comme la réglementation est partout, on peut la mobiliser à toutes les sauces. Il est donc essentiel de hiérarchiser notre approche. C'est ce que nous avons fait.

Sur le médical tout d'abord, il y a eu des modifications de textes qui au final ne changent pas l'essentiel de notre approche mais certaines de ses modalités. A la première licence, on doit produire un certificat de non contre-indication qui est délivré par un médecin généraliste (à partir de 2019 il sera donc téléchargeable sur l'espace du licencié directement). Pour le renouvellement de la licence, il faut répondre à un questionnaire normalisé qui s'applique à toutes les Fédérations sportives et qui comporte sept questions. Si on répond négativement à l'une d'elles, on sera invité à retourner devant son médecin généraliste. Mais que les choses soient bien claires, ce questionnaire pose des questions de bon sens, il est totalement préventif et relève de la seule responsabilité du licencié. Il n'y aura aucune trace des réponses qui sont faites sur notre logiciel de saisie. C'est donc une démarche de bon sens, basée sur la responsabilité et la prévention, non pas sur la contrainte et la complexification. C'est d'ailleurs une logique qui a le vent en poupe au niveau européen concernant l'aviation certifiée. Il faut simplifier et poser les vraies bonnes questions.

S'agissant de l'Europe et de la réglementation, l'histoire est longue et nos orientations sont claires. Elles sont dans le programme de Générations ULM et nous avons rendu compte de l'ensemble de notre démarche dans l'article la « Seconde vie de l'EMF » qui est en ligne sur le site de la Fédération. Pour l'essentiel, on ne comprend rien au sujet si on ne voit pas le rôle décisif de la relation entre la Fédération et la DGAC qui n'a pas d'équivalent en Europe. La France est le premier pays d'aviation en Europe et cette histoire est portée par la puissance publique conjointement avec les Fédérations. C'est donc de concert que notre position réglementaire a été promue. Nous sommes donc en marche vers l'Opt-Out et nous devrions pour la fin de l'année 2018 avoir des textes qui redéfinissent le périmètre de notre réglementation autour de trois grands principes :

On ne touche pas au système déclaratif, on maintient le principe d'une masse à vide sensiblement équivalente. On couvre la réalité de notre pratique en portant la masse max à 500 kg.

Nous aimerions cependant dire que ce sujet de la masse, bien qu'important et traversant toute l'histoire de l'aéronautique, a comme cannibalisé le débat sur l'ULM dans les dernières années. Les instances européennes étaient elles-mêmes étonnées d'une telle passion sur un sujet qui n'est pas central.

La Fédération a elle-même joué de cette passion pour se mobiliser et il est certain que le débat a été hystérisé par bien des aspects. Et nous aimerions affirmer clairement aux éditorialistes, aux polémistes, qu'il faut passer à autre chose et que l'enjeu de la sécurité n'est que marginalement lié au poids !

Il n'y a dans les 15 dernières années pas eu un procès engagé sur ce sujet. Il n'y a pas eu non plus de litige en matière d'assurance. Il ne faut pas que le sujet masse déporte notre attention de l'essentiel : la sécurité des vols.

La sécurité des vols

La nouvelle équipe en place a changé d'approche en matière de sécurité des vols sur deux points, tout en renforçant ce qui était fait précédemment. Tout d'abord il y a une totale convergence entre la sécurité et la formation, Eric Galvagno d'une part et Jean-Christophe Gibert d'autre part travaillent main dans la main, chacun dans avec ses objectifs mais avec une parfaite synchronisation. Ensuite il faut par tous les biais de la Fédération et tout en préservant notre réglementation, augmenter le niveau de sécurité générale par des actions incitatives et dans l'anticipation.

Cette approche suppose un diagnostic fin qui est effectué en coopération étroite avec le BEA qui depuis 2015 enquête systématiquement à nouveau sur les accidents mortels, son directeur René Jouty a marqué un engagement très net à nos côtés et nos équipes interviennent désormais régulièrement au BEA pour présenter le module ULM aux enquêteurs de première information, c'est aussi avec ISAL de la DGAC que nous établissons un bilan des différentes actions. C'est à partir de ces éléments que nous avons décidé de mettre en place l'opération Remise en Vol dont les modalités ont été déjà largement exposées.

C'est une action purement incitative, volontaire et qui doit faciliter une meilleure expertise du pilote sur sa machine. C'est la première année et nous avons une approche pragmatique s'il faut modifier le périmètre de l'opération. Elle demande des moyens importants et c'est la conjugaison d'un partenariat avec la DGAC sur quatre ans, du nouveau statut de mandataire d'assurance et de fonds propres qui la rendent possible.

Il faut donc encourager les occasions de rencontre pour parler de sécurité. A ce titre, il est prévu une subvention de 500 euros lorsqu'un CR organise une réunion sécurité. Nous avons renforcé et redéfini l'équipe des Correspondants sécurité et mis en place une subvention de 500 euros pour le reconditionnement des parachutes de secours. Le Mémo sécurité a été réédité et dans le cadre des tutoriels que nous diffusons chaque mois, une part significative d'entre eux est consacrée à la sécurité et à la formation. Enfin le BSV mensuel a été modernisé et dynamisé dans sa forme avec la venue de nouveaux auteurs. Plus que jamais nous sommes donc les acteurs de notre propre sécurité. Mais on le sait, la sécurité est liée à la formation.

L'avenir de la formation

La formation comprend plusieurs niveaux : le théorique, les instructeurs, les formateurs d'instructeur. Nous avons déjà largement évoqué la réforme IULM qui est rentrée en application mais il faut l'animer en réunissant les formateurs et en offrant plus de services à nos instructeurs (création d'une RC instructeur spécifique ou achèvement du statut DJEPS). Mais c'est

surtout sur le sujet du théorique ULM que nous voulons agir. La situation actuelle n'est pas satisfaisante et nous voulons que le théorique puisse être passé dans des structures fédérales dans le cadre d'un label rénové (voir éditio p2).

C'est un sujet complexe et essentiel qui changera profondément le visage de notre Fédération. Cela permettra de converger la formation théorique avec les exigences de notre pratique. C'est la manière la plus durable et efficace d'agir sur la sécurité des vols tout en préservant l'équilibre de notre réglementation. Nous souhaitons par ailleurs nouer un partenariat avec l'ENAC pour bénéficier de leurs ressources et de leur expérience tout en maintenant clairement les spécificités de l'instruction ULM. Cela permettra de mettre de la cohérence et du partage d'expérience entre les différents pôles de la Fédération (CNFTE, Pôle Hydro, Pôle Montagne).

Nos partenaires

Notre Fédération évolue dans un écosystème assez complexe. L'efficacité de la défense et de la promotion de notre mouvement est directement liée aux relations avec nos partenaires. Il faut tout d'abord réaliser à quel point la relation avec la DGAC est tout à fait privilégiée en Europe. C'est avec elle que notre réglementation est née. Chacun est dans son rôle mais les échanges sont quotidiens et efficaces. La relation avec notre autre tutelle, le ministère des Sports, est d'une autre nature.

Le ministère des Sports n'a pas une culture aéronautique de manière naturelle. Il faut donc redoubler d'efforts pour nous faire connaître tout en intégrant les objectifs du ministère. Ce travail est en particulier fait par notre Chargé de mission Mohammed Azzouni. Nous n'avons jamais fait autant de démarches de propositions avec les sports que durant cette dernière année. Le mouvement sportif bouge et nous devons profiter de cette dynamique pour nous inscrire dedans. Le sport c'est la performance, mais aussi la pédagogie, les nouveaux publics, la santé. Nous sommes pleinement une Fédération sportive et il faut tout faire pour que notre relation soit encore plus productive.

Le gros sujet d'une Fédération est celui de l'assurance où les enjeux sont très importants. L'UFEGA permet d'être dans un rapport optimum avec les différents assureurs. C'est un travail très complexe et notre nouveau statut de Médiateur Intermédiaire d'Assurance nous oblige à travailler ce sujet avec un engagement beaucoup plus régulier.

Le CNFAS est désormais bien connu dans le paysage institutionnel. Il est utile dans les relations qui supposent que soit avant tout reconnue l'aviation sportive et de loisir qui est une spécificité française souvent méconnue. Toutes les actions entreprises dans cette dernière année accentuent cette notoriété du CNFAS, tout en respectant clairement la particularité de chaque pratique (voir l'éditio du dernier ULM-Info "L'ULM par l'ULM").

Nous ne revenons pas sur les relations européennes EAS et EMF qui ont fait l'objet d'un compte rendu complet à la fin de l'année. Notre position en Europe est clairement identifiée.

Nous avons également repris de l'influence au sein de la FAI. L'ensemble de ce travail suppose une communication efficace.

La communication

Elle a profondément évolué. ULM-Info est le second magazine aéronautique en tirage (17 000 ex.) et nous avons souhaité lui donner une tournure plus généraliste et moins proprement fédérale. C'est un équilibre et un travail délicat qui supposent un professionnel. C'est le cas de Gabriel Gavard qui assure le travail de rédacteur en chef.

Nous avons modernisé notre site Internet. Nous sommes présents sur les réseaux sociaux et nous avons engagé un Chargé de communication. Nous diffusons le BSV le premier mercredi de chaque mois et une information générale le 15 de chaque mois. Dans cette dernière, nous publions chaque mois un film court représentatif de notre pratique. Ces films sont aussi faits avec un professionnel, Jérôme Bonnard. Partagez notre chaîne YouTube (Film 6 classes, trois tutos mécano, film championnat...). Nous sommes présents sur les salons et le site BASULM est devenu la référence concernant les bases ULM. Nos principes de communication sont simples : pas trop et de manière cohérente.

Conclusion

Au terme de cette première année et sans rentrer dans le détail de chacune de nos actions, nous aimerions résumer notre démarche. Tout d'abord, notre rythme est soutenu et l'équipe travaille au quotidien de manière intensive. Vos élus ont au moins le mérite de travailler... sans compter ! Travailler avec des objectifs clairs tout en étant pragmatiques et ouverts.

Cette première année avait clairement pour but de remettre en ordre de marche la Fédération (salariés, élus). Ce travail n'est jamais achevé mais l'ordre de marche est bien établi. Le second objectif était de clarifier la situation réglementaire au niveau européen. C'est fait. Le troisième était de mettre en place une politique sécurité des vols proactive pour cette saison. C'est le cas entre autres avec REV.

Nous devons désormais préparer la saison à venir avec un nouveau logiciel de saisie de licence, des nouvelles offres d'assurance et des engagements forts pour les jeunes et les femmes (gratuité pour la première année de licence et cela dès octobre).

Le dernier étage « de cette fusée » concerne le théorique ULM et l'animation d'une pédagogie fédérale ambitieuse. C'est le travail le plus long mais aussi le plus significatif dans le temps. Le temps d'une mandature sera donc vite rempli ! Merci de votre confiance.

Sébastien Perrot
Président de la FFPLUM



www.ffplum.fr





Rapport financier



Présidentes, Présidents, Mesdames, Messieurs, c'est toujours un plaisir renouvelé que de vous retrouver pour vous présenter les résultats comptables de votre Fédération.

Je vous présente également les comparaisons entre prévisionnel et réalisé 2017 et le prévisionnel 2018. Comme l'année précédente, les comptes sont regroupés en grands groupes du plan comptable. Géraldine Francois-Haugrin, comptable, et moi-même, votre trésorière, avons participé à la tenue de la comptabilité tant générale qu'analytique. Monsieur Prefol, du cabinet Open Conseil, notre expert-comptable, vous présentera le bilan financier de notre Fédération.

Madame Vetterl, notre commissaire aux comptes vous présentera son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Le résultat 2017 présente de nouveau un solde excédentaire dû aux 15 393 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2017.

Le montant total des cotisations de l'exercice 2017 s'élève à 1 057 796,36 €

Le résultat excédentaire, soit 27 664,69 € sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Le montant de nos fonds propres s'élève à 469 997,67 € Nous notons pour 2017 une légère augmentation des adhérents (+0,34%).

Analyse résultat 2017

Un tableau compare les résultats 2017 et 2016 par section soit le Siège, la boutique et la communication. Pour une analyse

fiable, les produits liés à l'ULM Info (inclus dorénavant dans le prix d'adhésion) ont été déduits des produits du Siège et ajoutés aux produits de la communication soit $15\,393 \times 7,50 = 115\,447$.

Siège

Nous notons une légère augmentation des produits (plus d'adhérents) et une baisse des dépenses. La quote-part de subventions donnée aux commissions est toutefois en diminution de 9 482 €

Le résultat du Siège est en augmentation de 15 134 € par rapport à 2016.

Boutique

Il est à noter une augmentation des charges annexes à la boutique (cadeaux, frais de gestion) ; le déficit 2017 augmenté de 6 273 € par rapport à 2016.

Communication

Si les produits sont stables (légère augmentation de 593 €), nous notons une augmentation significative des charges pour 41 082 € dont 10 500 € de subventions accordées à l'association MAP pour 8 000 € et pour l'association Icare de 2 500 €

Acquisitions

Matériel : 22 944 €

Emprunts

Le montant brut des emprunts s'élève à 17 207 € dont 8 875 € à un an au plus et 8 332 € de plus d'un an et moins de 5 ans.

Affectation des résultats

Conformément aux engagements de l'assemblée générale 2017, les quotes-parts "Jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux commissions concernées, pour un montant de 40 690,17 € pour la Commission "Jeunes" et de 61 181,64 € pour la Commission "Comités régionaux",

le solde des cotisations soit 955 924,55 € vient s'ajouter aux autres produits du Siège : le résultat excédentaire, soit 27 664,69 € sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Le montant de nos fonds propres s'élève à 469 997,67 €

Cotisations 2019

Bien que cette année nous devions faire face à une diminution des subventions qui nous sont accordées par nos Ministères de tutelle, nous avons décidé de maintenir le mode de calcul de l'augmentation des cotisations.

Ainsi, fidèles à nos engagements, la cotisation fédérale sera indexée du coût de la vie au 31 décembre 2017 soit +1.2% donc pour 2019, la cotisation fédérale sera au total de 75,89 €

Je vous rappelle que la cotisation de base est de 68,96 € Elle comprend l'ULM Info et la protection juridique à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux commissions "Jeunes" et "Comités régionaux" pour respectivement 2,77 € (dont 1 € pour les cadets ULM) et 4,16 € pour les Comités régionaux.

Suite à la demande d'un grand nombre d'entre vous, nous soumettons à votre vote une cotisation dite "Sympathisant" de 25 € pour les moins de 25 ans et de 40 € pour les plus de 25 ans.

Prévisionnel 2018

Comme les années précédentes, la politique de rigueur que nous menons permet d'équilibrer nos comptes. Mais il est toujours difficile de répondre par la négative à une demande de budget sup-



plémentaire tout en apportant les mêmes services que vous appréciez. Il nous faut garder présent à l'esprit que toutes les actions fédérales nationales ou internationales doivent être menées à bien ; aussi nous établissons, avec notre expert-comptable, en plus de ce bilan deux bilans intermédiaires : l'un arrêté au 31 mai et l'autre au 30 septembre, ce qui nous permet d'ajuster nos dépenses liées aux actions et au fonctionnement du siège alors que des événements imprévus auraient pu déséquilibrer notre budget.

Notre objectif reste toujours le même, celui de conserver un montant de fonds de roulement global significatif.

Je me félicite des bonnes relations que nous entretenons avec le ministère de la Santé et des Sports ainsi qu'avec la Direction générale de l'aviation civile qui nous accueille encore aujourd'hui.

Merci Président, merci Mesdames et Messieurs les membres du Comité directeur fédéral pour votre confiance. Je vous remercie de votre attention et de votre confiance et suis à votre disposition pour toute explication complémentaire que vous souhaiteriez me demander après les interventions de Mme Vetterl, notre commissaire aux comptes et de Monsieur Prefol notre expert-comptable.

Denise Lacote
Trésorière de la FFPLUM

L'intégralité du rapport financier est disponible sur le site fédéral.

► <https://ffplum.fr/la-federation/les-missions>



Opération REV 2018



La Fédération a décidé de mettre en place l'opération Remise En Vol (REV), en la reconduisant chaque année.

Cette opération 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 les cinq classes principales de notre activité. La fédération apporte une aide de 40 € au pilote qui a réalisé une REV.

Constat

L'opération REV 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".**

C'est ce que nous avons tous fait et qui nous a permis d'acquiescer une zone de sécurité plus ou moins importante en fonction de notre expérience. Notre instructeur 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 beaucoup évolué au cours des vingt dernières années, et nos moteurs ont gagné en fiabilité pour 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.

Objectif et financement

Notre objectif est d'augmenter le niveau général de « notre culture sécurité » en étant incitatifs et non contraignants.

On adhère à une règle quand on en comprend l'intérêt pour soi-même. REV relève donc de ce que l'on peut appeler « les bonnes pratiques ». Son financement est principalement assuré par les fonds propres de la Fédération.

Si l'effort financier très important que nous faisons s'avère efficace quant aux statistiques générales de l'accidentologie, alors nous aurons un bilan de l'assurance plus favorable. C'est donc un cercle vertueux que doit permettre REV. C'est un pari, et nous verrons s'il est payant en restant pragmatiques. C'est une première année pour une opération qui n'a pas d'équivalent au niveau national. On ajustera en fonction de la pratique et des retours.

Modalités pratiques

L'opération REV a commencé début mars 2018. 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 peut accéder aux coordonnées des instructeurs affiliés à la Fédération par classe et par région



- Le pilote et l'instructeur conviennent d'un rendez-vous pour effectuer une REV conformément au programme émis par la Commission formation.
- Le tarif de la prestation est totalement libre.
- L'instructeur et le pilote attestent séparément sur le site fédéral que le vol REV a bien eu lieu.
- Une attestation est émise, le paiement est effectué.

Pour permettre de sensibiliser le plus grand nombre de pilotes, le demandeur ne pourra pas effectuer REV deux années consécutives (évolution possible).

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

Au niveau régional, les présidents de région, de club, les instructeurs sont associés à la démarche par l'intermédiaire du lien de rencontre. 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 les piliers 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.

Programme REV

(classes 1, 2, 3, 4, et 6)

- Echange sur l'expérience de pilotage sur la machine.
- Documents administratifs de la machine (date de validité).
- Prévols machine (détermine si le vol peut se faire ou pas).
- Prévention sortie de piste au décollage et atterrissage (vent de travers).
- Panne au décollage toutes hauteurs.
- Panne en campagne (technique du V.E.R.D.O et angle 2 alpha).
- Encadrement moteur coupé (si les conditions de sécurité le permettent).
- Décrochage toutes configurations (si applicable).
- Sortie de virage engagé (si applicable).
- Prévention du second régime (palier d'accélération).
- Compétence non technique : prise de décision.
- Bilan de REV.

Conditions pour l'instructeur REV

- Être enregistré comme instructeur auprès de la FFPLUM.
- Être adhérent FFPLUM et assuré auprès du courtier fédéral.
- Être instructeur dans une structure affiliée FFPLUM.
- Être à jour de sa qualification d'instructeur.

Conditions pour le pilote REV

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

Commission
formation sécurité

Bilans d'accidentologie

Accidentologie 2017

Indicateur 2017	2016	2015	2014	2013
Total victimes	29	27	25	
Total accidents	20	25	15	62

Indicateur 2017	2016	2015	2014	2013
Total victimes	3			
Total accidents	2			

Répartition mensuelle 2017



Historique 2011-2017

Indicateur	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	MOYENNE AN
Types Accidents								
Accidents	24	23	20	22	22	20	20	21
Accidents graves	10	10	10	10	10	10	10	10
Blessés légers	42	33	23	30	30	34	31	31
AMFÉRIE	122	81	76	60	119	120	80	96

Remise des Prix et Médailles

Plusieurs prix, médailles et diplômes ont été décernés lors de l'Assemblée Générale 2018.

La Médaille de l'Aéronautique (récompensant les mérites dans le domaine aéronautique) a été décernée, pour leur engagement et leur implication dans le monde de l'ULM, à Pierre Pouchès, Xavier Averso et Guy Léon-Dufour.



Pierre Pouchès



Xavier Averso



Guy Léon-Dufour

La Médaille FFPLUM

à l'émblématique Jack Krine pour l'ensemble de sa carrière.



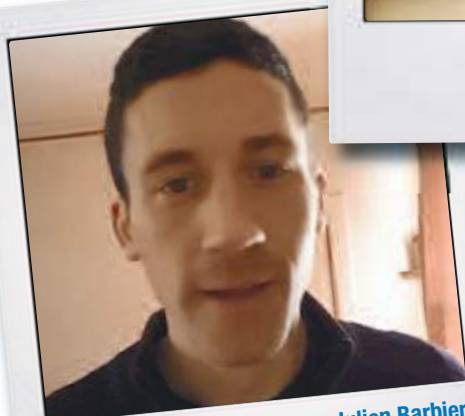
Jack Krine



Alexandre Matéos

Le diplôme "World Cup League"

a été remis au champion Alexandre Matéos.



Julien Barbier

Le diplôme de "Record du Monde d'altitude en paramoteur"

à Julien Barbier pour son exploit à 5703 m.



Mattéo Loton-Bride

Le Prix "Dominique Mèreuze"

a été remis par Yvette Mèreuze à Mattéo Loton-Bride pour son émouvante vidéo en hommage à l'ancien président de la Fédération.

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 : S, M, L, XL, XXL.



79€



28€

Blouson polaire
North



4 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, vert pomme ou rouge. 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.



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
Penduck

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



75€

Parka
3en1

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.

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



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.



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 : 42, 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 surpiqûres sur le pourtour. Bande de renfort sur calotte. Lanière avec stoppeur cuir pour réglage. 4 œillets d'aération métalliques.

14€



Sweat-Shirt NewSupreme

Couleurs : bleu royal ou bordeaux. 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€



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.

29€



T-Shirt V

Col en V avec bord côte, couleur : marine ou blanc, 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 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€



8€

NOUVEAU

Porte-clés fédéral

fédéral En métal anodisé, diam. 37mm. logo fédéral finition époxy brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

17,50€



5€

Ecussons

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



Cartabossy

VFR France 2018 Jean Bossy

Tous les terrains

Ech.: 1:1 000 000 La "Cartabossy" VFR France 2018.



Carte murale

Air Million France 2018 Editerra

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

25€



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

Pin's inox

Diam.: 22mm.

3€



8,50€



Panne moteur en montée initiale

La réalité est toujours différente de la simulation, notamment en raison des facteurs humains associés à une situation d'urgence inattendue. La méthode et la qualité du pilotage en montée initiale constituent des facteurs décisifs dans la réussite du contrôle de l'appareil et du contact avec le sol.

Résumé de l'événement

L'instructeur et un élève décollent de la piste 20 revêtue (longueur 1 500 m) pour effecteur des circuits d'aérodrome. Lorsque l'ULM est à une centaine de mètres de hauteur pendant la troisième montée initiale, des témoins entendent le moteur s'arrêter. Ils voient l'hélice s'immobiliser et l'appareil « faire un demi-tour par la gauche sans perdre d'altitude, puis s'incliner brutalement sur sa droite avant de piquer du nez » vers le sol. Les occupants sont décédés et l'ULM détruit.

L'enquête du BEA a montré que :

- Le parachute de secours n'a pas été déclenché.
- Aucun endommagement mécanique n'a été constaté à l'intérieur du moteur (Rotax 912 UL).
- Le circuit d'allumage du moteur présente une absence d'alimentation de deux bougies, un adhésif sur la zone endommagée du boîtier électronique montre que l'anomalie avait été repérée avant l'accident.
- Le circuit d'alimentation en carburant (carburateurs, gicleurs, durites) est pollué par des débris de fibre de verre, matériau constituant les réservoirs.
- L'instructeur détenait un brevet de pilote ULM de 2014 et une qualification d'instructeur ULM multiaxe du 28 octobre 2014. Il totalisait 20 heures de vol en 2016 sur le 35-FF.
- Les conditions météorologiques étaient : vent d'ouest 10 kt, CAVOK.

Compléments pour la prévention

Même si plusieurs anomalies ont été constatées, l'origine de l'arrêt complet du moteur n'est pas identifiée avec certitude. Les pratiquants d'ULM partent du principe qu'une panne du moteur est toujours possible. C'est pourquoi la gestion d'une telle panne constitue un des thèmes majeurs de la formation. Il s'agit prioritairement de conserver le contrôle de l'aéronef pour ensuite, si réalisable, piloter la trajectoire de l'aéronef afin de « tangenter » le sol dans une zone aussi dégagée que possible.

La montée initiale est une phase particulièrement critique d'un vol car :

- le pilote demande au moteur la puissance maximum et la probabilité de panne est la plus grande (alimentation insuffisante ou refroidissement réduit),
- l'aéronef est encore près du sol, une perte de contrôle conduirait à une collision fatale avec le sol et l'efficacité du déploiement du parachute de secours n'est pas garantie du fait de la brièveté de la descente.

En observant plusieurs vols d'instruction sur ULM multiaxe, on constate qu'il y a deux procédés pour le pilotage de la montée initiale. Pour décrire chacun d'eux, nous donnerons un exemple avec des valeurs numériques. Dans chacun d'eux, le moteur est utilisé à la puissance maximum préconisée par le constructeur afin de gagner le plus rapidement possible une hauteur de sécurité suffisante.

Les entraînements à la panne moteur en montée initiale sont des simulacres : le moteur fonctionne toujours, l'instructeur est présent, l'équipage remettra les gaz avant de toucher le sol, etc. La réalité est toujours différente de la simulation, notamment en raison des facteurs humains associés à une situation d'urgence inattendue. Toutefois, les simulacres sont les outils les plus utilisés pour la formation.

EXEMPLE 1.

Trajectoire de montée initiale pour atteindre une hauteur de 300 pieds

Trajectoire suivie à 90 km/h et 1 000 pieds/min, pente 12°, assiette 15° à cabrer. Certains pilotes choisissent une telle vitesse pour respecter une marge avec la limite VFE, vitesse maximum avec les volets sortis en position décollage.

Panne moteur à 300 pieds



Mécanique du vol

La vitesse diminue instantanément car l'appareil a peu d'énergie cinétique (proportionnelle à 90^2 soit prop. à 8 100, passages possibles au second régime de vol et au décrochage).

Pilotage

En un temps très bref, il faut prendre une assiette d'environ 6° à piquer pour accélérer vers une vitesse correspondant à la vitesse de plané ou la vitesse d'évolution (env. 100 km/h), tout en conservant les ailes à plat et la bille au milieu. La variation d'assiette est de 21°.

Limitations humaines

Même chez un pilote chevronné, la panne réelle (à l'opposé de la panne simulée) peut produire de la sidération. Alors qu'il y a urgence à faire varier l'assiette de 21° à piquer, la sidération se traduit par :

- un instant de paralysie et/ou
- une réaction inappropriée (sursaut) consistant par exemple à tenter un demi-tour avec une vitesse trop faible conduisant à une perte de contrôle.

EXEMPLE 2.

Trajectoire suivie à 120 km/h et 800 pieds/min, pente 7°, assiette 9° à cabrer. S'il y a lieu, cette vitesse impose de rentrer les volets peu de temps après la rotation, dès que la vitesse dépasse 1,2 x Vs soit 1,2 x vitesse décrochage en lisse, dès que les obstacles limitatifs sont franchis.



La vitesse diminue plus lentement car l'aéronef dispose de plus d'énergie cinétique (prop. à 120^2 soit prop. à 14 400, maintien plus long au premier régime de vol, passages plus tardifs au second régime de vol et au décrochage.)

Sans précipitation, le pilote prend une assiette d'environ 3° à piquer pour maintenir une vitesse correspondant à la vitesse de plané ou la vitesse d'évolution (env. 100 km/h), tout en conservant les ailes à plat et la bille au milieu. La variation d'assiette est de 12°.

La sidération provoquée par la panne réelle est toujours présente. Mais l'aéronef conserve de la vitesse pendant quelques secondes neutralisant l'instant de paralysie. La variation d'assiette à piquer est de plus faible amplitude (12°). L'ULM ayant conservé sa vitesse, le pilote peut en garder le contrôle plus longtemps même en cas d'action approximative sur les commandes.

Enseignements de sécurité

En cas de problème moteur en montée initiale, le demi-tour vers la piste ne peut être envisagé qu'au-dessus d'une certaine hauteur dépendant de nombreux facteurs¹. La méthode et la qualité du pilotage en montée initiale constituent des facteurs décisifs dans la réussite du contrôle de l'appareil et du contact avec le sol. En augmentant la vitesse de montée, la vitesse verticale est sensiblement plus faible mais l'énergie cinétique de l'aéronef facilite le pilotage en cas de panne moteur.

Bernard Boudou

Analyste Sécurité des vols

¹ Voir par exemple le Manuel du Pilote d'ULM, Cépaduès, 10ième édition, p. 225

Rapport complet

Coyote II S-6ES 35-FF
le 15 juillet 2016 à Guisriff (56)
à l'adresse:

► https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2016-0412.pdf



La 5^e édition du Mémorandum de sécurité du pilote ULM est disponible au téléchargement sur le site fédéral ! www.ffplum.fr



L'Avion CAUDRON C 68

piloté par BÉCHELER, se rendant
au Salon de l'Aéronautique, atterrit
Avenue Alexandre III, à l'Entrée du
Grand Palais



La venue en vol du C-68
au Grand Palais, une belle
publicité de Caudron.

L'aviation ultralégère s'installe en France

**Au cours des années 1920
et 1930, les productions ne
cessent d'évoluer.**

Débutée en années folles et terminée en crises profondes, la période de l'entre-deux-guerres voit grandir un parc ultraléger hétérogène, autant orienté vers le loisir ou les performances que vers la formation pour l'Aviation Populaire. Ces machines confirment que 200 kg à vide suffisent pour un avion monoplace, et bien moins de 300 kg pour un biplace.

Premier avion dit « de tourisme » signé Caudron, le monoplace C-67 est dévoilé en 1921. Ses pilotes le déclarent remarquablement maniable. Le biplace C-68 de même conception lui succède sans tarder. En décembre 1922, c'est devant le Grand Palais qu'atterrit Jean-Paul Bécheler en C-68, avant d'en replier les ailes pour se rendre à la 8e Exposition Internationale de l'Aéronautique.

En juillet 1924, l'AFA (Association française aérienne) et le Sous-secrétariat à l'Aéronautique organisent un Tour de France en étapes. Sur les quinze "avionnettes" candidates, seulement trois réussissent les épreuves d'admission. Parmi les éliminées, les Dewoitine D7 (cf. ULM-Info n° 101) pilotées par Joseph Thoret et Marcel Doret... Finalement, le Farman F-21 Moustique II (à moteur 3-cyl 35 ch Anzani et envergure de 8,20 m) piloté par Maurice Drouhin se retrouve seul à boucler le Tour après en avoir couvert les 1807 km à 87 km/h de moyenne. En 1925, c'est aux commandes d'une Aviette Farman à moteur Salmson 3Ad de 16 ch que Drouhin emporte les 50.000 F du Prix Solex, couru sur les 120 km de Paris à Rouen, en consommant moins de 4 litres d'essence.

Louis Peyret, concepteur de renom depuis les succès en meetings de l'Alérion et du Peyret-Sergant (cf. ULM-Info n° 101 et 102), crée en 1924 le biplan Hydroplan pour Yves le Prieur, et en 1928 la Libellule motorisée par un 12 ch Salmson pour Eric Nessler, qui en partage parfois le siège monoplace avec son épouse.

En collaboration avec Pierre Mauboussin, Louis Peyret sort en 1928 le PM-X de construction tout-bois et doté d'une aile cantilever à profil épais et grand allongement. A son bord, Charles Fauvel décroche plusieurs records du monde (vitesse, altitude, distance et durée) en 1929 et 1930. Le PM-XI, sa version biplace à moteur Salmson de 40 ch, se distingue de même, surtout avec René Lefèvre qui relie Paris à Tananarive à 120 km/h de moyenne entre le 1er et le 14 décembre 1931.

Lowe Wylde matérialise en 1931 l'idée de propulser un planeur biplace BAC-VII avec un moteur de moto Douglas. L'avion



La Libellule de Peyret présentée au Concours d'avions légers d'Orly

Le Peyret-Mauboussin XI, titulaire de plusieurs records



Mis en vedette par les exploits alpins de Joseph Thoret, le SFAN-1 tourne pour les actualités de 1935.

Le Farman F-451 Moustique participe au programme de l'Aviation Populaire



L'exemplaire n°1 du biplace F-455 est aujourd'hui au Musée de l'Air du Bourget.

baptisé Planette est efficace, mais s'avère fatal au pilote lors d'une démonstration. Avec Robert Kronfeld, reprenneur de la British Aircraft Co, il évolue en Super Drone pourvu d'un Douglas Sprite de 23 ch, puis d'un Carden Ford de 30 ch. Une soixantaine d'exemplaires sont produits outre-Manche jusqu'en 1937, tandis que leur reprise sous licence par la Société Française d'Aviation Nouvelle (SFAN) aboutit à l'envol du SFAN-1 durant l'été 1935.

Joseph Thoret l'utilise pour une sensationnelle traversée des Alpes (Paris-Turin en deux jours par le Mont-Cenis, puis réédition du vol de Chavez en atteignant 2700 m) avec seulement 25 ch. Amélioré en SFAN-2 et répondant aux besoins des sections d'Aviation Populaire, il emporte plusieurs compétitions, et la gamme s'élargit avec deux versions biplaces, les SFAN-4 et SFAN-5, pour une production totale d'une trentaine d'exemplaires jusqu'en 1937.

Les moto-aviettes Farman (cf. ULM-Info n° 101) reviennent en force en 1936 avec l'envol des F-451 Moustique elles aussi conformes au programme de l'Aviation Populaire lancé par Pierre Cot dans le cadre du Front Populaire. Elles sont alors produites à une cinquantaine d'exemplaires.

En 1936 également, le biplace F-455 Super Moustique (ou Moustique III), d'envergure portée à 9,72 m, est expérimenté en vol avec un Mengin 2 A-01 de 35 ch. Mais Farman cessera de produire des avions légers après sa nationalisation en 1937.



Gabriel Gavard

Extraits de **L'esprit des Demoiselle**, histoire des avions ultralégers des origines à 1982, publié chez Cepadues

www.cepadues.com

Photos : DR

	C-67	C-68	PM-X	SFAN-1	SFAN-4	f-451 MOUSTIQUE
1 ^{er} vol	1921	1922	1923	1928	1935	1936
Type	monoplace	biplace	monoplace	monoplace	biplace	monoplace
Longueur	5,80 m	5,80 m	4,50 m	6,72 m	6,72 m	6,40 m
Hauteur	2,40 m	2,40 m	2,40 m	2,27 m	nc	1,90 m
Envergure	7,30 m	7,65 m	10,00 m	12,00 m	12,50 m	8,07 m
Surface	14 m ²	16 m ²	10 m ²	16,5 m ²	18,5 m ²	10,5 m ²
Moteur	3 cyl. Anzani	6 cyl. Anzani	ABC Scorpion II	Poinsard ou Ava	Flat twin Mengin	Ava 4A-00
Puissance	25 ch	50 ch	34 ch	25 ch	35 ch	25 ch
Masse à vide	210 kg	250 kg	199 kg	200 kg	235 kg	151 kg
Masse max	324 kg	480 kg	345 kg	315 kg	435 kg	285 kg
Vitesse	95 km/h	115 km/h	150 km/h	115 km/h	140 km/h	130 km/h



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

attention,
ces montants
sont plafonnés
(voir tableau)

- 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 €).

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 €

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 400 € (sur justificatif) si l'école a reçu le label fédéral + 150 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.
- Formation instructeur : plafonnée à 1 525 € (sur justificatif)



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 instructeurs

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



aux structures

- Aide de 40 € par vol aux structures affiliées, permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.



Aide financement parachute

1 200 €
(autogire,
pendulaire,
multitaxes)



300 €
(paramoteur)



NOUVEAU

Aide
reconditionnement
parachute de secours
500 €

• 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.fr

45^e Coupe Icare



St Hilaire du Touvet - Lumbin
20-23 Septembre 2018



Retrouvez toutes les dates

sur ► www.ffplum.fr



30 juin

8^e Rassemblement Autogires & Voilures Tournantes. Aéroclub Eu - Le Tréport - Mers-les-bains
Aérodrome de l'Ermitage - 76260 Eu

Du 30 juin au 7 juillet
Championnat de France ULM
Aérodrome Blois-Le Breuil
► www.ffplum.fr



7 et 8 juillet

Rassemblement Skyranger et Nynja à Condom.



14 et 15 juillet
Portes ouvertes à Bellême



22 juillet

Meeting de Couhé-Vérac



Du 23 au 29 juillet
Airventure d'Oshkosh



Du 3 au 5 août

Rassemblement RSA de Brienne



TOUR ULM 20/27 JUILLET

● ÉTAPES PRINCIPALES
○ ÉTAPES INTERMÉDIAIRES
● JOURNÉE DE REPOS

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

Du 20 au 27 juillet
Le rendez-vous incontournable de l'ULM avec cette 23^e édition à ne manquer sous aucun prétexte ! Infos ► www.ffplum.fr



TOTAL



**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2018**

ULM BLOIS 2018

FESTIVAL INTERNATIONAL DE **TOUT L'ULM** → Aérodrome de Blois-Le Breuil (LFOQ)

1^{er} et 2 septembre



www.ulmblois.fr



En partenariat avec

Club ULM



Les Flamants

VOL MOTEUR



Paramoteur



- Présentations et essais en vol
- Espace paramoteurs
- + de 100 exposants

- Ateliers et forums
- Prix des plus belles machines
- Salon de l'occasion



Dates et information

► **sous réserve d'annulation.**



4 et 5 août
Compétition
Découverte
du Paramoteur.
Base ULM de
St-Benoît-sur-
Loire

Du 8 au 18 août
16^e Championnats du Monde ULM
Classic Class. Aérodrôme de
Nagykanizsa en Hongrie



**Du 31 août
au 2 septembre**
International
Rally de Sywell



Du 7 au 9 septembre
Rassemblement
Paramoteur Les
Estivales en
Champagne, base
ULM de Lagery

► www.reimsconceptulm.fr

8 septembre
3^e Rassemblement
Pendulaire (et
autres classes)
Saint André de
l'Eure

► <http://ulm.saint-andre.free.fr>



16 septembre
1^{er} Fly-In biplan organisé
par l'Aéroclub du charo-
lais, le Stearman club
de France, Aéro Classic'
Tour et Aéro Kit Services.



16 septembre
Rassemblement
ULM à Sainte-
Foy-la-Grande

22 septembre
9^e Rassemblement d'avions
à train classique. Aérodrôme
de Châtelleraut

Du 20 au 23 septembre
45^e Coupe Icare
Saint-Hilaire-du-Touvet - Lumbin
► www.coupe-icare.org



**En 2018, faites vous plaisir :
ENVOYEZ-VOUS EN L'AIR AVEC SILVAIR !**

**N'attendez plus, rattrapez le temps perdu :
commandez dès maintenant et volez
en toute sérénité avant l'été !**

SILVAIR MAINTENANCE est agréé CNFTE.
Confiez-nous l'entretien et la réparation de votre ULM.
(Visite périodique, rénovation, dépannage, réparation
cellule/moteur, pose et entretien instruments et avionique.)

**Consultez-
nous
pour un
devis**

- **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
Aérodrôme - 86100 Châtelleraut - LFCA
Tel. : 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33

Silvair distribue
Pioneer / Alpi Aviation,
Groppo et TECNAM

Publicité

Faites le plein de SÉCURITÉ



TOTAL Marketing Services - ©Stéphane Mallard - Création TC MAC.



CHOISISSEZ L'AVGAS UL 91

Ce carburant garanti sans éthanol a été conçu spécifiquement pour l'aviation ultra-légère. Il répond à la norme ASTM D7547 et est approuvé par Rotax et Lycoming.

Pour en savoir plus, consultez le "Safety Information Bulletin N°2011-01R2" de l'EASA.

Recommandé par la



aviation.total.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

