

ULM

info



**encart
spécial**
Le programme
fédéral
2009-2013



il n'y aura pas de pause...!

Le Parlement européen est sur le point d'accueillir ses parlementaires récemment élus. Ses commissions spécialisées vont se mettre en place, pendant que la Commission européenne se renouvelle en partie. L'EASA quant à elle est fort occupée, pour ce qui concerne l'aviation de loisir, à finaliser et à mettre en place la future réglementation ELA 1 (dont le LSA européen) et ELA 2.

Ainsi, élus, politiques et fonctionnaires pourraient durant quelque temps oublier d'avoir en point de mire l'Annexe II et l'intention déclarée de la faire disparaître ; ou même de simplement la modifier, les aéronefs définis en son sein étant si différents que les problèmes à résoudre seraient très complexes en cas de disparition brutale. Ne doutons pas cependant alors que les premiers concernés seraient nos multiaxes.

La tentation serait donc grande de baisser la garde et de souffler un peu, en se convainquant qu'après toutes ces années de batailles menées, il serait temps de mettre à profit un moment de répit pour jouir, l'esprit enfin tranquille, de notre réglementation ULM nationale.

Ce serait une grave erreur ! L'équipe fédérale élue en mars se doit de continuer, sans pause, son combat pour conserver dans toutes les configurations imaginables, c'est-à-dire dans le cadre réglementaire national actuel ou éventuellement européen dans le futur, une réglementation adaptée, sur la base de ce que nous connaissons en France aujourd'hui.

C'est pourquoi nous articulons sans plus attendre nos actions sur 2 objectifs fondamentaux :

- Pour l'immédiat, maintien de l'Annexe II aussi longtemps que possible ;
- Pour le long terme, étude et conception avec nos voisins des pays de l'Union, dans le cadre de l'EMF, d'une base réglementaire européenne commune acceptable.

En ce qui concerne le premier objectif, une part non négligeable des Parlementaires européens, des politiques et fonctionnaires de la Commission s'est rendu compte qu'il existait un problème avec l'EASA : il n'est en effet pas innocent que les pilotes qui bénéficient du régime de l'Annexe II souhaitent très majoritairement y rester, alors que déçus, une bonne partie des pilotes sous régime EASA voudraient bien rejoindre l'Annexe II.

Pour atteindre le second objectif, il nous faut fournir un travail considérable et de très longue haleine, tant les conceptions, les cultures et les intérêts sont différents entre ulmistes européens. C'est pourquoi nous y travaillons dès maintenant ; car si besoin est, nous devons être prêts et nous imposer pour ne pas subir.

Par ailleurs et afin de ne pas perdre de temps, dans le cadre du CNFAS, nous avons collectivement approché les candidats au Parlement européen et leur avons demandé de se positionner par rapport à nos problèmes, à nos vues et à nos propositions (cf page 25). Cette action se poursuivra sans relâche et nous ferons pression à Paris, Bruxelles ou Cologne, c'est-à-dire partout où se tiendront les discussions et se prépareront les décisions. Nous ne sommes pas près de baisser les bras !

Bons Vols !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



EASA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
 ELA 1 : European Light Aircraft - Masse maxi
 au décollage : 1 200 kg.
 ELA 2 : European Light Aircraft - Masse maxi
 au décollage : de 1 200 à 5 700 kg.
 LSA : Light Sport Aircraft - Le LSA européen
 est une sous-catégorie du ELA1
 avec une masse maxi au décollage de 600 kg.
 EMF : European Microlight Federation
 CNFAS : Conseil National des Fédérations
 Aéronautique et Sportives



Léger ?

La couverture de ce premier numéro de la mandature 2009 / 2013 pourra sembler légère !

Pourtant sur cette photo, tout est réglementaire ! Titi a sa DNC de largage para et le Rabbit son brevet C d'aptitude aux sauts spéciaux, le tout sur une DZ bien déclarée avec des pilotes expérimentés.



Titi, Nounours et Rabbit préparent leur vol.

La surprise éventuelle vient du fait que l'on associe généralement sérieux, lourdeur et gravité.

L'aviation lourde devrait avoir l'esprit cheameu, et l'ULM serait à l'inverse très très léger ! Or voilà, notre pratique bouleverse ces schémas classiques dans le paysage parfois conventionnel de l'aviation. Venant du vol libre, elle essaie, avec un grand sens des responsabilités, de rendre compatible la rigueur et le plaisir. Ne l'oublions pas ! De la rigueur, il y en a dans ce numéro très programmatique qui fixe le cadre de notre politique durant les quatre années.



Vous avez le programme entre vos mains ;

“ Faire durer le succès sans perdre l'esprit ! ”

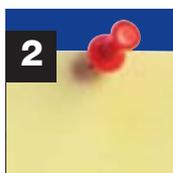
Du plaisir, nous en souhaitons à Titi, Rabbit, le lapin et aux 13 500 toons de la Fédération !

Sébastien Perrot
Rédacteur en chef



La boutique

16



2

Événements et dates à retenir



3

Rapport moral de l'AG du 28 mars

Dominique Méreuze



7

Rapport financier de l'AG du 28 mars

Denise Lacote



10

Rapport d'activité de l'AG du 28 mars

Sébastien Perrot



12

Organigramme et résultats des élections de l'AG



13

Sécurité

Thierry Couderc et Michel Hirnke



16

Poster sécurité



18

Accidentologie et solidarité

Dominique Méreuze



22

Espace aérien, de l'air...

Luc de Tilly



24

Quid de la classe 6 ?

Dominique Méreuze



25

CNFAS et élections



26

Au féminin

Monique Bouvier



27

Le vol adapté

Bernard Reymann



28

Résultats des Championnats de France



30

Assurances et emprunt



33

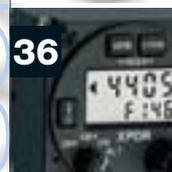
Assurances et emprunt



35

Juridique

Serge Conti



36

Gédéon de Biyanvrac



36

Les subventions

Inclus → dans ce numéro
1 encart libre spécial
"Programme 2009 - 2013"
de 4 pages



Ulm Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM

96 bis, rue Marc Sangnier
94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax. 01 49 81 74 51
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**

Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**

Crédit Photos :

Pierre-Emmanuel Leclère (couverture),
DTA, Vol Moteur, Philippe Tisserant,
Philippe Marguier.

Design & print :

Magéral & Associés • 01 47 25 35 25

Imprimé en France. 10 500 ex.

Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2009

Info Comités Régionaux 31

Anciens numéros

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

Calendrier
des différents événements
(rassemblements, rallies,
etc.) sur le site fédéral
↓
www.ffplum.com

Les 4 et 5 juillet 2009
Fête de l'air Montpezat d'Agenais

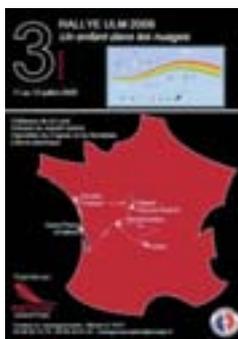


La Base Saint-Exupéry organise les 4 et 5 juillet 2009 la Fête de l'Air en Aquitaine. La Fête de l'Air regroupera toutes les disciplines aéronautiques de notre région, à savoir : avion, parachutisme, vol libre, aéromodélisme, vol à voile, montgolfière et ULM. Cette manifestation se fera en collaboration avec tous les Comités Régionaux des différentes disciplines. Elle sera ouverte au grand public et à tous les pilotes qui souhaitent faire "la fête".

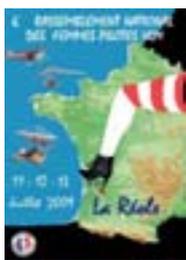
Entrée gratuite. Soirée concert le 4 avec Pass Partout.
Plus d'infos sur le site www.ulmstex.com
Tél. : 05 53 95 08 81 Contact : Philippe BOUCHERAT

Le 11 juillet 2009
RALLYE ULM 2009
"un enfant dans les nuages"

Le Club " Bretagne Aéroptère " 56560 GUISSACRIFF (LFES) organise un Rallye ULM pendant trois jours du samedi 11 juillet à 8h00 heures au lundi 13 juillet 18h30.
Le Tour s'adresse aux pilotes ULM désireux de faire un voyage touristique en survolant les sites caractéristiques du parcours, d'un aéroport à l'autre tout en bénéficiant de la logistique au sol de " Bretagne Aéroptère ".
Peuvent participer des multiaxes, des autogires et des pendulaires, Français et étrangers.



Les 11, 12, 13 et 14 juillet 2009
6^e Rassemblement National des Femmes Elèves et Pilotes ULM



Le 6^{ème} Rassemblement National des Femmes Elèves et Pilotes ULM toutes classes aura lieu à la Réole LFDR. Le club organisateur, dont plusieurs femmes pilotes, est le Cercle Aéronautique des Vignerons du Bordelais ... beau programme en perspective !

Alors Mesdames et accompagnateurs, réservez vos dates pour venir en région Aquitaine les 11, 12, 13 et 14 juillet 2009 et voler sur les rives de la Garonne !
Contact : Commission "voler au féminin"
<http://www.ulm-femmes.info> et, cavd33@orange.fr
Monique Bouvier : 04 26 47 37 37 - 06 62 85 07 40

Les 15 et 16 août 2009
Rallye Rando Mirabailles

Nous vous proposons de venir voler au pays des lacs, région de Miss Mirabelle et de participer, pourquoi pas avec votre famille, à la grande fête régionale "les festives du lac" organisée chaque année le 15 août.
Découvrez la Lorraine tout en développant votre expérience de pilotage au sol et en l'air. Participez à des exhibitions et à des épreuves insolites. Essayez des voiles et surtout, mangez à votre faim.
Contact : www.mirabailles.com

Les 5 et 6 septembre 2009
Championnat de Bretagne

Bretagne ULM, Guiscriff 56 LFES, organise le championnat de Bretagne ULM classique, les 5 et 6 septembre 2009.
Renseignements : Valérie GELY au 06 62 26 60 46
email : valeriegely1@orange.fr
pour informations et fiche d'inscription : www.comiteregionalulmbretagne.com

Les 5 et 6 septembre prochains
sur l'aérodrome de Reims Prunay
Fête de l'Air en Champagne.



Contact : Paul-Antoine Boudet, au : 06 13 53 06 29
email : reimsconceptulm@orange.fr
site : www.reimsconceptulm.fr

Cadets de l'Air 2009

Les résultats de la sélection finale ont tout lieu de réjouir la FFPLUM. En effet, trois candidats présentés par notre Fédération ont été reçus et partiront pour trois destinations différentes :

- Martin FESTAS en Belgique
- Gilles NAPOLITANO aux Pays-Bas
- Karl TRICOCHÉ aux USA

La FFPLUM a accordé à chacun une aide financière pour couvrir les frais d'acquisition de la tenue qu'ils porteront.



"Les Ardennes vues du ciel"

Ce livre original est le premier d'une nouvelle collection des Editions Noires Terres, intitulée "L'oeil qui vole".

Il rassemble environ 150 photos aériennes de villes et de villages ardennais, mais aussi de sites et paysages remarquables, réalisées au cours des quatre dernières années par deux amateurs d'ULM, Christian GALICHET (pilote pendulaire Clipper Ixess 582) et François DENIS (pilote pendulaire Ttrek HKS Ixess) qui allient les savoir-faire du pilote et du photographe, ce qui est rare. En effet ils ne se sont pas contentés du seul point de vue de la hauteur, mais ont aussi particulièrement soigné la lumière et la rigueur des cadrages. Jamais aucun livre exclusivement composé de photos aériennes du département n'avait été publié. Assorties de textes explicatifs de Bernard CHOPPLET, ces photos d'une grande qualité technique et artistique proposent au regard des "terriens" une redécouverte complète de l'organisation de leurs espaces de vie, difficile à percevoir depuis le sol. Cet ouvrage est le premier de 3 tomes qui, à terme, offriront une couverture exhaustive des sites, villes et villages du Département des Ardennes.

Editions Noires Terres / Sarl LPA
8 place Hippolyte Noiret - 08390 Louvergny
Tél. 03 24 71 98 98 - email : jmlecomte.lpa@wanadoo.fr



L'ULM, un état d'esprit : Solidarité, Responsabilité, Liberté !



Le rapport moral annuel dans nos Associations et Fédérations est un exercice périlleux : la lecture du rapport moral ne doit pas engendrer des bâillements ; il doit fidèlement rendre compte de manière synthétique de l'état moral de l'institution sans rien oublier cependant d'essentiel. Il se propose également d'expliquer mais surtout de convaincre.

Je vais donc cette année encore et pour la onzième fois, vous broser le tableau de l'état de notre Fédération et tenter de vous convaincre que nous sommes sur la bonne voie.

L'ULM et la solidarité

En 1998 nous réunissons au sein de la FFPLUM environ 4 500 pilotes.

En 1998 nous comptons au sein de la FFPLUM moins de 400 associations et structures à but lucratif, dont une quarantaine de ces dernières.

Fin 2008 nous fédérons 13 100 pilotes, et avions près de 800 associations et structures à but lucratif affiliées, dont 134 de ces dernières.

Dans le même laps de temps nous passons de plus de 35% de membres individuels à aujourd'hui moins de 20%.

Enfin la progression du nombre de nos adhérents s'est révélée quasiment régulière, entre 5 et 10% suivant les années. La crainte, que cette fâcheuse crise financière, qui nous touche tous dans notre niveau de pouvoir d'achat affaibli, ne déteigne sur nos résultats en terme de nombre d'adhésions en 2009, s'estompe doucement, puisqu'à ce jour nous enregistrons même une progression de près de 3% par rapport aux chiffres de la même époque l'an dernier, et cela en dépit d'une météo qui ne nous a également pas épargné ses rigueurs en ce début d'année.

Ces chiffres sont incontestables et la conclusion que l'on peut en tirer est imparable : nous sommes aujourd'hui encore à une écrasante majorité propriétaires de nos machines ; aucune obligation matérielle, structurelle ou réglementaire n'impose à un pilote d'appartenir à notre fédération ; ce n'est même plus une question d'assurance puisque l'on trouve des contrats concurrents qui vous font même gagner le prix de la licence fédérale.

C'est donc que les pilotes d'ULM sont passés en quelques années d'un petit monde d'égoïsme, d'individualisme, et d'anarchisme à la prise de conscience individuelle qu'ensemble et rassemblés notre passion était plus belle, plus enrichissante et aussi... mieux et efficacement protégée.

Tous les éléments étaient réunis pour que le mouvement ULM en France se disperse... mais la révolution des esprits s'est faite dans le bon sens, celui de la « solidarité ».

C'est peut-être ce que au quotidien nous percevons le moins, mais sur ces dix dernières années c'est le plus gros challenge qu'ait gagné notre Fédération : convaincre et prouver tous les jours qu'il nous fallait nous unir et rester soudés afin de constituer une force capable de faire prévaloir nos vues et de protéger la pratique de notre passion... qui bien entendu échappe au rationnel, dans une société qui impose aujourd'hui que tout soit pesé, calculé, compté, sécurisé, aseptisé, encadré... Faire admettre que puisse vivre notre petite aviation Ultra Légère (même si elle pèse d'un certain poids économique) n'est pas une mission aisée, impossible même à mener en solitaire.

Cet esprit de solidarité si récemment apparu et qui a fait à plusieurs reprises la preuve de son efficacité, fut et reste notre grande chance, car sans elle notre réglementation ULM aurait été balayée, sacrifiée, fondue au sein de la réglementation européenne des ELA 1 et 2. Il n'est nul besoin de vous faire un dessin pour comprendre que nous avons tout à perdre à ne pas rester en dehors d'un système qui reste trop contraignant pour nous.

Il est vital pour nous de conserver et d'amplifier dans l'avenir cet esprit de solidarité et de motivation, par une politique dynamique d'explication et la preuve par un travail sans relâche et des actions efficaces que se fédérer est un acte militant indispensable qui rapportera

au centuple l'investissement d'une cotisation annuelle toujours lourde à supporter à l'instant où il faut la verser.

L'ULM et la responsabilité

Par la grâce des concepteurs et rédacteurs de la première mouture de notre réglementation ULM française, suivie par celle de 1998, nous pratiquons le vol Ultra Léger Motorisé sous un système « déclaratif » extrêmement peu contraignant en terme de contrôles a priori et a posteriori de la part des autorités.

Le pilote d'ULM, une fois son brevet en poche, et hormis le cas du renouvellement biennal « sur déclaration » de son identification s'il est propriétaire, ne devrait plus s'il est raisonnable avoir à faire aux diverses autorités et institutions, en terme de maintien de ses compétences, de maintenance de son ULM et de contrôle de sa bonne santé physique et morale.

Tout cela est du domaine de la responsabilité personnelle du pilote et propriétaire qui ne peut se retrancher derrière une administration, une institution, un corps de métier pour prendre les risques à sa place.

Peu contraignant certes, le système déclaratif est donc paradoxalement plus exigeant pour l'individu que celui basé sur la « certification », en opposition avec l'idée commune qui perdure que l'ULM c'est le monde du n'importe quoi, de l'irrespect des règles, de l'irresponsabilité, du bricolage, de la témérité... la liste serait longue des qualificatifs dégradants dont on nous affuble encore.

Et bien, j'analyse au contraire le succès de notre mouvement et de notre fédération au fait que dans une société, comme je le disais plus haut, qui est de plus en plus sous le contrôle et l'influence de machines, de caméras, de policiers, de fonctionnaires, dans laquelle tout esprit d'initiative et de responsabilité est étouffé dans l'œuf par des réglementations nationales et européennes toujours plus technocratiques, étouffantes et aveugles, le monde de l'ULM devient un havre de responsabilité enfin retrouvée : je reste responsable de ma vie et de mes actes, et j'en assume les conséquences.

Je reste persuadé que cette dimension est un facteur déterminant du succès de l'ULM car se sentir véritablement responsable est un sentiment qui procure un plaisir intense qui va de pair avec le bonheur du vol... qui permet lui aussi, une fois quitté le sol, de se retrouver face à soi-même. Un luxe partagé en vol avec nos amis de l'aviation légère traditionnelle dans le ciel, mais qui ne se prolonge pas pour eux les pieds une fois sur terre.

Nous ajouterons que le système déclaratif, éliminant les certifications, les pièces agréées et les ateliers homologués, le coût de la pratique de l'Ultra Léger Motorisé, même s'il reste lourd, l'est infiniment moins que l'aviation traditionnelle légère, malheureusement enfermée dans un carcan de contraintes parfois inutiles, parfois ubuesques.

Ce coût moindre, tout au moins en ce qui concerne le prix des aéronefs et de leur entretien est certainement l'un des éléments qui contribuent au fait que l'Ultra Léger Motorisé connaisse un réel succès. Mais ce coût n'est que la conséquence d'une réglementation adaptée à notre pratique.

Il nous faut donc faire tout ce qui est en notre pouvoir, avec l'aide, la compétence, l'expérience de notre DGAC pour que cette réglementation fondée sur le système « déclaratif » l'emporte sur tous les autres systèmes, notamment étrangers :

- D'une part en faisant valoir auprès des différentes institutions européennes (Parlement, Commission, Conseil, EASA) que le maintien de l'Annexe II (qui place nos aéronefs sous réglementation nationale) est aujourd'hui la meilleure garantie d'une réglementation adaptée à notre aviation Ultra Légère en pleine progression ; l'EASA n'est pas « dimensionnée » et « compétente » pour s'occuper de milliers de petits aéronefs, elle, dont la tâche essentielle est tournée vers les avions de type AIRBUS. Le taux actuel d'accidentologie de cette petite aviation ne justifie pas un ajout de règles contraignantes de niveau européen qui ne pourraient prendre en compte toute sa diversité et l'ensemble de ses particularités. Quel progrès apporterait l'Europe à des citoyens pilotes qui verraient régresser une part conséquente d'une liberté dont ils jouissent aujourd'hui. Et nous représentons le tiers des pilotes ULM de l'Union européenne.
- D'autre part en nous tenant prêts, dans le cas d'une suppression de l'Annexe II, lorsqu'elle sera concrètement programmée (dans 2, 3, 5, 10... ans), à nous asseoir autour d'une table de négociations, avec un projet de réglementation ULM européenne élaboré au sein de l'EMF et acceptable par tous, basé fondamentalement sur la réglementation « déclarative » française actuelle. Nous commençons à travailler sur ce sujet et une première ébauche est couchée sur le papier. Ce sera un travail de longue haleine, mais finalement peut-être moins difficile que de convaincre l'EASA, le moment venu, de la pertinence de nos propositions et pour elle d'accepter de changer d'état d'esprit, de méthode, et de façon d'envisager ce qu'elle tente de nous vendre comme étant « adapté » à notre pratique de l'aviation légère... les mots n'ont pas vraiment le même sens pour nous.



Pour en revenir à mes propos précédents sur la solidarité, c'est particulièrement à ce moment-là qu'il nous faudra être soudés, rassemblés, déterminés et éventuellement prêts à des actions, pour que nul ne doute de notre volonté d'influer sur ce qui nous semble être de notre responsabilité : l'élaboration des conditions de notre pratique de l'ULM.

L'ULM et la liberté

Enfin, la bonne santé de notre fédération et du mouvement ULM en général est due à ce sentiment de Liberté que nous éprouvons tous en achetant nos appareils, en les pilotant, en les entretenant nous-mêmes, en nous posant en campagne ou sur nos terrains ULM.

Nous y revenons donc : une réglementation adaptée qui nous donne plus de liberté... et quel plus beau sentiment que celui de liberté... qui est pourtant, par tendance naturelle, celui le plus combattu et le plus restreint par les tenants du tout « réglementaire ». Donner plus de liberté de la part d'un responsable, à quelque niveau qu'il se situe dans la société et ses institutions, ce n'est absolument pas un sentiment inné. Il faut se battre pour conserver un brin de liberté ; il faut se battre pour bénéficier de plus de liberté. Elle n'est jamais acquise définitivement et n'est pas octroyée naturellement car il se trouve toujours quelqu'un qui nous affirmera qu'il va faire notre bonheur et s'occuper de notre sécurité et celle des autres, alors que nous ne lui avons surtout rien demandé, parce que nous nous sentons capables de vivre aussi un peu par nous-mêmes et refusons d'être infantilisés.

C'est pour conserver cette liberté que nous avons pris fermement et lucidement position pour que la classe ULM reste limitée à 450 kg (472,5kg avec parachute de secours) de masse maximum au décollage. Et c'est cette attitude de bon sens qui fait qu'aujourd'hui nous conservons cette liberté qui nous tient tant à cœur.

Nous savions en effet de façon incontestable que l'unanimité s'était faite parmi toutes les autorités compétentes d'Europe, que le dépassement de cette limite devait entraîner plus de contraintes et moins de liberté. Au départ nous avons dû affronter l'hostilité de nombre de nos collègues européens ou de pilotes de notre fédération qui pour des raisons commerciales pour les premiers et beaucoup plus légitimes pour les seconds souhaitaient porter la limite à 550 ou 600 Kg.

Aujourd'hui les faits nous donnent raison : considérés comme des avions de la future réglementation européenne EASA (ELA 1), les LSA (américains ou européens) ne pourront pas se poser sur les terrains ULM, qui pourtant représentent une belle alternative à la fermeture de nombreux aérodromes ; la maintenance sera plus contraignante que celle des ULM et le pilo-

te devra détenir un brevet avion avec ses contrôles périodiques et passer les visites médicales aéronautiques.

C'est donc une question de choix, et nous avons fait le nôtre. Il est cependant parfait que ce choix existe pour tous ceux des nôtres qui souhaitaient voler plus lourd, plus vite et plus loin ; et ainsi se sentaient à l'étroit dans les limites de l'ULM. Les pilotes d'avions aussi trouveront également, au sein de la FFA, le moyen de voler plus simple et moins cher qu'avec les avions légers traditionnels, sans renier leur famille d'origine et sans avoir à rejoindre malgré eux un milieu ULM dont ils ne partagent pas toujours totalement la philosophie.

Mais en ce qui nous concerne, nous étions mandatés depuis 1998 pour défendre les intérêts des pilotes qui voulaient conserver « responsabilité et liberté » afin qu'ils puissent continuer à vivre leur passion dans les conditions qu'ils avaient choisies, qu'ils apprécient et qu'ils veulent conserver.

Cette première partie-là est gagnée...

Et par conséquent, la mission qui nous avait été confiée est provisoirement remplie...

Il reste maintenant à consolider et à pérenniser dans le cadre de ce qui vous a été exposé plus haut ! Et ce ne sera pas la partie la plus facile ou la plus évidente.

Mais nous sommes assez déterminés, soudés et solidaires pour l'emporter. C'est en tout cas cet espoir bien ancré qui fait que la majorité des membres du Comité Directeur sortant a décidé de se représenter à vos suffrages... pour terminer le travail !

EN CONCLUSION

Dans le cadre de ce rapport, et à votre grand soulagement je suppose, je n'aborderai pas les dizaines d'autres sujets qui ont mobilisé toute notre équipe depuis 10 années. C'est pour cela que nous vous avons adressé les documents intitulés « Aux résultats » et « Programme 2009-2013 du CD sortant ». Je suis certain que vous en avez très attentivement pris connaissance et qu'ainsi vos choix de vote pourront sereinement exprimer ce que vous souhaitez pour l'avenir, en fonction de ce qui a été réalisé ces dernières années.

Je ne veux cependant pas terminer sans vous dire quelques mots du Conseil National des Fédérations aéronautiques et Sportives qui réunit en son sein le RSA et les huit Fédérations aéronautiques françaises. J'ai toujours cru, et les faits me donnent raison, que l'union faisait la force, et que nos fédérations, au-delà de leur spécificités, particularités, avaient, face aux diverses administrations, institutions, organismes publics ou privés plus de points communs à défendre ensemble que d'éléments de divergence. Il s'agit très



souvent de rapport de force ; or le CNFAS représente 160 000 pratiquants. Il s'agit de lutter certes, mais aussi de construire et proposer ; or neufs président(e)s ont plus d'idées que chacun pris individuellement. Il s'est trouvé il y a 4 ans qu'un nouvel élu à la tête de la FFA, JC Roussel partageait les mêmes idées. C'est ainsi que nous avons fait tout ce qu'il fallait et donné tout notre cœur pour qu'avec nos collègues du Vol Libre, de l'Aéromodélisme, du Vol à Voile, de l'Aérostation, de la Giraviation, du Parachutisme, des Constructeurs Amateurs et avions de Collection, le CNFAS deviennent au profit de toutes nos activités un bel outil, utile, efficace et performant, reconnu, écouté et respecté. Il est en passe d'être inscrit au Code de l'Aviation Civile, inscription qui fait de lui un interlocuteur officiel de l'ensemble des administrations, tant au niveau national qu'europpéen. Voici un beau progrès et je remercie une fois encore Jean-Claude pour ce travail commun qui a si bien réussi. Il faut maintenant avec tous les nouveaux Président(e)s élus de la FFA, de la FFVV, de la FFP, de la FFAérostation, de la Giraviation continuer à le faire vivre et à le développer. Je reste persuadé qu'ils en comprendront la nécessité.

Pour en terminer avec cette mandature de 4 années je veux associer à notre succès, qui ne s'est pas réalisé sans soucis, peines et travail notre DTN Joël Amiable, nos salariées du siège fédéral emmenées par notre Directrice Administrative Nicole Focas, et bien entendu tous les bénévoles élus du Comité Directeur ou supports des Commissions ; ces derniers œuvrent souvent dans l'ombre comme Philippe Boisson qui assure pour nous de très longues et pénibles traductions de non moins longs pénibles et longs textes en anglais, qui devient malheureusement la seule langue de travail en Europe. J'aurai un mot particulier pour notre trésorière, Denise Lacote, dont le travail est difficile et ingrat... mais dont la juste intransigeance, la justesse de vue et la compétence ont fait qu'aujourd'hui nous avons les moyens de notre politique et que nous dormons chaque soir du sommeil du juste, sans souci de lendemains qui déchanteraient provisoirement.

Merci à vous de nous avoir soutenus, et ainsi de nous avoir aidés à surmonter les moments de lassitude, de découragement, et aidés à repartir plus riches de détermination et de courage.



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Résultats des votes validés par la Commission Electorale

Inscrits 671 clubs ou OBL
soit 1 675 voix
177 clubs ont votés
soit 513 voix

RAPPORT MORAL
511 suffrages exprimés

OUI	511
NON	0
Abstention	0

« Chacun est responsable de Tous. Chacun est seul responsable. Chacun est seul responsable de Tous. »

Antoine De Saint-Exupéry



Le rapport financier présenté le 28 mars 2009.

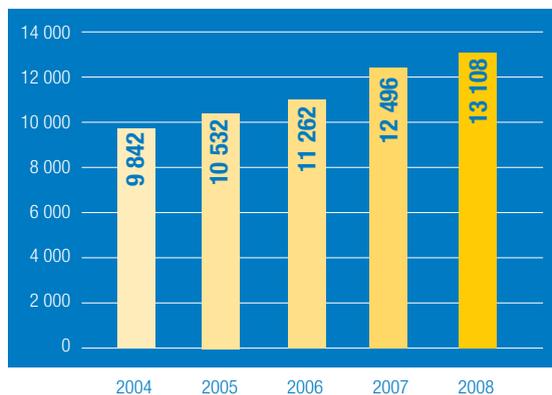
Présidentes, Présidents, Mesdames, Messieurs,

En collaboration avec Véronique TAGON, notre comptable, Joël AMIABLE notre DTN et sous le contrôle et les vérifications de Mme VETTERL notre commissaire aux comptes et pour notre cabinet d'expertise comptable COFINGEC de Messieurs PELADE et PREFOL, je vous présente les comptes annuels 2008 de notre fédération.

Les objectifs tels qu'ils avaient été définis lors de notre dernière Assemblée Générale ont été atteints et même dépassés puisque :

- d'une part, le prévisionnel avait été établi sur une base de 12.000 adhérents, vous êtes 13.108 à avoir fait confiance à votre Fédération en cotisant massivement.
- d'autre part, le résultat 2008 de nouveau excédentaire vient renforcer nos fonds associatifs.

Vous pouvez prendre connaissance de la progression constante de vos cotisations sur le graphique qui vous est proposé à l'écran. Vous avez été cette année 13.108 adhérents à avoir cotisé (contre 12.496 en 2007 ; 11 262 en 2006, 10 532 en 2005 et 9 842 en 2004), ce qui a représenté un montant total de cotisation de 713.704 € 58



Bien entendu, les quotes-parts « jeunes » et « comités régionaux » ont été affectées conformément à la déci-

sion de l'Assemblée Générale 2008, à la commission « jeunes » pour un montant de 20.160 € et à la commission « comités régionaux » pour un montant de 46.650 €.

Le solde de 646.895 € vient s'ajouter aux autres produits du siège pour le fonctionnement fédéral.

Les dépenses liées au fonctionnement des commissions

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Fonctionnement	693.714	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	340.617
		Part FFPLUM sur Actions	120.124
		Inscriptions, partenariats	166.163
		Quotes parts Comités Régionaux & Jeunes	66.810
Sous-total 1	693.714	Sous-total 1	693.714

Les dépenses liées au fonctionnement du siège

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Siège	875.227	Siège cotisations	646.895
		Autres produits	303.419
Boutique	26.623	Boutique	28.607
Communication	151.089	Communication	93.481
Sous-total	1.052.939		
Solde excédentaire	19.463		
Sous total 2	1.072.402	Sous total 2	1.072.402
TOTAL GENERAL 1 + 2	1.766.116	TOTAL GENERAL 1+2	1 766.116

Investissements 2008

Au cours de cet exercice, nous avons effectué les investissements indispensables au bon fonctionnement de notre fédération et à la rénovation de notre siège pour un montant de 86.504€, nous avons revendu deux immobilisations inscrites à l'actif de notre bilan pour un montant de 24.483€. Nous avons réalisé une plus-value de 15.100 €.

Cotisations 2010

Après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2010, d'un montant de 1.10%, qui correspond à l'indice du coût de la vie puisque c'est l'indice qui nous sert tous les ans à ce calcul. (à titre indicatif celui cumulé des deux premiers mois est de 1.8%)

La cotisation de base sera alors portée à la somme de 53€24 à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux commissions « jeunes » et « Comités régionaux » qui bénéficient du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1,65€ pour les jeunes et 3,82 € pour les Comités régionaux.

Le montant global de la cotisation sera de 58€71, plus, auquel il faut ajouter, si vous le désirez, votre adhésion à EPJ et l'abonnement à notre bulletin trimestriel ULM INFO.

Prévisionnel 2009

Le budget prévisionnel que je vous présente pour 2009, tient compte des mêmes efforts de rigueur consentis les années précédentes et vise en premier lieu l'équilibre. Je reste prudente sur le nombre d'adhésions et sur les recettes correspondantes.

Je pense que nous pouvons faire preuve d'un optimisme raisonnable : notre prévisionnel a été établi sur une base de 12 000 adhérents.

Si aucune dépense importante et imprévue ne vient troubler nos prévisions, j'espère un **résultat de nouveau excédentaire pour 2009.**

Je remercie le Président pour sa confiance ainsi que les membres du comité directeur.

Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports et la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous permettent de travailler en bonne harmonie.

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 PELADE notre Expert comptable.



Denise LACOTE
Trésorière FFPLUM



Résultat des votes

Commission électorale :

Xavier AVERSO,
Bernard BRUNET,
Jacky ROBIN,
Michel SCHATZ,
Alain TOURNIER (Président)

Inscrits 671 clubs ou OBL
soit 1 675 voix
177 clubs ont votés
soit 513 voix

RAPPORT FINANCIER

511 suffrages exprimés

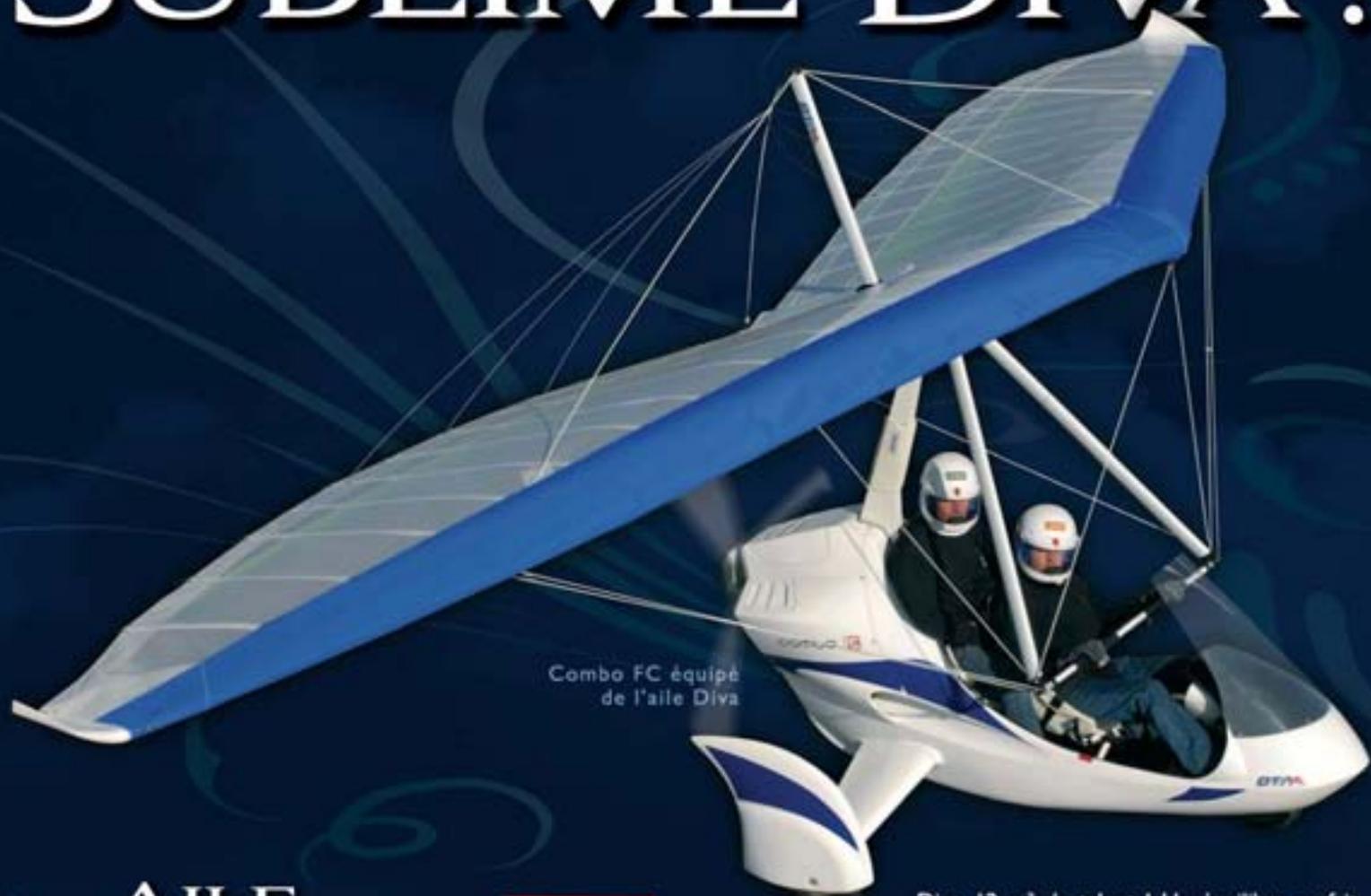
OUI	478
NON	6
Abstention	27

AUGMENTATION DE LA COTISATION FEDERALE à 58,71 €

511 suffrages exprimés

OUI	460
NON	34
Abstention	17

SUBLIME DIVA!



Combo FC équipé
de l'aile Diva

AILE
DIVATM

Divia, 12 m³ de talent ! Un équilibre parfait entre maniabilité, plage de vitesse et rendement ! Divia est une aile facile et exceptionnelle : rapide, douce, amortie en turbulence, précise, économe en carburant. DTA ouvre une nouvelle dimension du vol pendulaire alliant vitesse, et réelle utilisation tout terrain. Disponible sur tous les tricycles DTA.

« Les comportements en tangage ainsi qu'en roulis sont, à mon sens, parfaits, on peut affirmer que cette Diva est une grande réussite. » **Philippe Tisserant** Vol Moteur Janvier 2009

« Je tiens à vous dire que ma Diva et celle de Giuseppe volent merveilleusement bien. Tous nos compliments pour cette aile ! » **Massimo Lenzarini** Italie.

Démarrateur électrique et pré-installation radio-GPS offerts !

Offre sur une série de 15 pendulaires DTA 582 modèles Combo, Voyageur II, Feeling ou Evolution avec l'aile de votre choix. Date limite de l'offre : à l'expiration de cette série et au plus tard le 31 décembre 2009.



DTA
Delta Trikes Aviation

Aérodrome de Montélimar Ancône - F-26200 MONTEILIMAR - France
Tél. +33 (0)4 75 01 20 83 - Fax +33 (0)4 75 51 36 72 - dta.ulm@wanadoo.fr / www.dta.fr



Le rapport d'activité, présenté le 28 mars 2009.

L'historique de l'activité de la FFPLUM depuis sa création peut très clairement se schématiser en trois périodes : la naissance, la gestation, l'explosion.

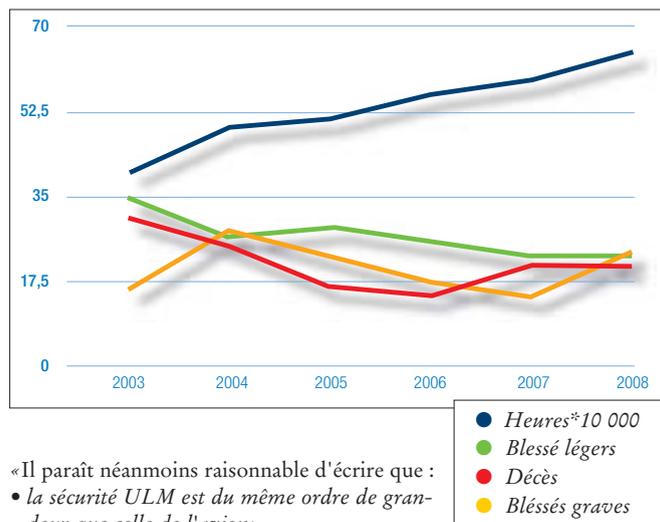
Trois âges

La naissance du mouvement date de 1981 qui donne un statut légal à une aviation « pirate » (dans une situation assez similaire aux radios pirates qui deviennent libres), cette phase d'euphorie, très médiatique, soutenue du côté de l'administration et de la fédération par des personnalités visionnaires a connu un brutal coup d'arrêt avec les accidents spectaculaires du Tour ULM 2003 qui ont durablement affecté l'image de l'ULM dans l'opinion. La seconde phase montre une progression molle puis une diminution du nombre de licenciés. La troisième période commence en 1998 avec une nouvelle réglementation, avec notamment l'arrivée du paramoteur et de l'autogire, et une nouvelle équipe fédérale. Ce sont les deux pieds sur lesquels se fonde cette croissance spectaculaire sur dix ans.



Une sécurité renforcée

Mais ce succès en nombre n'aurait pas de sens sans une progression de la sécurité. Ce que montre très clairement la progression du nombre d'heures et la stabilisation du nombre d'accidents et leur diminution en pourcentage. Ce qui permet d'affirmer que « la sécurité ULM est du même ordre de grandeur que celle de l'avion; elle a tendance à s'améliorer. » Sécurité de l'activité « vol à moteur » de l'aviation générale Jean-Claude FINOT, Ingénieur général des Ponts et Chaussées Alain SOUCHELEAU, Ingénieur général des Ponts et Chaussées. L'amélioration de la formation (exemple : le label), l'innovation technique (exemple : le parachute de secours), doivent permettre de rendre ces chiffres encore meilleurs.



« Il paraît néanmoins raisonnable d'écrire que :
 • la sécurité ULM est du même ordre de grandeur que celle de l'avion;
 • elle a tendance à s'améliorer. »

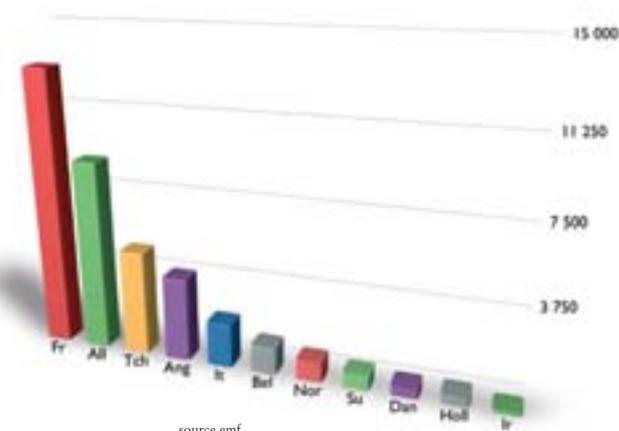
Sécurité de l'activité « vol à moteur » de l'aviation générale

Jean-Claude FINOT,
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

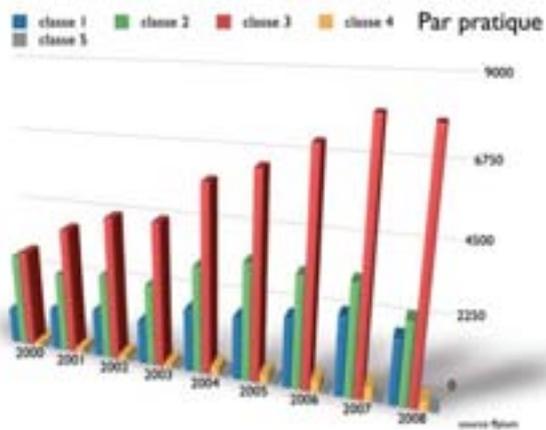
Alain SOUCHELEAU,
Ingénieur général des Ponts et Chaussées (avril 2007)

Les raisons du succès

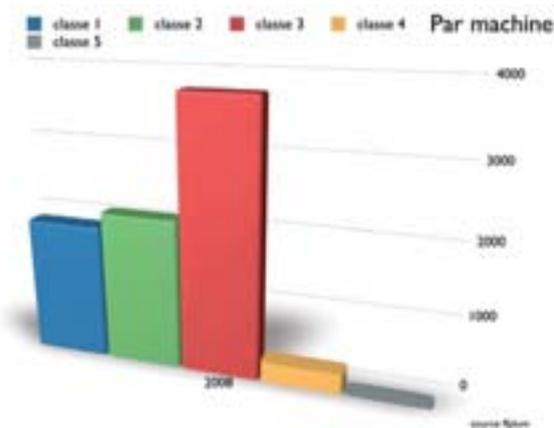
Cette croissance est d'autant plus remarquable que le reste de l'activité aéronautique a connu une phase de stabilisation ou de recul. Ce que notait le rapport Bellot en 2004, sur les 200 000 pratiquants d'une aviation de loisir. Ce succès de la réglementation ULM française est clairement visible à l'échelle européenne où la FFPLUM représente le premier mouvement ULM au sein de la Fédération Européenne (l'EMF).



source emf



Cependant le succès de l'ULM ne s'explique pas seulement par la relative baisse des autres activités (notamment avion). Il y en a en effet une spécificité du « mouvement ULM ». La progression des multiaxes dans le nombre de pratiquants montre clairement le succès de cette classe, avec celle du paramoteur.



Néanmoins le point essentiel est que les pratiquants sont à 80% d'entre eux des propriétaires regroupés en club. L'ULM apporte donc une spécificité, qui n'est pas un substitut. L'ULM a créé de nouvelles pratiques qui n'auraient pas vu le jour autrement.

80% de propriétaires

Avion : 578 clubs 42730 licenciés :
structure verticale de pilotes en club

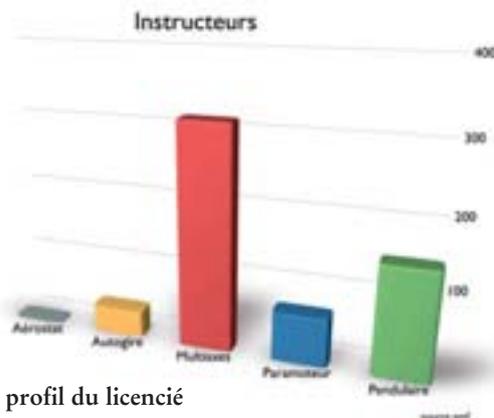
ULM : 750 clubs et OBL 13 000 licenciés :
structure horizontale de regroupement
de propriétaires

source aeral

Le maillage horizontal se répartit par ailleurs sur un ensemble de terrains très variés et souvent bucoliques qui dépassent les seuls terrains ouverts à la CAP.

800
plates-formes ULM
400
terrains ouverts à la CAP

Ce succès s'adosse sur une population d'environ quatre cents instructeurs.



Le profil du licencié

La structure sociologique de la Fédération est relativement âgée, ce qui est propre à l'ensemble des activités aéronautiques et qui peut entre autre s'expliquer par l'accès à la propriété (qui peut être de 3 000 euros pour un paramoteur à plus de 100 000 euros) et par la disponibilité nécessaire pour la pratique des sports aériens. Une étude récente a montré que le non renouvellement des licences (taux de renouvellement de l'ordre de 20%) avait pour principaux motifs le prix et les contraintes professionnelles. Le mouvement est par ailleurs assez peu féminisé.

24% d'élèves 4,2% femmes
20% de taux de renouvellement

Quelle évolution ?

Le mouvement bien que jeune par rapport aux autres pratiques va trouver sa maturité. On ne doit pas souhaiter une croissance aussi importante dans les dix ans à venir. Les croissances à deux chiffres ne valent que pour le bambou. Il faut que l'ULM puisse maintenir cet équilibre délicat d'unité du mouvement et de diversité des pratiques. Il faut par ailleurs tenir compte du nombre de machines et de la difficulté que représenterait pour l'espace aérien une augmentation massive du nombre d'appareils. Un étiaje de l'ordre de 15 000 semble donc raisonnable.

Ces chiffres ne sont pas des éphémérides répondant à une nécessité qui nous échappe, ils sont dans une très large part, le produit de notre volonté. C'est une des leçons des dix dernières années. A nous donc de déterminer ces orientations, c'est dans cet esprit que l'équipe fédérale a été élue pour les quatre ans à venir. Dans l'avenir, il faut très certainement appuyer sur trois points : insister sur la structuration en mouvement de propriétaire qui garantit notre originalité, accentuer notre politique vers les bases ULM qui sont l'avenir de la pratique et répondent à la fois à la contrainte de fermeture des terrains historiques et aux exigences de l'environnement, mais surtout elles permettent de revenir à notre filiation culturelle principale : le vol libre !

Sébastien Perrot
Vice-Président FFPLUM

Le Comité Directeur



ELECTION DU BUREAU DIRECTEUR

15 votants

Election du 1 ^{er} Vice-Président Sébastien PERROT est élu	15 voix
Election du 2 ^{ème} Vice-Président Louis COLLARDEAU est élu Michel HIRMKE	13 voix 2 voix
Election du Secrétaire Général Pierre-Henri LOPEZ est élu	15 voix
Election du Trésorier Denise LACOTE est élue	15 voix

Elections



ELECTION DU PRESIDENT

15 votants

Dominique MEREUZE est élu à l'unanimité. 15 voix

ELECTION DU COMITE DIRECTEUR

494 suffrages exprimés
Majorité absolue 248 voix

1. MEREUZE Dominique voix - majoritaire	493
2. Thierry COUDERC	479
3. PERROT Sébastien	475
4. ASSAKER Assaad	472
5. HIRMKE Michel	466
6. COLLARDEAU Louis	455
7. LACOTE Denise	454
8. LOPEZ Pierre-Henri	447
9. REYMANN Bernard	445
10. RICHARD Guillaume	436
11. CERVO Dominique	425
12. CHEVRIER Jean-Charles	421
13. GRENE Jean-Pierre	411
14. AUGÉ Christian	340
15. MALHERBE Jean-Claude	321

Le meilleur choix pour la Corse !

corsica ferries
www.corsicaferries.com

ou dans votre agence de voyages
0 825 095 095 (0,15€ la minute)



Des comparaisons bien utiles

Le risque zéro n'existant pas, il y aura hélas toujours quelques accidents dont les causes ne sont pas faciles à prévenir. Cependant, au regard des circonstances des événements que nous sommes amenés à étudier, on se rend assez vite compte que la sécurité des vols en ULM serait probablement exceptionnelle si chacun pilotait en suivant simplement les règles de l'air en volant prudemment. Depuis le début de l'année en effet, les manœuvres à basse hauteur et les conditions météo incompatibles soit avec le VFR, soit avec le domaine de vol de l'appareil, se révèlent être les causes les plus représentatives de nos accidents les plus graves.

Il semble d'ailleurs que cette typologie ait une certaine tendance à se répandre. Il est intéressant d'étudier ce qui se passe chez nos voisins. Il n'est pas question d'en déduire des comparaisons mais l'on peut tirer profit de l'expérience des pratiquants des autres pays européens, d'autant qu'ils évoluent suivant des réglementations qui sont parfois assez différentes de la nôtre. Chez nos amis allemands par exemple, sur les dix dernières années, on a déploré en moyenne une dizaine de morts par an. Certains relèvent qu'Outre-Rhin, le parachute est obligatoire et les machines subissent une forme de certification. Mais l'explication n'est pas tout à fait là. En fait, l'activité est moins répandue qu'en France. Rapportée à celle-ci, avec 6 à 8 accidents mortels par an, la sécurité des vols est à peu près comparable à la nôtre en Allemagne. Sauf que d'après les données publiées en février dernier par le magazine Aerokurier, l'année 2008 a connu un bond à 15 accidents faisant 25 morts, sans augmentation notable de l'activité à ce qu'il semblerait. Il s'agit bien sûr très certainement d'une aberration statistique. Mais il est intéressant de se pencher sur les circonstances de ces événements dramatiques.

Les données les plus souvent relevées lors de ces accidents sont significatives, même lorsqu'elles ne sont pas la cause directe de l'événement :

- Vol au-dessus de la masse maximum autorisée,
- Machine type 3 axes performante,
- Evolutions à basse hauteur,
- Déclenchement du parachute à une altitude trop basse pour que le déploiement soit efficace,

- Météo défavorable,
- Manque de rigueur dans la tenue de la situation administrative des machines.

Une réglementation plus lourde, telle que celle qui existe en Allemagne, n'est donc pas en mesure d'éviter la survenue d'une telle série noire, puisque certains des gens qui en ont été victimes ne l'ont en fait pas respectée. Plus que le cadre réglementaire, seuls les pilotes eux-mêmes peuvent apporter une réponse efficace à cette problématique, car elle relève du comportement et de la prise de décision. D'ailleurs pour redresser la barre, le BFU (l'équivalent allemand du BEA) confirme que ce n'est pas parce qu'ils ressemblent souvent de plus en plus à des avions, qu'il faut employer les ULM de la même façon et dans les mêmes conditions.... Et il en appelle au sentiment de responsabilité des pilotes.

En France, ce sont ces sujets sur lesquels réfléchissent actuellement les membres de la commission de préparation du prochain symposium de sécurité de la DGAC. Le thème en est la préparation des vols en aviation légère. Seront traités des sujets tels que la récolte et l'exploitation des informations nécessaires (météo, notam, etc.), la connaissance et la préparation de la machine, le rôle de l'instructeur, du club, de l'environnement social, et la prise de décision face aux buts du vol, au respect des règles, au niveau d'entraînement et aux conditions du jour.

Thierry Couderc
Commission Sécurité des Vols



Annuaire de la Commission sécurité des vols / étude des accidents

Président de la Commission	Thierry COUDERC Union Française de l'Hélicoptère Héliport de Paris - 75015 PARIS Tél. 06.89.03.95.52 / 01.45.58.16.17 ffplum.secuvoles@gmail.com
ALSACE	Pierre BAILLARGEAU 26 A rue des Forges 68580 BISEL Tél. 03.89.25.71.67 pierre.baillargeau@orange.fr
AQUITAINE	Jean-Luc HOURTILLAN Laudet - 47250 GUERIN Tél. 06.03.49.82.31 ulmfourques@aol.com
AQUITAINE	Philippe ARCHAMBAUD 19 Place Faubouquet - 33210 PREIGNAC Tél. 05.56.76.16.34 / 06.08.42.89.67 p.archambaud@alice.adsl.fr
AUVERGNE	André BALLESTER 30 La Chaume du vent - 03140 CHARROUX Tél. 04.70.56.87.47 / 06.73.59.34.59 andrebal@orange.fr
BOURGOGNE	Bernard GUITTAT La Violetterie 71740 SAINT-MAURICE-LES-CHATEAUNEUF Tél. 03.85.26.22.85 / 06.79.78.81.35 bernard.guittat@orange.fr
BRETAGNE	Jean-Jacques FLOCH 21 rue de Keraël - 29241 LOCOQUIREC Tél. 06.14.16.61.84 flokireg@wanadoo.fr
CENTRE	Jean-Claude RENAULT 11 allée des pensées brassieux - 36130 DEOLS Tél. 02.54.35.70.66 / 06.07.98.70.66 jc.renault2@wanadoo.fr
CENTRE	Paul MARIAUD 12 Chemin des Fougères - 18110 ALLOGNY T/F 02.48.64.01.88 / 06.07.63.10.13 paul.mariaud@wanadoo.fr
FRANCHE-COMTE	Jaky CAILLE 43 rue de Besançon - 25320 MONTFERRAND LE CHATEAU Tél. 03.81.56.51.07 / 06.14.48.92.51 jaky.caille@voila.fr
HAUTE-NORMANDIE	Francis BARBIER 412 route de Motteville - 76570 CIDEVILLE Tél. 02.35.91.31.80 / 06.62.63.31.80 francis.barbier@wanadoo.fr
HAUTE-NORMANDIE	Christian MAILLARD 74 rue du petit Bosc - 76520 YMARE Tél. 02.35.79.14.83 / 06.66.27.17.66 maillard.ch1@free.fr
ILE-DE-FRANCE	Christian ALITCH 25 avenue de Wagram - 75017 PARIS Tél. 06.03.61.37.86 christian.alitch@laposte.net
ILE-DE-FRANCE	Damien MAITROT 108, rue Olivier de Serres - 75015 Paris dmaitrot@gmail.com
LANGUEDOC-ROUSSILLON	Pierre-Marie COLON 8 Chemin Griffaut - 31250 VAUDREILLE Tél. 05.61.83.72.91 / 06.75.61.08.83 pierremarie.colon@wanadoo.fr
LANGUEDOC-ROUSSILLON	Thierry FAVRE Mas Vénisse - Vaugières le Haut - 34130 MAUGUIO Tél. 06.85.89.01.60 perso.thierry@free.fr
LIMOUSIN	Dominique BORIE la Borie Haute - 19150 LAGARDE ENVAL Tél. 06.87.85.06.38 boriedo@orange.fr
LORRAINE	Jean Charles CHEVRIER 5, rue des Glacis - 54000 NANCY Tél. 06.70.04.88.01 jcmt.chevrier@free.fr
MIDI-PYRENEES	Bernard FABRE Le club ULM de Castelvert - Saint-Pierre de Conils 81120 LOMBERS Tél. 06.10.05.56.24 / 05.63.34.10.90 bernard81@cegetel.net
NORD-PAS-DE-CALAIS	Jean BIERINX 6 allée des Peupliers - 62280 ST MARTIN BOULOGNE Tél. 03.21.31.34.01 / 06.07.32.42.47 j.bierinx@cegetel.net
PACA	Gilbert DEBIAZI Quartier les Fourques, RN7 - 83520 ROQUEBRUNE SUR ARGENS Tél. 06.12.48.64.29 / 04.94.45.44.20 gilbert.debiazi@dbmail.com
PAYS DE LA LOIRE	Louis-Paul BOUTIN 2 bis rue du Mail - 49120 CHEMILLE Tél. 02.41.30.77.88 / 06.23.28.32.66 lpboutin@wanadoo.fr
PAYS DE LA LOIRE	Daniel SANCHEZ 31 rue Alfred Nobel - 44700 ORVAULT Tél. 02.51.12.18.86 / 06.84.61.55.69 Ulm44daniel@wanadoo.fr
RHONE-ALPES	Eric GALVAGNO 28 Rue du Garnier - 38460 TREPT Tél. 04.74.27.10.32 / 06.09.95.82.88 ericgalvagno@free.fr
RHONE-ALPES	Jean-Luc THOMAS 14 rue de la Solitude - 42190 CHARLIEUX Tél. 06.84.68.98.83 / 04.77.60.10.05 jelutho@wanadoo.fr



Espace aérien



Un pilote transite au niveau 80 dans une portion de TMA classée C, sans contact radio. Il n'avait pas connaissance de l'existence de la TMA à cet endroit, car il n'utilise que des cartes au 1/500 000, qui ne représentent pas les espaces au-dessus du plus élevé des deux niveaux : 5 000 pieds AMSL ou 2 000 pieds ASFC.

Un appareil de transport de passagers se présente en finale à Perpignan, dans un espace de classe D. Le pilote voit sur sa trajectoire un ULM qui transite en espace contrôlé sans contact radio.

Un principe simple : on n'entre pas chez les autres sans frapper à la porte, et on dit « au revoir » en sortant.

Un pilote transite sans contact radio dans le nord de la CTR de Valence, alors qu'un appareil en IFR est en remise de gaz au QFU 01.

Trois exemples concrets, parmi d'autres, de mise en jeu de la sécurité à la suite d'erreurs survenues à cause d'une mauvaise préparation de la navigation.

Afin d'éviter d'allonger une liste toujours trop longue d'incidents, il convient de préparer son vol avec soin et de porter une attention particulière aux espaces traversés durant son trajet. La consultation des cartes aéronautiques du SIA à l'échelle 1/1 000 000 est impérative lors de la préparation, tout comme la consultation des NOTAMs et des prévisions météorologiques.

Cela vaut aussi bien pour une longue navigation que pour un vol local, car des modifications temporaires d'espaces peuvent être publiées.

Restez attentifs, respectez la réglementation !

Il existe aujourd'hui des logiciels qui permettent d'avoir un aperçu en 3D du vol envisagé.

Michel Hirmke - Commission Espace Aérien



Une deuxième poignée de parachute pour quoi faire ?

Plusieurs fabricants de parachutes à déploiement pyrotechnique commencent à proposer le doublement de la poignée de déclenchement. Ainsi, l'installation de la commande du parachute de telle sorte qu'elle soit accessible et utilisable de manière optimale par les deux occupants, est grandement simplifiée par cette option. Une course libre et à peu près rectiligne d'une quarantaine de centimètres est en effet nécessaire pour tirer la poignée. En fonction de la configuration des places de l'habitacle ou du chariot, il n'est pas toujours évident de trouver un emplacement unique qui réponde facilement à cette nécessité depuis les deux places. Il est en outre possible de neutraliser séparément l'une des

deux poignées suivant l'évaluation personnelle de chaque pilote commandant d'aéronef quant à l'opportunité de laisser ou pas cette commande à la disposition de son passager. Sur ce point, chacun devra décider suivant le type de vols qu'il réalise et la connaissance qu'il a des passagers qu'il accueille, s'il faut se garantir contre un déclenchement intempestif par affolement ou méconnaissance, ou s'il est au contraire préférable de leur laisser la possibilité de cet ultime recours. Comme la réponse à cette question peut varier suivant les circonstances, la possibilité de monter deux poignées est aussi de ce point de vue une option intéressante.

Thierry Couderc
Commission Sécurité des Vols

NB: Air Création et Dta nous ont fait savoir qu'il peuvent, sur demande, monter 2 poignées

Subvention parachute de secours



L'opération **PARACHUTE DE SECOURS** consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FFPLUM, Club ou OBL pour équiper leurs ULM servant à la formation, de parachute de secours.

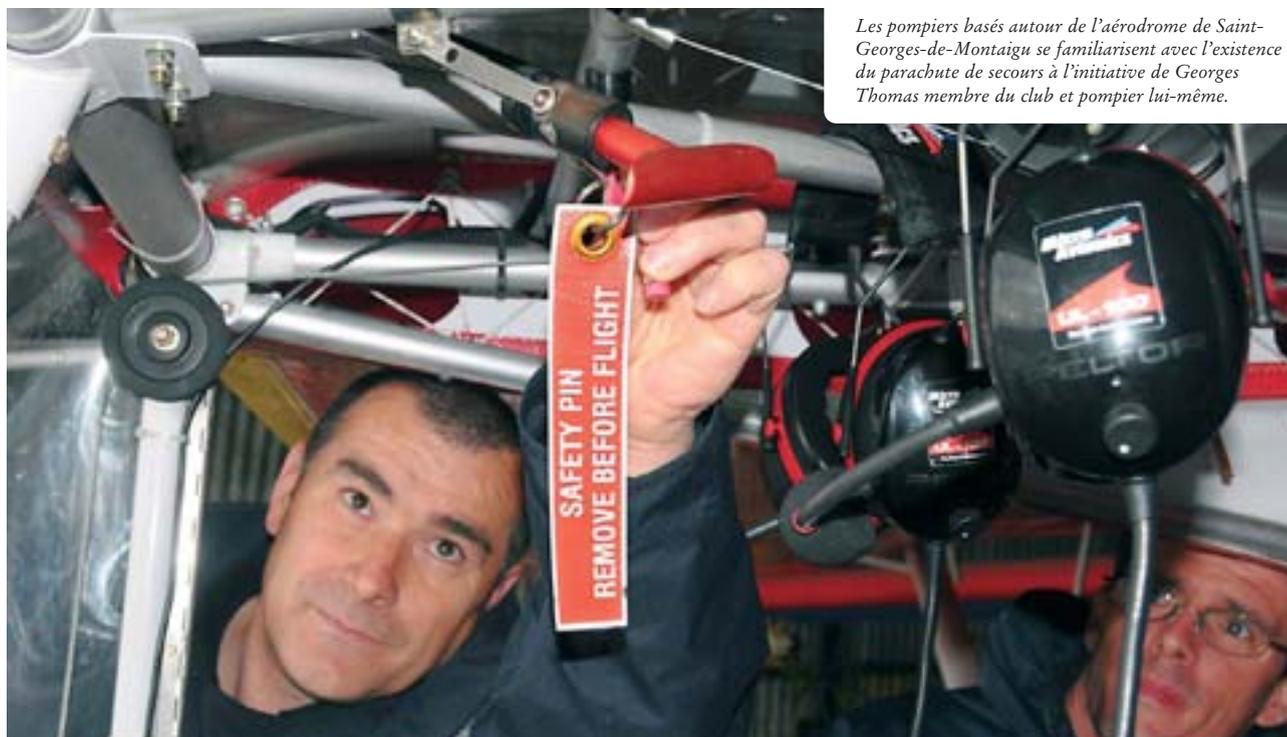
Elle a débuté en 2007 et cessera en 2010. Près de 80 ont déjà été allouées.

Pour être éligible dans le cadre de cette opération, il faut que le club ou la société :

- 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).

Sébastien Perrot
Vice-Président FFPLUM

Le montant des aides a été fixé à 1 200 euros pour les classes 2, 3 et 4, et à 300 euros pour la classe 1.



Les pompiers basés autour de l'aérodrome de Saint-Georges-de-Montaigu se familiarisent avec l'existence du parachute de secours à l'initiative de Georges Thomas membre du club et pompier lui-même.

**Réviser son moteur, c'est bien !
Le reste de sa machine, c'est mieux !
Les ULM sont des planeurs.**

**Tubes
et toiles**
surveillez
le vieillissement
de la voile.

**Appareils
métalliques**
contrôlez
la corrosion.

Bois
attention au
pourrissement.

Composite

surveillez les crics
et les décollements,
les traces de
surexposition
à la chaleur.

Multiaxes

pensez
au réglage
des commandes.

Pendulaires et paramoteurs

faites réviser
vos ailes, prenez
en soin lors du
montage et
du démontage
de vos machines.

Pour tous
surveillez le train,
les harnais,
les fermetures
de portes,
de capots,
de réservoirs



**Le suivi des échéances
définies par le constructeur
est une obligation qui relève
de votre responsabilité**



**Réviser aussi
périodiquement
le pilotage**



**Consultez votre
manuel d'entretien**



Accidents



Attention à ne pas franchir la ligne rouge...

Celle dont la Société (et donc l'Etat) n'admettrait pas qu'elle soit dépassée.

Après un début d'année prometteur en terme de taux d'accidents mortels, la machine s'est brusquement emballée ces dernières semaines avec pour résultat à la mi-juin un nombre élevé de ceux-ci.

Mon mot se défend d'être moralisateur ou même vraiment " technique "... Il tente aussi, difficilement, d'échapper à l'émotion de la perte d'un ami ou d'une amie, à la peine et à la souffrance des obsèques auxquelles j'ai participé afin, le plus froidement possible, de vous dire que ces drames humains sont toujours aussi insupportables.

Je souhaite une fois de plus, simplement et ardemment, vous faire prendre conscience des risques (et non du danger) inhérents à nos activités aériennes, comme à bien d'autres activités sportives, physiques et de loisir. Je souhaite que durant quelques instants vous mesuriez vos responsabilités, vous réfléchissiez à votre état d'esprit aux commandes et à votre manière de piloter. Nous pratiquons un loisir ou bien,

bénévolement aussi bien que professionnellement, nous avons la responsabilité d'élèves ou d'innocents passagers.

Rien donc ne justifie des fantaisies avec le bon sens ou avec la réglementation, la bonne, l'intelligente, celle qui a prévu des marges qui permettent de gommer ou de rattraper nos erreurs ; c'est pour cela que nous devons la respecter.

Sans prétendre faire le travail d'analyse de Thierry Couderc, je constate tout de même que la basse hauteur pardonne rarement et que le parachute dans les autres cas aurait encore sauvé des vies.

Alors, excusez mes rengaines, mais je souhaiterais, les mois qui viennent, moins fréquenter les cimetières, funérariums et crématoriums. C'est dur ce que je vous écris, mais c'est la triste réalité.

Volons donc prudemment et réfléchi... ce n'est pas qu'un slogan facile. Derrière se cache le bonheur et la pérennité de la pratique ULM.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Solidarité victime

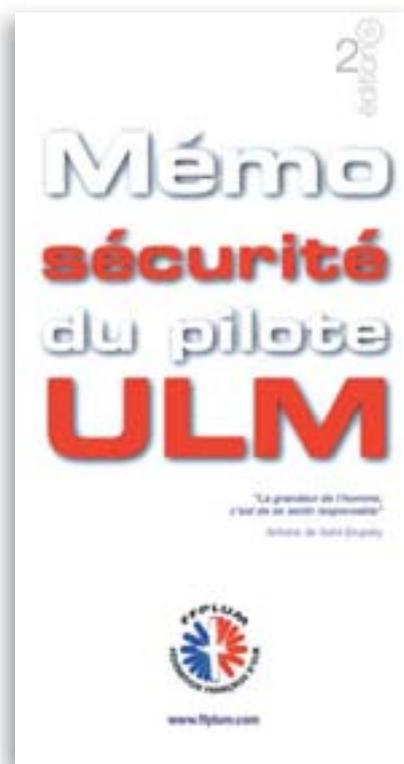
Comme bien d'autres activités de loisir notre pratique engendre des accidents parfois mortels. Tous les efforts sont faits pour qu'ils soient les plus faibles possibles et ces efforts sont reconnus et remarqués. Il reste que, au-delà des statistiques froides et lointaines, la mort est un drame absolu pour les proches.

Dans le cadre de la mandature 2009 - 2013, la Fédération a décidé de mettre en place une aide spécifique pour aider les proches d'accidentés dans l'ensemble de leur démarche.

Il ne s'agit pas de se substituer aux mécanismes de l'assurance, ni de mêler ce travail avec celui de l'accidentologie, ni d'offrir un soutien médicale mais d'avoir un interlocuteur unique au sein de la Fédération qui puisse répondre aux problèmes toujours singuliers engendrés par un accident en accélérant parfois des dossiers, en apportant l'aide et les ressources de l'ensemble de notre mouvement.

Le contact sera Christian Augé (06 17 46 18 41) qui a déjà entrepris de rentrer en relation par courrier avec les proches des accidents récents. Cette fonction délicate n'existe pas dans le milieu aéronautique, tout est à inventer en ayant à l'esprit cette exigence de solidarité du mouvement fédéral.

Le mémo sécurité du pilote ULM deuxième édition est encore très largement disponible dans sa version papier au siège de la Fédération sur simple demande ou en version pdf sur notre site.



36^e COUPE ICARE



17-20
septembre
2009

St Hilaire du Touvet - Lumbin

www.coupe.icare.org



Parka 3 en 1

70 €

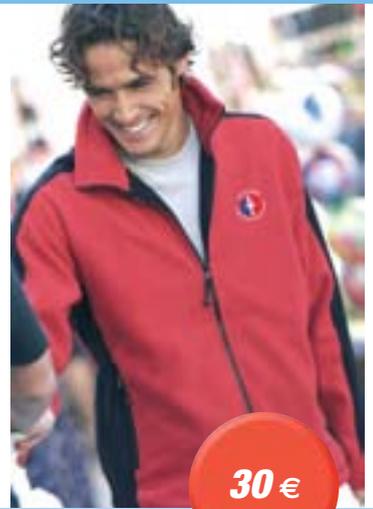
100 % polyester,
coloris rouge/noir.
Tailles : M, L, XL, XXL.



35 €

Polaire Maureen

Couleur Rouge
traitee anti peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



30 €

Polaire

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



18 €

Polo Spring

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



10 €

Bonnet polaire

Couleur marine, traité anti-peluche

9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,
taille unique.



6 €



Porte clé fédéral

Acier nickelé



15 €

Pendule quartz

diamètre 20 cm.

9 €



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

Coupe-vent mistral

nylon enduit
acrylique, capuche,
fermeture zippée,
tailles M, L, XL
et XXL

20 €



25 €

Lady Racing

Polo femme cintré,
bande contrastée,
coloris rouge/blanc,
100 % coton.
Tailles : S, M, L, XL.

65 €

Flying jacket

Réversible

Extérieur nylon. Doublure orange en nylon satiné.
Ouatinage. 2 poches intérieures et 2 extérieures.
Poche zippée sur manche gauche.
Bord côte épais au col, poignets et ceinture.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



De l'air... libre ou réglementé

Notre chère atmosphère, l'espace aérien qui nous environne, c'est de l'air que l'on respire. Bien entendu, tout le monde en a besoin pour ne pas suffoquer, et mourir d'asphyxie. C'est certainement la ressource vitale la mieux partagée, plus encore que l'eau ou toute autre richesse, n'est-ce pas ?

Il se trouve que le partage de cet élément primordial se fait naturellement, depuis l'époque où les êtres vivants ont adopté un métabolisme aérobie.

« Ne me pompe pas l'air », « tu ne manques pas d'air », ce genre d'expressions fleurissent dans notre vie quotidienne, se référant à ce partage.

Cela se transforme en un point d'achoppement quand on envisage l'air dans sa dimension d'usage aérien et moyen de transport, lieu d'accueil et voie de passage de nos aéronefs.

Il faut du coup des règles établies, admises, comprises de tous les usagers, et appliquées par chacun de nous, dans le respect des contraintes mutuelles.

Même le vol « libre » n'est libre que dans la mesure où il n'interfère pas avec d'autres usagers de l'espace aérien, normal !

Le vol moteur est réglementé.

Le paramoteur a ceci de particulier qu'il propose tour à tour, selon les besoins ou l'humeur du pilote une alternance de vol moteur et de vol plané.

Un coup, la force qui s'oppose au poids est la portance, et peu après, cela peut être la RFA.

Il y aura aussi toutes les combinaisons entre les 2... Intéressant.

Du coup, le pilote paramoteur sera plus polyvalent que son homologue libériste. J'ai toujours été frappé de constater chez mes élèves paramotoristes combien ils se décontractaient dès que qu'ils avaient coupé leur moteur avant de venir se poser en douceur et en vol plané jusqu'à la piste d'atterrissage, où l'arrondi bien réussi procure cette sensation d'apesanteur juste avant de toucher la planète : Génial.

En parallèle, le regain d'autonomie procuré par la poussée moteur, le choix de son altitude de vol, de sa hauteur de sécurité, et la possibilité de décoller tout près de chez soi, même sans relief, motive un grand nombre des nouveaux adeptes. Et cela ne fait que commencer !

Ce nombre est en constante évolution, et pas loin de 70% des nouvelles identifications non de série se font dans la classe paramoteur.

29^e Salon & Rassemblement international ULM

BLOIS 2009

29 & 30 Août

>Présentation & essais en vol

>Salon de l'occasion et pièces détachées

>Fédération / Animations

> Coupe de l'Esthétique...

140 EXPOSANTS
+ de 1 000 ULM

+ de 10.000 VISITEURS

www.ulmblois.com

Aérodrome de Blois-le-Breuil LFOQ N 47° 40 44 ■ E 001° 12 38

Raison de plus pour asseoir notre réglementation sur des principes simples, compréhensibles, faciles à mettre en œuvre, admis et adaptés aux pratiques de chacun des usagers.

Aujourd'hui, c'est là que le bât blesse.

C'est pour cela que j'ai accepté une mission au sein de la FFPLUM : la présidence de la commission paramoteur. Je vais dédier de mon temps et de mon énergie en votre nom des usagers, instructeurs, élèves, pilotes pour susciter des améliorations, des simplifications, des adaptations, bref, tout ce qui peut contribuer à un partage juste de l'espace aérien.

Clarifions le charabia administratif et son cortège de galimatias touffus et enchevêtrés des articles et sous-règlements. Une consigne claire est une consigne qui sera comprise. Si de plus elle est adaptée à l'usage, elle sera respectée.

Les domaines concernés sont finalement peu nombreux, ce qui me laisse espérer des avancées rapides.



On a identifié des éléments de discussion parmi les questions suivantes :

- dossiers d'identification
- examen théorique
- instructorat
- dossiers d'ouverture de plate-forme

C'est un bon programme. Alors que ne rien faire serait un véritable gâchis.



En effet, on le sait depuis un sondage réalisé l'an passé par la FFPLUM, les pratiquants souhaitent une réglementation et acceptent les contraintes liées au partage JUSTE de l'espace aérien. De plus, les DSAC reconnaissent un potentiel important de « toilettage » des textes actuels, ainsi que propositions mieux adaptées à la réalité quotidienne spécifique du paramoteur, au sein de la grande famille ULM.

Il y a donc plus d'un an que les premières discussions se sont engagées, et depuis, rien.

C'est dans la perspective de voir ce dossier avancer sans tarder, intégrant des objectifs à court terme, que j'ai accepté d'animer la commission.

Gageons que cette rubrique me permettra dans le prochain numéro de vous faire part d'avancées significatives ?

D'ici là, volez prudent !

Luc de Tilly

Notre logo fait la différence

En quelques années, le logo "SE" s'est imposé comme le label qualité des équipements de Recherche et Sauvetage* (SAR).

- Produit de qualité
- Accompagnement pour la prise en main de votre équipement
- Exécution des formalités administratives en votre nom
- Interlocuteur privilégié pour le SAV
- Prise en compte de vos besoins spécifiques

* Balises de détresse, balises de traçage, radiogoniomètres.

SIERRA ECHO - Place Jean Monnet - 56270 Ploemeur - France
+33(0)2 53 35 88 66 - contact@sierraecho.fr - www.sierraecho.fr

Club / Société _____

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

CP _____ Ville _____

Tél. _____

Email _____

N° Licence FFPLUM | | | | | | | | | |

Tarif spécial
ULM INFO
309€
349€

→ **REMISE FFPLUM**
 * Soit une remise de 40 € TTC pour tout achat d'une balise de détresse personnelle en direct chez Sierra Echo.
 Offre valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Veuillez trouver ci-joint mon règlement par chèque, établi à l'ordre de SIERRA ECHO.

Merci de remplir en lettres capitales le bon de commande, d'y joindre votre chèque et envoyer le tout à : SIERRA ECHO - PLACE JEAN MONNET - 56270 PLOEMEUR - FRANCE

Bon de commande

Quid de la classe 6 hélico ?



L'intégration d'une classe ULM hélicoptère à la réglementation française est actuellement au stade de l'étude. Les fédérations concernées (La FFPLUM, La FFG) ainsi que l'UFH (Union Française de l'Hélicoptère) ont constitué un groupe de travail sur le sujet. Ce dernier s'est, entre autres, rendu début décembre 2008 en Italie où l'ULM Hélicoptère existe depuis une dizaine d'années, à la satisfaction des utilisateurs et de l'administration italienne.

Si cette classe est créée en France, un travail interfédéral sera indispensable pour mettre au point les cursus de formation des premiers instructeurs, les programmes d'instruction pour les futurs pilotes et la définition des modalités d'utilisation de ces appareils. Il est clair que des différences fondamentales de culture entre l'aviation certifiée dont la FFG a l'expérience et le régime déclaratif défendu par la FFPLUM sont sources de

débats passionnés. Une demande d'étude du dossier a cependant été adressée à la Direction Générale de l'Aviation Civile fin mars dernier, cosignée par les 2 présidents des fédérations (FFPLUM – FFG) et celui de l'UFH. La Direction Générale de l'Aviation Civile, avait en outre reçu fin septembre dernier du ministre des transports la mission d'étudier le dossier de l'ULM hélicoptère.



M. Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile vient de répondre favorablement à notre demande de constitution d'un groupe de travail.

Cela ne signifie pas que le principe est adopté par l'administration, mais que l'étude est engagée. Voici donc un énorme progrès !

Si le dossier avance régulièrement, un délai d'environ 6 à 12 mois semble raisonnable avant d'aboutir à une définition réglementaire. Ensuite, il faudra le temps nécessaire pour former les instructeurs adaptés, et pour disposer de suffisamment de machines. Pour l'heure, il n'existe de par le monde que très peu de modèles d'appareils qui seraient construits en série, et qui semblent pouvoir entrer dans la définition de l'ULM (biplaces de moins de 450 Kg de masse au décollage). Bien sûr, si un espace réglementaire s'ouvre en France pour l'ULM hélicoptère, cette situation pourra évoluer favorablement, mais cela ne se fera que progressivement.

C'est donc un dossier qui avance, mais dont on ne peut encore compter qu'il va déboucher à « très » court terme vers le développement d'une nouvelle activité. Il faut savoir être patient.

Nous sommes cependant sur les premières marches de ce qui constitue aujourd'hui un extraordinaire espoir pour les amoureux des voilures tournantes.

Dominique Méreuze - Président de la FFPLUM

Centre de Formation ULM
Pendulaire - 3 axes - Autogire

- Pilotes / Instructeurs
- Réactualisation Instructeurs
- Toutes DNC
- Reconversion Professionnelle (FONGECIF, Etc...)

Concessionnaire : AirBorne - Magni - SkyRanger
Accessoires : LYNX - Vêtements OZEE - SKYDAT - ICOM - Hélices DUC

AirBorne FRANCE
Mondialement Approuvé !

SKYRANGER : Compromis idéal

Autogire MAGNI : La référence...

La nouvelle équipe du CNFAS

Dominique Méreuze a été réélu à la tête du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives. Parmi les nombreuses actions entreprises, une des plus importantes consiste à sensi-

biliser le nouveau Parlement européen aux spécificités de l'aviation sportive et de loisir. C'est le sens de la lettre qui a été envoyée à l'ensemble des candidats.



En ce début d'année 2009, chaque fédération a procédé à l'élection pour 4 ans de son nouveau Comité Directeur. Ont été élus présidents :

Au CNFAS	Fédération Française de Parachutisme
Fédération Française Aéronautique	Mme Marie-Claude FEYDEAU
M. Jean-Michel OZOUX	
Fédération Française d'Aéromodélisme	Fédération Française de Vol Libre :
M. Bruno DELOR	M. Jean-Claude BENINTENDE
Fédération Française d'Aérostation	Fédération Française de Vol à Voile
M. Thierry VILLEY	M. Jean-Emile ROUAUX
Fédération Française de Giravation	Réseau du Sport de l'Air
M. Jacques ESCAFFRE	Mme Catherine DARTOIS

A l'EMF (European Microlight Federation)



Président : Keith NEGAL (ici à droite de D. Méreuze)
vice-Président : Dominique MÉREUZE

A l'UFEGA (Union des Fédérations Gestionnaires d'Assurances)



Président : Dominique MÉREUZE
vice-Président : Jean-Emile ROUAUX



A l'EAS (Europe Air Sports)
Président : Dave ROBERTS
vice-Président : Dominique MÉREUZE





Deuxième stage d'entraînement à la compétition, pour les femmes, organisé par la Commission « voler au féminin » de la FFPLUM !



Cette année, ce sont 5 équipages multiaxes, 2 pendulaires et 5 paramoteurs qui étaient inscrits.

Encore une fois, le stage avait la particularité d'être animé par des compétiteurs expérimentés : Guillaume RICHARD (école Wing-over à Feurs), pour les Classic-class et Michel TOUITOU, pour les paramoteurs.

Durant ces deux journées intensives, toutes ont progressé ou se sont familiarisées aux épreuves des championnats : navigation, balises max, temps balises déclarées, recherche de photos, patatoïde avec portes cachées, PA moteur coupé.

Entraînement des « classic-class » à Moulins

L'aérodrome de MOULINS MONTBEUGNY accueillait les multiaxes et pendulaires. Nous y avons trouvé un accueil et une écoute exceptionnels de par les autorités du terrain et du président Dominique Ronsin et toute son équipe du club ULM Bourbonnais, mais aussi, un hébergement et un service traiteur, pour les petits déjeuners et les repas, sur place. Lieu idéal pour recevoir ce genre de manifestation !

Les participantes : en multiaxes : Marielle BAYER, Nadège TABARY et, en pendulaires : Patricia ROUMIER, Odile RABLAT et Diane DEBOISSY.

Nous avons eu trois défections en multiaxes.

Entraînement des paramoteurs chez TOUIT'AIR

Un entraînement haut niveau, dans une ambiance champêtre pleine de bonne humeur, agrémentée des barbecues de midi, organisés par Marie et Michel.

Les participantes : Sandrine JEGOU, Coralie MATEOS, Kathia WEISSENBACHER, Sylvie BAGUE et Chantal CHAMPEAU.

Un bon investissement pour 2010 !

Monique Bouvier
Commission Voler au Féminin

Disparition de Marielle BAYER, pilote ULM multiaxes.



Première rencontre avec Marielle Bayer lors du rassemblement annuel des femmes pilotes d'ULM à Fains Veel, venue à bord d'un Tétrax. Marielle revient en 2008 à Dreux, cette fois, fière de son acquisition : un zenair 601UL ! Elle participe avec brio, au Tour ULM 2008, en option compétition. Appliquée, soucieuse de s'entraîner sans cesse, elle a suivi le stage d'entraînement à la compétition organisé à Moulins

pour le WE du 1^{er} mai. Sans compter, les nombreux rassemblements et terrains d'aviation, où nous nous rencontrons. Elle enchaîna ainsi 500 h à bord de son bel ULM rouge. Nous parlions tout récemment, lors du rallye des 3 rivières à Besançon, du vol pendulaire et elle partageait avec moi le plaisir de ce vol, ayant commencé son apprentissage.

J'ai tout de suite apprécié cette femme à la fois posée et vive, simple, charmante, passionnée.

Pilote expérimentée, prudente, vigilante sur les conditions de vol et l'entretien de sa machine, elle forçait mon admiration et celle de tous !

Marielle est tombée, au retour d'une semaine de vacances en vol, pleine des petits et grands bonheurs que nous apportent les voyages aériens.

Elle va nous manquer, à la journée découverte ULM Femmes à Saverne Steinbourg le 28 juin ainsi qu'au rassemblement des femmes pilotes à La Réole.

La FFPLUM, ses amies et amis pilotes, partageons la douleur de ses proches.

Monique Bouvier
Commission Voler au Féminin



Le vol Adapté

J'ai été élu, lors de la dernière A.G., au poste de Président de la Commission Vols Adaptés.

Je me présente succinctement pour ceux qui ne me connaissent pas, paraplégique "incomplet" depuis 1978, 56 ans, pilote multiaxes.

Pour réussir la mission qui m'est assignée, à savoir :

Favoriser l'accès de la pratique de l'ULM à tous les handicaps, avec des appareils aménagés, mais dans le même environnement que les pilotes valides car le handicap ne doit pas s'inscrire dans un cadre de ségrégation,

j'ai besoin de votre concours à tous.

Alors n'hésitez pas à contacter la FFPLUM, pour vous exprimer, tant en termes de besoin que de suggestions et propositions.

Je vous en remercie.

Par ailleurs, aucune statistique fiable, quant à notre "poids" au sein de la FFPLUM, n'existe à ce jour.

Pour palier à ce manque, je vous propose de bien vouloir vous faire connaître auprès du secrétariat en tant que pilote en situation de handicap.

Le but n'est évidemment pas de rentrer dans votre intimité, mais de mieux gérer les moyens mis à notre disposition.

Bernard Reymann
Commission Vols Adaptés

DEFI-MYOPATHIE Un beau projet à soutenir.

Nos camarades Alexandre et Nicolas Landrieux, tous deux myopathes, préparent un raid trans-saharien (Tunisie et Libye) pour le mois d'octobre prochain. Cette aventure sera filmée, (52mn), par monsieur Grégory Le Moigne et diffusée dans le cadre du Téléthon 2009.

Le projet prend bonne tournure, la logistique au sol est d'ores et déjà organisée. La FFPLUM les soutient, notamment pour l'obtention de leurs brevets de pilote. Par contre ils sont toujours à la recherche d'un ULM type Sky ou Storch. Si vous voulez vous joindre à leur aventure en les aidant à la matérialiser, contactez la FFPLUM.

Vous pouvez aussi voir leur site :
<http://www.defi-myopathie.com>.



Motoplaneur ULM

NOUVEAU!!!
Motorisation électrique

ALATUS-M

www.alatus.fr

42 700 € TTC*
Avec motorisation électrique 20 cv Electraviva

32 400 € TTC*
Avec motorisation 2 temps 20 cv

Envergure: 13,10 m
Poids à vide: 115 kg
Moteur rétractable
Finesse: 27 à 65 km/h
Taux de chute mini: 0,65 m/s
Vmax: 110 km/h
Vitesse de décrochage: 41 km/h
VNE: 130 km/h

ULM X-Air HANUMAN

www.randkar.fr

Egalement disponible en kit!

15 066 € TTC*
Sans moteur ni instrument

~~42 000 €~~
39 900 € TTC*
PRET A VOLER

Vitesse de croisière: 150 km/h
Vitesse max: 200 km/h

RAND-KAR
Canal de la Martinière 44320 Frossay-France
Tel: +33 (0)240 64 21 86 - Fax: +33 (0)240 64 15 22
contact@randkar.fr www.randkar.fr



Succès des Championnats

Les Championnats de France d'ULM 2009, organisés par le club "Pélican du LIROU", sur la base ULM de Puisserguier (34), viennent de se terminer.

64 équipages, toutes classes confondues se sont retrouvés du 31 mai au 5 juin, pour effectuer des vols mémorables, dans un superbe environnement et dans des conditions météorologiques certes délicates, mais dignes d'une compétition de très haut niveau.

Si le choix du lieu a pu entraîner quelques polémiques dont la presse s'est fait l'écho, nous avons pu constater, une nouvelle fois, que le niveau de pilotage des compétiteurs et notre savoir-faire dans la conception des épreuves ont permis d'intégrer les spécificités de l'environnement pour voler dans les meilleures conditions de sécurité.



34 pilotes paramoteur décollage à pied monoplacement, 1 équipage en biplace, 5 paramoteurs chariot monoplacement et 4 paramoteurs chariot biplace.

Une nouvelle fois la classe

I a fait le plein de concurrents.

La nouvelle formule de calcul des points a été une grosse satisfaction. Après un premier essai l'an dernier, très critiqué comme de bien entendu, cette nouvelle formule a été très appréciée, car efficace, ludique et sélective. Des résultats quasi immédiats, un classement simple et un temps de contestation limité ont rendu cette compétition intéressante et très prenante.

Classement général Classic Class

Pilot	Navigateur	Appareil				Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Modèle	Moteur	Aut		
Autogénes							
POISSONIERE Pascal	NIEN Michel	MAGM	SA 16	Rolls 919		1	164
PAUGER David	SARAI Guillaume	AUTO GHD	MF1 13	Rolls 912		2	115
MULLER Stéphane	CHAPUIS Jean	AUTO GHD	Gamma 16	Rolls 912		3	91
Multiclasses Biplace							
YVAN DE VITEN Jean	AMBERA Graciele	HERCULESVOL	Super Outback	Rolls 912		1 (jeu)	158
TEBERNOU Julien	DODRON Ludovic	SKY RANGER	V FUN	Rolls 982		1	143
MAZELLA Stéphane	TOURFRASNY Gérard	R 80		Rolls 982		2	87
SCHWABES CALISTO Antoine	OFFRE Lucie	HERCULESVOL	Outback	Rolls 982		3	87
LALANNE Michel	ASSAOU Lucien	SKY RANGER	V FUN	Rolls 912		4	85
Personnelles Biplace							
ROCHER Guillaume	AMBER George	AIR CREATION	Tony	Rolls 912	Rolls 15	1	183
MOULY Louis	BERNARD Roger	AIR CREATION	GTE	Rolls 982	Rolls 15	2	89
LE VILLAIN Laurent	S. LE VILLAIN Barbara	AIR CREATION	GTE	Rolls 982	Fun 18	3	82

Classement général Paramoteur - Catégorie Chariots Biplace

Pilot	Navigateur	Chariot			Voile		Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Modèle	Moteur	Marque	Modèle		
LONDREO Bruno	LONDREO Stéphanie	ADVENTURE	Furflyer	Mix 3	ADVENTURE	Apricot 28	1	34
MARQUET Alain	MARQUET Claudine	ADVENTURE	Furflyer	Mix 3	ADVENTURE	Apricot 42	2	37
BERNARD Bruno	LEHMAR Roger	ADVENTURE	Furflyer	Mix 3	ADVENTURE	Apricot 42	3	32
LETHALLER Dominique	MAIER Florian	Amateur		Rolls	ITV	Turquoise 43	4	24

Classement général Paramoteur - Catégorie Chariots Monoplacement

Pilot	Navigateur	Chariot		Paramoteur		Voile		Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Modèle	Marque	Moteur	Marque	Modèle		
SHEPHERD Antoine	PERSONNALES	2	PAP	Rolls 125	PARAMANIA	Action GT 25	1 (jeu)	38	
SOUQUE Pierre	ADVENTURE	Furflyer	ADVENTURE	Tiger 100	ADVENTURE	Premier 27	1	31	
MERINA DA COSTA Thomas	FRESH BREEZES	Flyer	FRESH BREEZES	HMS	AFCD	Thru 22	2	33	
SARRAZIN Philippe	PERSONNALES	2	PAP	Rolls 125	ITV	Delta 25	3	32	
SOUBE Joseph	Amateur		REFLEX	Conrad 105	ITV	Delta 24.4	4	28	

Classement général Paramoteur - Catégorie Femmes

Pilot	Navigateur	Paramoteur		Voile		Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Moteur	Marque	Modèle		
FLAR Emile	PARAPOWER	Top 80	PARAMANIA	Fusion 20	1 (jeu)	47	
MATEOS Constance	MINIPLANE	Top 80	ODONE	Viper 20	1	37	
TURNER Laura	MINIPLANE	Top 80	ODON	Reaction 28	2 (jeu)	79	
MAZELLE Genevieve	PAP	Vib Fly 100	ODON	Reaction 27	3	37	
WEISSBACHER Kathia	MINIPLANE	Top 80	ITV	Delta 22	3 (jeu)	33	
CLIFFERT Marie-France	MINIPLANE	Top 80	PARAMANIA	Action GT 21	3	36	

Classement général Paramoteur - Catégorie Hommes - Poule A

Pilot	Navigateur	Paramoteur		Voile		Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Moteur	Marque	Modèle		
BOUQUET Mathieu	PAP	Top 80	ODONE	Viper 24.5	1	85	
GARNET Michel	SALEY	4 T 115	ODON	Reaction 31	2 (jeu)	79	
SALINAS Laurent	HSE	R 80	ODONE	Viper 24	2	81	
MUSLIER David	PAP	Vib Fly 100	ODON	Plasma 30	3	69	

Classement général Paramoteur - Catégorie Hommes - Poule B

Pilot	Navigateur	Paramoteur		Voile		Classement	TOTAL POINTS
		Marque	Moteur	Marque	Modèle		
LECOULT Jeremy	REFLEX	Vib Fly 100	NEOFLARES	Kaloon 28	1	118	
JULIEN Stéphane	ADVENTURE	Tiger	ODON	Reaction 26	2	118	
BOUREAU David	PAP	Top 80	ITV	Delta 22	3	129	

Les pilotes se sont mesurés sur des épreuves de haut niveau et il a fallu attendre la dernière épreuve pour confirmer le classement.



Pour la première fois, 9 pilotes femmes ont réalisé un Championnat de France de niveau International.



Petite déception (pour ne pas dire grosse inquiétude !) Les 13 équipages en classes 2, 3 et 4.



3 autogires biplace, 5 multi-axes biplace et 3 pendulaires biplace. Si le niveau de pilotage a été très élevé, nous ne pouvons que regretter ces faibles effectifs. Trouver les solutions adéquates pour intéresser des pilotes à la compétition est l'objectif du tout nouveau responsable de la Commission sportive Guillaume RICHARD.



Un grand merci à tous les bénévoles ainsi qu'à leurs partenaires qui ont permis cette organisation de grande qualité et également aux pilotes anglais, belges et polonais que nous accueillons toujours avec beaucoup de plaisir et qui nous permettent d'affirmer que le niveau de nos épreuves est actuellement un des plus élevés.



Joël Amiable - DTN.

Nous vous donnons rendez-vous pour l'édition 2010 des Championnats de France d'ULM.



La Commission sportive de la FFPLUM est d'ores et déjà au travail sur ce dossier.



La Commission Sportive recherche des clubs volontaires pour l'organisation des Championnats de France 2010.

Merci d'envoyer votre candidature au Siège fédéral au plus tard le 31 août 2009.

ULM ESPACE AÉRIEN



FORMATION

ULM pendulaire, multi-axes, autogyre et paramoteur



**Centre de formation instructeur ULM
Centre de réactualisation IULM
Centre de contrôle IULM
Formation travail aérien**

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere
Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,
Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12
<http://www.espace-aerien.com>

ULM ESPACE AÉRIEN

DIFFUSION & MAINTENANCE



Importateur Quicksilver France



**Centre d'essai DTA et ICP Savannah
Revendeur Magni Sud-Est - Escale KBI
Nouveau : atelier de maintenance
réparation ULM, multi-axes et pendulaire**

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere
Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,
Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12
<http://www.espace-aerien.com>

Itinéraire

Venez nous rendre visite !



- > **Vendredi 24 juillet**
Concentration, accueil et contrôle des équipages à Berck/Mer (LFAM)
- > **Samedi 25**
Berck/Mer - (Calais/Cap Gris Nez) - Traversée de la Manche - Damyns Hall (EGML)
- > **Dimanche 26**
Damyns Hall - Sywell Northampton (EGBK)
- > **Lundi 27**
Repos - Vols locaux (Shuttleworth EGTH)
- > **Mardi 28**
Sywell - Damyns Hall - Traversée de la Manche - Calais (LFAC)
- > **Mercredi 29**
Calais - Eu - Le Havre Saint-Romain (LFAE) (LFOY)
- > **Jeudi 30**
Le Havre Saint Romain - Val De Reuil - Saint-Quentin (LF2753) (LFOV)
- > **Vendredi 31**
Saint-Quentin - Boulogne-Asprecht - Berck/ Mer (LF6251)



La 14^e édition du 24 au 31 JUILLET 2009



Partenaire Officiel du Tour 2009



Pioneer 200 & Pioneer 300

- **Pioneer 200.** Train fixe. Construction bois et toile. Rotax 912 80 HP. Finesse 11:1. Vitesse de croisière 185 km/h (75% de puissance).
 - **Pioneer 300.** Train rentrant. Bois, toile et composite. Rotax 912S 100 HP. Finesse 13:1. Vitesse de croisière 255 km/h (75% de puissance).
- Nombreuses personnalités possibles. Consultez-nous !



Les plus beaux ULM sont chez Silvair !

Venez essayer nos Pioneer et volez autrement !

Installé à 5 minutes du Futuroscope, Silvair Services importe et distribue les ULM Pioneer 200 & 300 Alpi-Aviation. Appelez-nous pour un essai en vol !

www.ulmpioneer.fr



Vente, location, parc permanent, entretien, école



SILVAIR SERVICES - silvair@hotmail.fr
Aérodrome - 86100 Châtelleraut - LFCA
Tél: 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33

APCO

Setting Future Standards*



Prima 3
école



Karma et Karma SP
sortie école



Thrust '09
intermédiaire (moteur)

nylon 42 g/m²
"porosité zéro"



Vista
intermédiaire
(libre / moteur)



Thrust HP '09

Aile paramoteur de performance.
Profil semi-reflex, vitesse max > 60 km/h.



Libra
xc/sport

garantie
3 ans/250 h
5 ans/500 h*
(* en option)



Twister
voltige



Play 42
biplace loisir



Fun 42
biplace pro

www.apcoaviation.fr

* Elabore les normes du futur, depuis 1974.

Parachutes de secours parapente, paramoteur et delta
Mayday 16, 18, 20 et bi, light et super light, dirigeable.

Sellettes Edge, Finesse, Chairbag, paramoteur.

Casques vol libre et paramoteur Free Air, Blade,

Speed, Cloud Chaser et Free Air Com.

Combinaisons, mousquetons, accessoires...

PASSION'AILES® APCO France
05.62.66.18.06

Les Comités Régionaux ont procédé en début d'année à l'élection de leur nouveau bureau.

→ Les présidents élus sont :

Alsace Jean-François BOHLER	La Réunion Gérald BERTRAND
Aquitaine Philippe BILLAND	Languedoc-Roussillon Joël CASTELLA
Auvergne Yves VIALON	Limousin Dominique BORIE
Basse-Normandie Jean PODYMA	Lorraine Fabrice DEPARDIEU
Bourgogne Sylvain PARMENTIER	Midi-Pyrénées Michel MARQUE
Bretagne Joël MILLASSEAU	Nord-Pas-de-Calais Jean-Marc KETELS
Centre Thierry CHARAMON	Nouvelle-Calédonie Jean-Marc DUFAU
Champagne-Ardenne Régis ROBIN	P.A.C.A. Sylvain BELLIER
Corse Patrice FOUCAULT	Pays de la Loire Jean-Yves ROBERT
Franche-Comté Florence DOIZELET	Picardie Eric LEFEBVRE
Haute-Normandie Jacques TRONEL	Poitou-Charentes Bernard BRUNET
Ile de France Robert BUISSON	Rhône-Alpes Louis COLLARDEAU

Retrouvez toutes leurs coordonnées sur

www.ffplum.com

dans la rubrique « Comités régionaux ».



Aviation et Pilote

LE MENSUEL DE TOUS LES PILOTES AVIONS - ULM - HÉLICOS

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, PAR ABONNEMENT, EN VERSION NUMÉRIQUE
DEPUIS 35 ANS NOTRE EXPÉRIENCE C'EST VOTRE EXPÉRIENCE !

Rendez-vous à BLOIS
P11 - Zone centrale

Aviation et Pilo

Aviation et Pilote

AOÛT 2009

ENVOL

Le Faeta



VOYAGE

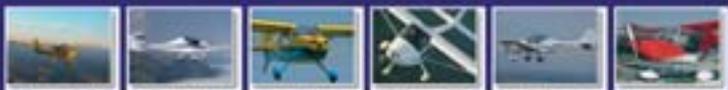
Cap sur les Balkans
avec nos lecteurs

RSA

Echos de
Vichy



SALON DE BLOIS : CHOISIR SON ULM



www.aviation-pilote.com

Depuis 1973, Aviation et Pilote est LE magazine au service de l'aviation générale et de ses utilisateurs. C'est tous les mois des informations pertinentes avec retour d'expérience sur l'avionique, la navigation, le juridique, le voyage, la formation, la sécurité, les métiers... En 35 ans c'est plus de 400 essais en vol, notre expérience, c'est votre expérience !
Venez échanger sur votre passion, votre machine, retrouvez-nous sur le salon ULM de Blois (Stand P11).

ACHETER
ET VENDRE

COTE
L'OCC
ET LE PR
AVIONS

à paraître
le 1^{er} Août
quel ULM
choisir ?

www.aviation-pilote.com - LFPL / Aérodrôme de Lognes

SEES - Aviation & Pilote - Aérodrôme de Lognes - F 77185 LOGNES - Tel : +33(0)1 64 62 05 06

Vous allez emprunter ?

Ou Vous avez déjà un crédit en cours ?

Attention, la pratique de l'ULM / Parapente... est souvent exclue des contrats d'assurances de prêt !

Qu'est-ce qu'une Assurance de prêt ?

Dans le cadre d'un emprunt bancaire, la souscription à une assurance de prêt est systématiquement exigée.

En effet, lors de l'achat d'un bien immobilier, souscrire une assurance décès-invalidité-arrêt de travail est indispensable pour vous protéger, vous et votre famille, des soucis financiers résultant d'une maladie ou d'un accident...

Ce qu'il faut SAVOIR :

- La plupart des contrats d'Assurances de prêt **exclut les sports dits à risques ou à environnement spécifique.**

Exemples : ULM, Parapente, Delta, plongée sous-marine.... Vérifier votre contrat ou votre projet !!

- Vous n'êtes pas obligé de souscrire l'Assurance que vous propose votre banquier avec votre offre de prêt. Vous êtes LIBRE de votre choix !
- Vous pouvez réaliser des économies sur le poste Assurance de Prêt ! Alors pensez à négocier auprès de votre banque mais aussi auprès d'un courtier d'assurance qui se chargera de négocier pour vous.

Pour vos futurs emprunts :

AIR COURTAGE ASSURANCES, Courtier partenaire de la FFPLUM depuis 2003, se charge de négocier pour vous, auprès de plusieurs Compagnies d'assurances, une Assurance couvrant votre pratique sportive, afin de :

- Conserver votre bien immobilier
- Ne pas transmettre votre dette à vos héritiers en cas de décès
- Prendre en charges les mensualités restantes.

Pour les emprunts en cours :

Vous pouvez souscrire très simplement **une assurance complémentaire Décès/ Invalidité** qui vous couvrira en cas d'accident lors de la pratique de votre sport à titre privé, et ce **sans formalité médicale**, et sans remettre en cause votre emprunt actuel.

Nous contacter :

A.I.R. COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'Entreprises "Pierre Blanche" - Allée des Lilas - BP 70 008 - 01155 ST VULBAS CEDEX
N° VERT : 0 800 777 107 - Fax : 04 74 46 09 14
Site : www.air-assurances.com / Rubrique AIRSPORTS Assurances / Espace FFPLUM
Email : ffplum@air-assurances.com

- Des interlocuteurs identifiés et à votre service : contactez Emilie
- En cas de sinistre : contactez Maria



KABI

• PILOT SHOP •
EQUIPEMENTS POUR L'AVIATION DE LOISIR
Instruments de vol • Instruments moteur • Avionique • Equipements aéronefs et pilote






www.kbi-ul.com

Aérodrome de Muret-Lherm - Zone ULM - Bâtiment Innov'air - 31600 MURET - FRANCE
TÉL +33 (0)5 61 52 47 47 - Fax: +33 (0)5 61 51 23 49
E-mail : carole@kbi-ul.com

VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



Atelier / Boutique

St exupéry
BASE ULM

Importateur

Exclusif :

► **Action Sécurité ***

modèle 3/450 **-53%**

modèle 6/473 **-46%**



GRS

galaxy

Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.

- Montage possible dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

* Réservé aux structures affiliées FFPLUM (voir conditions sur www.ffplum.com)
aide Fédérale 1200 € + remise de Galaxy 500 €

ROTAX

Centre de service agréé

Moteurs neufs et reconditionnés

- Pièces détachées (stock permanent).
- Entretien et réparation.
- Révision et réglages des ailes.

La référence des pros

En stock



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes

Venez le découvrir... à St Exupéry

SKYLEADER
AIRCRAFT



Visibilité, stabilité et confort de 48 à 250 km/h.
(Voir caractéristiques sur notre site - www.ulmstex.com)

Centre de formation instructeur

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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

Créée pour l'ULM en 1982 et dotée d'une infrastructure unique de 40 ha, la plus grande base européenne vous accueille au cœur de la vallée du Lot.

Nos moyens : Dix ULM écoles 3 axes, pendulaires et autogire avec parachute, 2 pistes de 800m et 500m, hydrobase 450m, 2 salles de cours, 4000 m² de hangar : location d'emplacements, boutique accessoires et librairie.

Expérience : + de 1000 brevets délivrés, organisation de nombreux raids et rallies.

Sur place : Bar, restaurant, club house, studios, chambres, camping, Accès free WIFI.

Les formations : Brevet, Emport, Travail aérien, Formation Instructeur ...

Stage théorique brevet, stage facteurs humains, stage pédagogique Instructeur.

Actualisation Instructeur tous les mois - Centre d'examen Instructeur.

Organisme de formation continue agréé d'Etat (CIF, FONGECIF...).

Montpezat d'Agenais / Tél : 05 53 95 08 81 - www.ulmstex.com



Billet d'humeur de **Me Serge CONTI**
Avocat à la Cour de Paris - TH-TT-UL-BL ...

De la mauvaise application
de la loi sanctionnée par ...
**la loi ou de quelques
bons juges à sucer
avec modération**

Dans cette affaire,
plusieurs pilotes sont
poursuivis pénalement
notamment pour :



*“ non respect des prescriptions concernant les règles de l'air
(négligence dans la conduite d'aéronef et pénétration sans
autorisation et évolution sans autorisation dans le circuit de
piste et évolution sans communication radio...”*

Peu importe la réalité des faits poursuivis. En revanche, il
importait de constater que le Parquet se bornera à viser
dans la citation des prévenus devant le Tribunal le texte de

l'article R.610-5 du code pénal concernant bien évasive-
ment la répression des :

*“ violations d'une interdiction ou manquement à une
obligation édictée par décret ou arrêté de police pour assurer
la tranquillité, la sécurité ou la salubrité publique, et non res-
pect des prescriptions concernant les règles de l'air ”.*

Aucun texte de la citation ne visera les prescriptions spéci-
fiques concernant les pénétrations illégales dans zones sous
notam ou les évolutions dans zone sans radio obligatoire.
Sanction du Tribunal :

*“... la citation doit dénoncer le fait poursuivi et viser le
texte de la loi qui réprime Qu'il convient de déclarer
nulles les citations et renvoyer le Ministère Public à mieux
de pouvoir...”*

Le dit Ministère public s'est bien gardé d'interjeter appel
de cette décision définitive.

Morale de la décision : Que les nullités de procédure ne
soient pas l'occasion de faire n'importe quoi alors que sanc-
tion, nullité, relaxe évoluent sur le fil du rasoir judiciaire
dans un sens ou dans l'autre à la faveur des compétences ou
des méconnaissances de la loi, de la chance et en tout état de
cause de la capacité de ceux qui organisent la défense de
totalement maîtriser la matière.

N'en abusons pas ...!

Serge Conti

Lu dans
Aviation
& Pilote

**Association
Sportive
et Culturelle
de l'Assemblée
Nationale**



BRIEFING

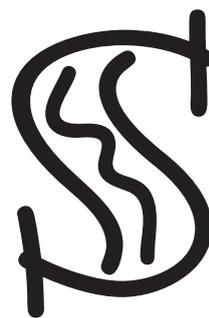
L'ASCAN OUVRE UNE SECTION ULM
L'aéro-club de l'Assemblée Nationale a exposé un ULM au cœur du Palais Bourbon

L'Association Sportive et Culturelle de l'Assemblée Nationale, au travers de son aéro-club, a décidé de pratiquer la diversité. Exploitant déjà un Robin DR400 EcoFlyer, elle vient de décider d'ouvrir une section ULM à Meaux. Les membres ont souhaité pouvoir pratiquer l'Ultra Léger, considérant que, bien souvent, ce genre de machines était adapté à leur envie de voler simplement le week-end. Philippe Favani, Président de l'ASCAN, a entendu ce souhait et en a profité pour organiser une journée de sensibilisation des parlementaires à l'ULM. Il a frappé un grand coup en installant un ULM dans la cour de l'Assemblée Nationale. À ses côtés sur notre photo, Dominique Merveux, président de la Fédération française ULM, a reçu l'adhésion de l'ASCAN à la FFULM et a longuement échangé avec les parlementaires et membres présents. Il faut maintenant espérer que cette initiative ne reste pas seulement anecdotique mais favorise le dialogue entre pilotes et parlementaires.

423 - Avril 2009 - Aviation & Pilote



MODE



En observant le monde tel qu'il va (ce qui ne veut pas forcément dire qu'il va bien, note bien), le Gédéon est parfois bien amusé. Il se distrait, en effet, à la vue de ce spectacle, pour ce qu'il est souvent bien prévisible. L'histoire, dit-on, se répète. Ce fait posé, voyons voir pourquoi. En bon paysan plein de bon sens, le Gédéon croit, lui, que l'histoire se répète parce qu'on ne regarde pas assez derrière.

Et alors, ce qui est intéressant dans le monde actuel de maintenant, c'est que l'on peut, en plus de regarder derrière, zieuter sur les côtés, vu que tout va bien plus vite, y compris l'information. On peut, de nos jours, s'inspirer certes des enseignements apportés par nos ancêtres, mais aussi, tout aussi efficacement et à quelques nuances près, des erreurs de nos voisins. Qui ne s'en privent pas, du reste... mais bon, si on faisait bien tout comme ça, le monde serait parfait d'ici une ou deux générations et on s'ennuierait ferme.

Et bon, donc, pour pas qu'on s'ennuie trop tôt et que nos dirigeants fédérastes aient de quoi s'occuper sur des trucs à la con plutôt que de se concentrer sur des questions importantes, les autorités, celles que l'on nomme ainsi de façon générique vu qu'on ne sait plus tellement qui les détient, ces autorités donc, nous brandissent, depuis quelques lustres, la « menace » du transpondeur. Obligatoire, mode S et tout le truc, que l'autre, le pas S, on va le voir, ne sert à rien qu'à occuper quelques contrôleurs en mal de distractions.

Les guillemets à « menace » sont là pour signaler que le Gédéon dit une connerie, tiens, on va faire comme ça désormais, guillemets = connerie. Car en vrai de vrai, ce n'est pas une menace, c'est au contraire un outil tout à fait et absolument indispensable à notre sécurité. Sans guillemets, cette nouvelle règle ne s'applique qu'aux conneries du Biyanvrac. Imagine donc, toi qui es au fond de ton fauteuil à lire le présent billet : cependant que l'état actuel de la science t'impose, lorsque tu es dans ton avion, de regarder dehors afin de t'écarter de la route de ton congénère qui s'en vient vers toi et réciproquement, voilà une affaire, ce transpondeur, qui va aller dire à un autre gars qui lui, reste au sol, que attention y'a là deux avions qui convergent, vont se rentrer dedans, que vite vite faut les prévenir Houston we've got a problem ! Ah, ça te la coupe, hein ? Quel monde merveilleux, n'est-il pas ? Que rêver de mieux ? Rien, assurément, ne saurait montrer un tel niveau d'infailibilité, attendu que l'on a à peu près admis que

l'homme est faillible. Qu'on croit pas si bien dire. Parce que, que tu te figures, ce truc-là est inventé par l'homme... et alors, cet homme-là qui veut désormais l'imposer à tous, il n'a pas tellement réfléchi que le jour où tout le monde a ce truc-là, il y aura comme de petits problèmes de saturation qui rendront la machine absolument inopérante. Et c'est là que crac, on peut pas regarder derrière, y'a pas d'expérience. Sur les côtés, en revanche, y'a. Selon l'excellent magazine Pilotes, l'aviation civile néerlandaise, qui a su imposer le mode S à tous, y est venue, a vu, et fut vaincue : ça ne marche tellement pas qu'ils demandent désormais aux pilotes, qui ont bien entendu financé eux-mêmes le cher machin, de l'éteindre afin que la sécurité de tous soit possiblement assurée !

Et tu crois, toi, que ce prévisible pataquès, que d'aucuns, parmi nos représentants fédéraux, s'échinent depuis des années à exposer aux « autorités », les ferait vaciller d'un iota ? Que rien du tout, oui, que « de toutes façons les hollandais, c'est plus ou moins des belges, donc c'est normal qu'ils savent (sic) pas faire marcher le truc. »

Point.

Qui vivra verra. Le Gédéon est à peu près sûr que, moyennant la perte de temps bénévole sus citée ici plus haut (formulation pléonastique volontaire, juste histoire de placer le mot pléonastique à l'attention d'un admirateur qui se reconnaîtra), le mode S ne passera pas, ou fera long feu.

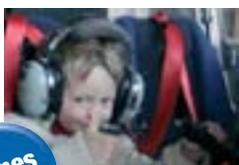
Mais, ce qui l'amène ici et le déprime, Biyanvrac, c'est que, parmi les pilotes d'ULM, tu sais les ceux qui sont censés, au départ de l'action, affirmer haut et fort qu'ils savent se dispenser de toute forme d'assistanat et sont responsables eux tout seuls de leurs actes, ben ils s'en foutent, du transpondeur, et trouvent même, pour certains, que ben oui c'est pas mal, après tout, ce machin ! Le seul inconvénient qu'ils lui trouvent est le prix du machin ! Qu'on les suive à la trace à chacun de leurs vols avec leur nom, prénom, adresse et pedigree, que la radio devienne obligatoire sur l'intégralité du territoire, ça non, ça ne leur affecte pas, ça... c'est dingue, ou pas ?

« Celui qui est prêt à sacrifier un peu de liberté pour obtenir un peu de sécurité ne mérite ni l'une ni l'autre », disait Benjamin Franklin...



Les subventions fédérales

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



Jeunes

Les subventions fédérales

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

Formation pilote : 305 € + 95 € si l'école a reçu le label fédéral + 152 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : 1 525 €



Aide

Aide spécifique aux enseignants

Formation pilote : 458 €

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



Aide

Instructeur bénévole

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

BIA

Aide de 35 € par vol aux structures affiliées,

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



AIR

AIR COURTAGE ASSURANCES

AIRSPORTS Assurances



L'Assurance pour tous les
passionnés d'ULM

www.air-assurances.com

Département > AIRSPORTS (Espace Fédération FFPLUM)

L'assurance référence pour l'ULM.
Qualité, Prix et Service !



Partenaire des Fédérations et Groupements sportifs

AIR COURTAGE ASSURANCES

N° Vert 0 800 777 107

Fax 04 74 46 09 14
ffplum@air-assurances.com

RCS Brét - APE 6922 2 - Inscr. (ORIAS) 07 000 679 [www.orias.fr]

Courtier de la FFPLUM
depuis 2003

