

ULM

info



Assemblée Générale 2012 :
la philosophie de l'ULM.

La FFPLUM est membre du





« IL FAUT SAVOIR CE QUE L'ON VEUT.
 QUAND ON LE SAIT, IL FAUT AVOIR
 LE COURAGE DE LE DIRE.
 QUAND ON LE DIT, IL FAUT AVOIR
 LE COURAGE DE LE FAIRE. »

(Georges Clémenceau)

Vous avez-dit Philosophie ?

Il n'existe pas « une » définition de ce qu'est la Philosophie. Mais il en est une qui nous convient parfaitement : *Conception du monde, de la vie* ! Elle a le mérite d'être simple et comprise par tous.

Les « railleurs » tournent assez souvent en dérision ce que nous, pilotes d'Ultra Légers Motorisés, mettons systématiquement en avant, pour justifier nos combats et nos croyances : une Philosophie de l'ULM et de sa pratique.

Eh bien, qu'ils continuent à se moquer, car, outre la passion du vol, que nous partageons avec tous les aviateurs, c'est une conception de la vie, fondée sur la **Liberté** et la **Responsabilité individuelle** qui nous tient liés, qui guide nos actions, qui nous accompagne partout, nous donnant la force de lutter contre un mal qui ronge notre Société et qui se manifeste par la déresponsabilisation de l'individu, son infantilisation, son encadrement étroit et une réglementation pesante et omnipotente.

Au sein de cette triste ambiance, l'ULM tire en effet assez bien son épingle du jeu : le pilote est individuellement et totalement responsable du maintien du bon niveau de ses compétences, de son entraînement, sans être dépendant de qualifications nombreuses et variées ; responsable du jugement qu'il a de son état de santé et des moyens à mettre en œuvre pour le constater ; responsable du choix de son appareil et ensuite du suivi de sa maintenance qu'il peut assurer lui-même.

Et cela marche parfaitement !

Au grand dam de ceux qui ne veulent pas faire confiance aux hommes et femmes que nous sommes, parce qu'ils perdent alors une grande part de leur pouvoir sur les autres.

Quelle horreur !

Je constate souvent l'étonnement, quand ce n'est pas l'effarement, de ces personnes imprégnées du tout « certifié », « encadré » et « réglementé », lorsque nous leur faisons découvrir les vertus du système « déclaratif ».

Quel vilain adjectif !

Liberté et responsabilité individuelle sont donc pour nous des fondements de la vie qui sont plus que des notions abstraites ; d'autres que nous souhaiterions en bénéficier. Mais nous, nous avons la chance de les vivre dans la pratique de notre passion du vol ULM.

Rien n'est parfait en ce bas monde. Nous avons des barrières utiles, que certains, malheureusement, transgressent, et quelques entraves également dont nous cherchons à nous débarrasser.

Mais très globalement, nous sommes des pilotes heureux d'être pleinement responsables de ce que nous sommes, de ce que nous vivons et de la manière dont nous vivons notre passion.

Cette réglementation ULM, c'est notre bien le plus précieux ; il est de notre devoir de le conserver et de le défendre farouchement. Un document EAS/IAOPA, adressé au Bureau de l'EASA, a souligné récemment l'inadaptation, malheureusement prouvée par l'expérience jusqu'à aujourd'hui, des procédures appliquées par l'Agence européenne pour l'élaboration des règlements destinés à l'Aviation Légère en Europe ; hors bien entendu de ceux destinés aux aéronefs de l'Annexe II du règlement 216/2008 qui restent de la responsabilité des autorités nationales. La DGAC s'est alors vu confier par l'EASA la direction d'un groupe de travail européen, chargé de faire un constat sans concession et de proposer à l'Agence des solutions de procédures qui seraient mieux adaptées à l'Aviation Légère ; c'est-à-dire qui tiendraient mieux compte de ses spécificités et associeraient plus les Fédérations, Associations ou professionnels de terrain dans la chaîne de conception et de décisions relatives à ces règlements.

C'est un beau rêve qui, nous l'espérons, pourrait se traduire par quelques mesures concrètes de simplification et d'allègement.

Cependant, une telle révolution, une telle remise en cause au sein de l'EASA du domaine si sensible du champ de ses compétences, de ses procédures de travail, de ses prérogatives, souhaitées par tous et encouragées par nous-mêmes, devra faire l'objet néanmoins de notre part d'une vigilance de tous les instants ; afin que, dans sa réalisation, les notions de Liberté et de Responsabilité individuelle, c'est-à-dire notre conception de vie, notre philosophie, ne soient en aucun cas écornées par la même occasion... au nom de ce qui serait des compromis ou des tentations de mettre tout le monde sur un pied d'égalité... vers certainement plus de contraintes en ce qui nous concerne.

Notre objectif reste donc plus que jamais notre maintien dans l'Annexe II.

C'est notre mission essentielle des mois à venir ; être présents partout en Europe, sur tous les fronts, faire entendre notre voix quand cela sera utile et nécessaire, jouer le « chien de garde », toujours en éveil. En résumé, ne jamais nous laisser faire, ne jamais rien abandonner !

N'en déplaise à certains esprits chagrins, il nous faut tout à fait, pour conserver nos repères et garder notre cap, une philosophie de vie qui nous motive et nous pousse en avant : celle de continuer à vivre notre passion « **libres et responsables** ».

Bons vols !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Légèreté et gravité

C'est avec une certaine allégresse que nous avons entrepris cet ULM-Info. Notre mouvement se porte bien, notre réglementation est convoitée, ce qui est bon signe. Cela doit nous encourager à poursuivre dans cette voie sans être dupe, en étant ouvert, disponible mais ferme sur les principes. Ces principes nous le déclinons dans chacune de nos actions. Mais notre contentement venait surtout du fait que notre accidentologie était bonne. Nous avons jusqu'au jeudi 14 juin peu d'accidents mortels depuis le début de l'année. C'est toujours de trop, mais la tendance était néanmoins encourageante. Or malheureusement en trois jours, nous avons eu une série de victimes. C'est dramatique et une bonne part du plaisir que nous avons dans notre pratique en est affectée.

Bien sûr il faut inscrire cela dans la durée, il faut raisonner et agir sur le temps long et nous savons dans quel cadre réglementaire et avec quels moyens, qu'il faut toujours améliorer et diversifier, nous devons incessamment porter nos efforts. Mais le temps long de la formation et le temps court de l'affect se croisent parfois de manière particulièrement douloureuse et pesante. Il y a dans l'ULM, peut-être plus que dans d'autres pratiques, une dimension affective, nous évoluons dans de petites structures sur des terrains chaleureux, nous sommes attachés à nos machines et conscients de l'importance de nos responsabilités. L'ULM est une petite famille relativement jeune qui s'agrandit mais qui a le sens du collectif malgré des pratiques individuelles. Il y a beaucoup de joies mais aussi des peines, de la légèreté et de la gravité.

Il faut rappeler sans cesse, dans un difficile équilibre entre le trop dire et le pas assez dire, que la sécurité passe par chacun de nous. Chacun à son niveau doit participer à cette remise en question permanente individuellement et collectivement. C'est la garantie du reste.

On se souhaite beaucoup de vols heureux !

Bon été.

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



2
**Evénements
et dates
à retenir**

3
**Rapport moral
AG 2012**
Dominique Méreuze

8
**Rapport financier
AG 2012**
Denise Lacote

11
Sécurité
Thierry Couderc

13
**Espace
aérien**
Michel Hirnke

14
**Rencontre
d'honneur**
Dominique Méreuze

15
**Classe 6,
le point**
Dominique Méreuze

16
Hydro ULM
Pierre-Henri Lopez

18
Juridique
Serge Conti

32

**Boutique
fédérale**



21
**Tour ULM
2012**



23
**Stage Cadets
ULM 2012**



24
La VAE
Jean-Maurice Dradem



26
**Relations
internationales**
Patrice Girardin



28
Assurances
Caroline Cognet



30
**Basulm à
portée de main...**
Pierre-Henri Lopez



31
**Boutique
en ligne**



34
Lu pour vous
Plein Vol



36
Lu pour vous
Pierre Duval



37
**Nouvelles
structures
et Subventions
fédérales**

Sommaire



*Le Grand Prismatic,
parc de Yellowstone,
USA Mai 2012.*

Crédit : Thierry Barbier
www.earth-colors.fr
www.thierrybarbier.com



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 : DTA, Philippe Marguier,
Philippe Tisserant, Magéral & FFPLUM.
Couverture : Thierry Barbier
Design & print : Magéral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 10 000 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 06.2012

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



Le 15 juillet 2012

Portes ouvertes sur la Plateforme de Saint-Florentin (LFGP)
La plateforme de St Florentin ouvrira ses portes. Venez nous rendre visite, nous serons heureux de vous accueillir. Si vous souhaitez arriver la veille, camping sur place possible et possibilité de réserver des chambres d'hôtel aussi.

Contact : Patrice Jeannez
06 86 08 47 05
info@edmon-erep-aco.fr
www.edmon-erep-aco.fr

Les 21 et 22 juillet 2012

Journée Découverte pour les Femmes à Mulhouse



info PAGE 21



SLALOMANIA France 2012
La compétition de slalom initiée en septembre 2011 par la FFPLUM prend une autre forme cette année avec un véritable circuit et les deux dernières compétitions dont vous trouverez le détail ci-dessous.

ETAPE 2 : 2 au 4 août 2012
lieu COUHE -VERAC (Dpt. 86)
Organisateur : CUBYC / FFPLUM.

FINALE : 13 au 16 septembre 2012
lieu ASPRES-SUR-BUËCH (Dpt. 05)
Organisateur : FFPLUM.

11 - 12 août

13ème Championnat du Monde d'ULM à Marugan en Espagne.

Les 17 - 18 et 19 août

Mirabailles 2012 à Saint-Jean Rohrbach
Pour tous les passionnés de voilures souples. Les inscriptions sont ouvertes sur www.mirabailles.com
Contact : http://www.mosailes.com/fr/Comment_Trouver2.htm

25 au 31 août

7ème Championnat du Monde de Paramoteurs à Marugan en Espagne.



info PAGE 16



Thomas, lors du Tour ULM 2011 s'est agenouillé devant sa belle pour lui demander sa main. A côté de son Chikinox, Héléne à dit **“Oui”**
Ils se sont mariés le 16 juin 2012.

Yvette et Dominique Méreuz étaient présents pour la FFPLUM et leurs ont remis à chacun le blouson de pilote fédéral.



8 et 9 septembre

1ères Rencontres européennes du Vol Electrique.

22 Septembre 2012

2ème rassemblement des femmes de l'air
Base militaire 115 d'Orange - région PACA.
A l'initiative de l'AFFP et comme l'an dernier à Niort, toutes les fédérations aéronautiques mais aussi tous les métiers relatifs aux choses de l'air, seront présentés à Orange pour ce 2ème rassemblement. La soirée de gala pourrait se dérouler sur le terrain d'Avignon Caumont. Plus d'infos, dans quelques temps.
Contact : Monique Bouvier au 06 62 85 07 40
monique.bouvier@bbox.fr

23 septembre 2012

Journées découverte pour les femmes à Lille
Découvrez le vol ULM dans le cadre de la journée « sentez-vous sports », opération nationale de promotion du sport pour tous à Lille Bondues (Marcel Barooul) LFQO.
Pour plus d'infos en Nord-Pas-de-Calais, Contact : Jean-Marc Ketels au 06 61 80 67 20 .
<http://www.ffplum5962.fr>



info PAGE 24





© www.ulmag.fr

S'appuyer sur nos racines pour mieux maîtriser notre avenir !

Notre fédération se porte bien.

Le nombre de nos membres a progressé de 5 % l'année passée encore, poursuivant une ascension régulière qui a fait passer à la FFPLUM le cap des 14 000 pilotes ; un chiffre qui a triplé en une dizaine d'années. Et la tendance de 2012 est identique.

Les finances de la FFPLUM elles aussi se portent bien, en dépit des difficultés liées à l'environnement économique difficile que nous connaissons et vivons tous ; elles sont saines, maîtrisées et contrôlées. Elles nous ont permis en 2011 de mener à bien nos actions tout en renforçant nos bases, au prix d'une gestion particulièrement rigoureuse.

La pratique de l'ULM se porte bien.

Je constate avec grand plaisir et un sourire un brin amusé que ce qui était vilipendé il y a quelques années est devenu parfois une planche de salut ou tout simplement une activité à la mode. Outre la FFPLUM, l'ULM est pratiqué sous diverses formes au sein de la FFA, de la FFVV, du RSA, de la FFVL... et bientôt de la FFG et de l'UFH. Nos anciens, dont certains sont présents, ont eu raison et bien du mérite à braver moqueries et dédain... ils étaient en avance sur leur temps et se préparaient à offrir à nos contemporains ce qui leur manque tant : un espace de liberté, de risques assumés et surtout de « responsabilité individuelle », particulièrement mise à mal dans une société qui ne laisse trop souvent au citoyen que le choix de se soumettre à des lois, des règlements qui prétendent décider de tout pour eux, sans forcément recueillir leur avis et leur adhésion.

N'oublions jamais nos racines, n'oublions jamais d'où nous venons, pour mieux maîtriser ce que nous sommes et ce que nous voulons devenir. Se pencher sur le passé c'est s'appuyer sur des bases solides et trouver un sens à la pratique de notre passion. Il faut veiller jalousement à ne surtout pas rompre ce fil conducteur et même quand cela est nécessaire, remettre au goût du jour ce que les dérives nous auraient fait oublier. Mais en même temps il doit être notre guide pour accepter l'inéluctable marche du temps avec son cortège de progrès technologiques, d'évolutions des mentalités et d'innovations. À titre d'exemple et traduction concrète de ces notions « intellectuelles » qui pourraient paraître fallacieuses à certains, je dirais qu'il nous faut remettre à l'honneur avec insistance dans la formation la panne moteur, le décrochage et l'atterrissage en campagne, que les moteurs modernes ont eu tendance à faire passer au second plan ; alors qu'à l'extrême inverse des paramoteurs il faut accepter comme une aubaine l'arrivée des hélicoptères ULM, autrement plus sophistiqués, performants et dont certains craignent que cette nouvelle classe n'affecte l'idéal premier de la philosophie de base de l'ULM : accessibilité, simplicité et facilité, responsabilité.

Le passé donc, le présent et le futur ! Banalités me direz-vous ! Pas tout à fait cependant, car peu d'activités aériennes peuvent exploiter simultanément avec autant de bonheur et de « Liberté » les ressources du passé, les progrès du présent et les innovations du futur.

Si l'on y associe la variété du panel des 6 classes, qui permet à chacun d'entre nous, en fonction de ses goûts, mais aussi de ses moyens, bien entendu, de trouver la pratique ULM qui lui correspond, nous sommes en présence d'un mouvement aéronautique ultraléger motorisé dynamique, qui offre des réponses diverses et complémentaires à notre passion commune du vol. Ce panel est une richesse ines-



timable que nous nous devons de protéger et de conserver. Ce n'est pas, de la part de la FFPLUM, comme j'ai pu le lire sous la plume d'un Président écervelé et envieux, membre d'une autre fédération, la politique de « l'attrape tout ».

Déclinons maintenant :

- La mission première de la FFPLUM est de rendre la plus accessible possible au plus grand nombre possible la pratique du vol, du paramoteur à l'hélicoptère. Votre fédération s'y emploie.
- Cela ne reste cependant possible qu'en conservant, et il faut se battre très fermement et inlassablement sur tous les fronts pour cela, notre réglementation ULM basée sur le système « déclaratif », qu'il soit national comme aujourd'hui, ou européen peut-être même dans un futur plus ou moins éloigné. Votre fédération s'y emploie.
- Mais seul un taux d'accident acceptable et supportable, selon les normes admises par une société de plus en plus frileuse, permettra notre développement et la pérennité du système déclaratif ; il nous faut donc nous astreindre à un travail de longue haleine, parfois fastidieux, qui soit efficace et pragmatique, pour améliorer la sécurité des vols. Votre fédération s'y emploie.

Fidèle à son passé, ancrée dans le présent, tournée vers l'avenir, la FFPLUM est la garante d'une pratique de l'ULM dynamique et responsable.

**Comment ces principes se traduisent-ils dans l'action ?
En travaillant sur le développement, le rayonnement et la sécurité des vols.**

Développement et rayonnement

Classe 6 ULM Hélicoptère

Dans le cadre de l'accessibilité à la pratique aéronautique, l'émergence de la classe 6 est un beau succès que doivent se partager tous ceux qui au sein de la DGAC et de la FFPLUM ont, depuis de nombreuses années, traité ce dossier avec pugnacité et ténacité, dans un envi-

ronnement parfois très hostile, avec l'aide technique et le soutien politique indispensables de la FFG et de l'UFH. Il serait trop long dans le cadre de cette AG de nommer toutes les personnes qui ont participé à cette aventure. Sans compter tous ceux qui dans l'ombre et indirectement nous ont soutenus et ont relayé notre discours, contribuant anonymement à la réussite de l'entreprise. Je ferai une exception pour Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile, Patrick Gandil qui a donné l'impulsion indispensable à ses équipes et également mon ami Gérard David, alors Président de l'UFH, dont le soutien politique indéfectible est arrivé au bon moment pour que l'élan ne soit pas brisé. Il faut enfin parler de toute l'équipe de l'expérimentation à Berre, instructeurs et élèves, menée par Jacques Maurel, et dont les résultats ont permis de convaincre les plus sceptiques.

Il reste maintenant à faire vivre cette classe. Elle sera ce que tous ensemble nous en ferons en tant que propriétaires, pilotes et instructeurs responsables. L'avenir nous dira si nous avons eu raison... nous le croyons. Déjà l'une des prédictions des ennemis de la classe 6, qui était qu'il ne serait pas possible pour la classe 6 d'être régie par une réglementation totalement identique à celle des autres et qu'elle entraînerait l'alourdissement de celle des autres classes, s'est évanouie ! Cette classe vit harmonieusement et en sécurité en Italie depuis une quinzaine d'années... pourquoi n'en serait-il pas de même en France ?

Notre adhésion à l'Union Française de l'Hélicoptère, aux côtés de la FFG, a été acceptée vendredi. Ce n'est pas pour nous faire « anesthésier » comme certains l'affirment, mais pour être plus forts ensemble, partager nos expériences, faire aussi valoir nos vues et faire entendre notre voix et enfin pour être plus efficaces dans l'action.

Nous sommes également persuadés que l'ULM Hélicoptère, dans un cadre non certifié va pouvoir apporter rapidement au monde de la voilure tournante des progrès rapides et incontournables.
Longue et heureuse vie à la classe ULM Hélicoptère.

Identification des ULM à vie

Une petite chose peut-être... mais qui pourtant va bien simplifier notre vie de propriétaire d'ULM : l'identification à vie de nos ULM. Nous l'avions demandé à la DGAC et avons évoqué ce dossier en AG l'an dernier. Ses services nous ont accordé cette mesure qui, outre le fait de nous rendre administrativement service, préserve également nos voiles, nos peintures et nos revêtements parfois fragiles.



Accord bilatéral franco/anglais

Rendons à Caesar ce qui revient à Caesar. DGAC française et CAA anglaise viennent de signer un accord qui permet aux ULM français de voyager en Angleterre sans demander d'autorisation ni payer de taxes (80 £ par voyage)... contraintes officiellement obligatoires jusqu'à présent. C'est le RSA français et le LAA anglais qui sont à l'origine de ces négociations pour des accords tout d'abord prévus en faveur des avions de construction amateur... dont au bout du compte ont bénéficié également les ULM français de construction amateur et de série. Un bon exemple de coopération bilatérale qui devrait faire tache d'huile dans le cadre de l'EMF.

Autogires et FAI/CIMA

Dans le cadre de la compétition internationale FAI, et après de difficiles tractations, l'autogire qui était jusqu'à présent sous la houlette de la commission FAI Hélicoptère, vient, à la demande de la Commission FAI ULM la CIMA, très activement et très concrètement soutenue par la FFPLUM, de migrer vers elle pour l'organisation de compétitions FAI autogires. Au championnat du monde 2012 en Espagne nous espérons ainsi pouvoir mettre en lice une équipe française de trois autogires, en plus des équipes pendulaires, multiaxes et paramoteurs dont nous attendons une floraison de médailles... après celle d'or de bon augure remportée par Richard Guillaume et en pendulaire à la coupe du monde 2011 en Espagne. Patrice Girardin a été élu Trésorier de la CIMA, ce qui nous permet d'occuper une place de choix au bureau de cette commission internationale.

Bruno Delor, président de la FFAM, représente avec efficacité les intérêts des fédérations françaises au sein de la FAI.

France – Tunisie

La France, par l'intermédiaire de la FFPLUM, apporte un support technique et humain à la structuration du vol sportif et de loisir en Tunisie. Ce pays part de rien dans ce domaine. Il s'agit d'aider au développement de la pratique de l'ULM par la création d'une réglementation spécifique, inspirée de la réglementation française, ainsi qu'au développement de la pratique de l'aviation légère en général, par la création d'une entité du type du CNFAS qui permettrait sa reconnaissance par la FAI et donc l'organisation de compétitions nationales et internationales en Tunisie.

Remorquage de planeurs par les ULM

Nous avons également évoqué ce dossier lors de l'AG fédérale de 2011. Il a été bouclé quelques mois plus tard en collaboration étroite avec la DGAC et la FFVV, au prix de quelques compromis. Cette possibilité offerte aujourd'hui, de remorquer des planeurs certifiés avec des ULM et par des pilotes d'ULM spécifiquement formés apporte certainement une bouffée d'oxygène à nos amis de la FFVV dont les avions remorqueurs s'essouffent et ne sont plus économiquement viables dans le contexte actuel, sans compter les problèmes de nuisances sonores que supportent de plus en plus difficilement les riverains.



Là aussi nous avons essentiellement veillé à ce que la réglementation ULM ne soit pas écornée.

Développement durable et motorisation électrique

C'est dans l'air du temps... On y croit ou on n'y croit pas... Mais quoi qu'il en soit on n'y échappe pas, dans le cadre du « Développement durable » !

Il nous faut donc nous pencher sur le problème très sérieusement, car rien ne peut et surtout ne pourra être réalisé et se développer demain sans que cette dimension ne soit prise en compte.

Lors de notre prochain Comité Directeur nous mettrons donc en place une commission spécifique dont nous déterminerons les objectifs et les moyens.

L'ULM sera dans l'aéronautique une chance et un vecteur privilégié car la réglementation qui est la nôtre a pour qualité essentielle de favoriser les progrès rapides et de favoriser le passage aisé de l'étude à la réalisation opérationnelle.

Subventions

Pour financer nos actions nous disposons de nos fonds propres, ceux qui proviennent de nos cotisations, mais aussi de subventions du Ministère des Sports et de la DGAC.

Celles du MS ne devraient pas augmenter car ses fonds iront en priorité aux fédérations olympiques ; mais nous devons remercier la DGAC cette année de les avoir augmentées pour les fédérations aéronautiques, avec un effort particulier pour la FFPLUM afin de tendre à rétablir l'équilibre entre les fédérations et de limiter dans ce domaine une différence de traitement expliquée par les deux ministères par le fameux « poids de l'Histoire ». Nous apprécions à sa juste mesure cet effort accompli dans des circonstances budgétaires difficiles.



CNFAS, UFEGA, UFH, CNOSF, EMF, EAS

Développement et rayonnement passent nécessairement par la défense des intérêts de nos pilotes et cela ne peut réussir que par la négociation avec les institutions nationales ou de niveau européen. Or les résultats dépendent toujours d'un rapport de force ! Ce rapport ne peut avoir une chance de nous être favorable que si nous savons nous regrouper lorsque cela est nécessaire : c'est tout l'intérêt, au niveau national, du CNFAS, aujourd'hui connu et reconnu des institutionnels dont la DGAC et la DIR-CAM, devenu indispensable en tant qu'interlocuteur privilégié dans le paysage aéronautique. Nous traitons ensemble de tous les sujets sensibles communs tels que les espaces aériens, les RTBA militaires, les aérodromes menacés, la réglementation aéronautique commune (les drones, les manifestations aériennes,...), la météorologie, les REX, l'IASA, les relations avec EAS, la FAI, etc. La place du CNFAS ne peut, dans l'avenir, que devenir plus importante encore. La collaboration des Présidents des 9 fédérations qui le constituent doit être un modèle pour nos associations dont parfois, toutes pratiques confondues, les chicayas locales sur les terrains les font courir nécessairement à leur perte.

Pour être en meilleure position face aux assureurs, 5 de nos fédérations se sont regroupées au sein de l'UFEGA. Nous menons en ce moment d'importantes négociations dans le cadre du contrat 2013-2017.

J'ai parlé précédemment des raisons de notre adhésion à l'UFH.

Nous adhérons également, dans le domaine sportif, au CNOSF qui regroupe toutes les fédérations nationales françaises et qui est l'interlocuteur privilégié du Ministère des Sports, et plus particulièrement réunis au sein du CISA (Conseil interfédéral des sports aériens), présidé aussi par Bruno Delor, élu de plus au Conseil d'administration du CNOSF... un poste stratégique et utile pour la prise en compte des intérêts des sports aériens.

Nous collaborons avec l'IASA, Institut avec lequel vous ferez plus ample connaissance cet après-midi.

Bien entendu la veille réglementaire au niveau européen est toujours d'actualité au sein de l'EMF, dont j'assume les responsabilités de Président, ainsi que celles de Vice-président au Board d'EAS, rejoint la semaine dernière par Jean-Pierre Delmas de la FFA, pour apporter notre contribution à la défense, au nom du CNFAS, de tous les pilotes européens de toutes les disciplines aéronautiques.

Sécurité des vols

Développement et rayonnement vont de pair avec une pratique exercée, comme évoqué au début de ce rapport, dans un environnement où la sécurité tient une part prépondérante. C'est la priorité de notre Fédération que de contribuer à l'améliorer, car sans réelle « sécurité des vols » il n'y aura ni développement, ni rayonnement.

Je voudrais tout d'abord rappeler, comme je viens de le faire dans le dernier numéro d'ULM INFO, que le taux d'accident du monde ULM n'a certes pas été meilleur ces derniers temps que les autres pratiques d'aviation légère, mais pas non plus catastrophique ; et que nous ne voulons pas être des boucs émissaires par la présentation erratique de chiffres bruts, qui plus est accompagnés de comparaisons hasardeuses, ne tenant pas compte de tous les facteurs spécifiques de la pratique ULM.

Cela dit, il n'y a pas lieu non plus d'être spécialement fiers des résultats et de nous en contenter. Mais il faut en même temps dire que les résultats ne peuvent instantanément aller dans le bon sens et qu'il faut savoir faire preuve dans ce domaine d'esprit de prospective, puis de patience et de ténacité.

Voici en revue les actions entreprises et les outils à notre disposition :

- En priorité, refonte en cours du cursus de la formation des IULM en collaboration avec les services concernés de la DGAC (recrutement, formation, suivi des connaissances).
- Collaboration accrue aux travaux de l'IASA (Institut pour l'amélioration de la Sécurité - film pédagogique sur l'utilisation du parachute).
- Outil informatique RASU (Recueil Accidentologie Sécurité ULM) qui permet d'améliorer la perception de l'accidentologie en rassemblant toutes les données recueillies sur les accidents, pour une analyse corrective.
- Outil informatique REX, qui permet à chaque pilote de s'interroger sur sa propre sécurité et tirer des leçons des erreurs des autres.
- Outil informatique BASULM, catalogue des bases ULM et des aérodromes privés qui contribue à la sécurité en vol (terrains de dégagement - connaissance des consignes et dangers).
- Cadets ULM, action qui vise à faire voler avec un ancien de jeunes brevetés qui n'ont pas les moyens d'acquérir un ULM.
- Création du PNVM (Pôle National Vol Montagne à Gap) en collaboration avec l'AFPM (Association des Pilotes de Montagne), qui vient par ailleurs d'adhérer à la FFPLUM. Il s'agit pour nos pilotes de s'instruire volontairement aux particularités du vol en montagne.
- Création du PNVH (Pôle National Vol Hydro à Biscarrosse). Il s'agit pour nos pilotes de s'instruire volontairement aux particularités du vol Hydro. Nous collaborerons avec France-Hydravion.
- Promotion et aides à l'installation de parachutes sur les appareils école.
- Promotion et aides à l'acquisition de Kits de balisage des terrains ULM.
- Promotion et aides à l'acquisition d'Aérobags pour les élèves et instructeurs ULM.
- CNFTE (Centre National de Formation Technique et d'Essais) pour découvrir les secrets de l'entretien des moteurs, au profit des clubs, des OBL, des jeunes et des propriétaires particuliers.



- Action des correspondants sécurité des Régions, sous la houlette du Président de la Commission Sécurité des Vols.

Cet ensemble d'actions et d'outils ne seront efficaces qu'à la seule condition que chacun d'entre nous prenne réellement conscience des enjeux et prenne à son niveau sa part dans le processus. C'est vraiment la pérennité de notre pratique ULM qui en dépend.

À ce propos il serait souhaitable que vous incitez vos élèves et membres à s'abonner et lire ULM INFO, dont les rubriques de politique aéronautique, techniques et juridiques apportent très souvent des réponses à nombre d'interrogations ou comblent des ignorances qui peuvent être fatales.

Abordons le sujet qui fâche :

Le traitement du dossier, vieux de plus d'une dizaine d'années, relatif à l'accès aux ULM aux terrains contrôlés ou aux terrains ayant une procédure IFR publiée n'a pas avancé d'un pouce depuis la réunion d'octobre 2010, en dépit de mes relances régulières. Nous demandons simplement l'abrogation de l'article de l'arrêté qui oblige pour les ULM à une demande d'autorisation, qui nous est accordée « au petit bonheur la chance »... ou pas du tout... en fonction de l'aérodrome... et des humeurs des uns et des autres. Notre dossier, peaufiné comme pas un autre ne l'a été, avance des arguments pris en compte par les services de la DGAC, qui au cours de cette dernière réunion n'en a pas réfuté un seul... mais qui n'a pas abouti parce que les « contrôleurs » ne sont pas prêts et qu'ils doivent être encore convaincus ! On nous laisse cependant un espoir... pour dans plus tard... futur non défini ; en attendant on nous proposerait pour nous faire patienter une circulaire qui expliquerait que le régime normal serait d'accorder l'autorisation et que les interdictions devraient être motivées. C'est mieux que rien, bien que depuis le mois d'octobre 2010 nous n'ayons rien vu venir. Nous allons continuer de nous accrocher !!!

Enfin, comment envisager l'avenir de notre fédération sur les plans de l'organisation, du management et des financements, alors que nous ne sommes plus une petite fédération (le nombre d'adhérents a triplé en 10 ans) sans être devenue une grande encore ?

Pour nous aider à y réfléchir et nous proposer des bases sérieuses de réflexions et de décisions, nous avons demandé au Ministère des Sports le détachement, jusqu'en fin d'année 2012 de Jean-Maurice Dradem ; ce détachement nous a été accordé, avec pour mission fixée à Jean-Maurice de formuler des préconisations, dans le cadre de la baisse programmée des aides publiques :

- Sur l'évolution du cadre associatif (étude des possibilités de valoriser le travail des bénévoles et l'intérêt d'obtenir pour la fédération la Reconnaissance d'Utilité Publique).

- Sur l'optimisation du fonctionnement fédéral (étude des conditions d'une modernisation du système informatique et du système de communication).
- Sur la recherche de partenariats dans le cadre de la baisse programmée des aides publiques (étude des possibilités de trouver de nouvelles ressources et de faire évoluer l'activité commerciale de la fédération).



© www.ulmag.fr

Au terme de ce rapport moral, je voudrais, comme chaque année, et bien naturellement, remercier les membres du Comité Directeur fédéral, qui entament la dernière année de notre mandat. Le succès qui est au rendez-vous leur doit beaucoup, et ainsi qu'aux sacrifices professionnels et familiaux qu'ils consentent à titre bénévole, comme vous au sein de vos associations. Vous savez plus que tout autre qu'il n'est pas toujours facile de faire cohabiter vie associative et vie privée. L'année prochaine sera une année électorale et un certain nombre d'entre nous déposeront le sac. Il faudra bien alors trouver du sang neuf. Nous comptons sur vous pour y réfléchir. J'associe à ces remerciements nos 3 détachés du Ministère des Sports et l'équipe des filles du secrétariat qui se dévoue pour que vous soyez satisfaits.

Nous sommes si sérieux... que de temps en temps il serait bon de nous rappeler que si notre pilotage se doit d'être rationnel, notre passion est par nature irrationnelle ; et qu'elle fait appel aux émotions, à l'émerveillement, au plaisir ; alors, pour bien en profiter il faudrait parfois nous laisser aller à retrouver nos âmes d'enfants, comme nous y incite Antoine de Saint-Exupéry, qui nous rappelle que trop souvent nous les avons un peu trop vite oubliées :

“ Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants, mais peu d'entre elles s'en souviennent ”

Antoine de Saint-Exupéry



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Rapport Moral - Résultat des votes

365 suffrages exprimés

OUI	362
NON	0
Abstention	3

Inscrits : 1 841 voix.





Rapport financier 2011



Le résultat 2011 présente de nouveau un solde excédentaire dû aux 14 194 adhérents qui ont rejoint la FFULM en 2011 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 13 500 adhérents. Le montant total des cotisations de l'exercice s'élève à : 824.845€15.

Le résultat excédentaire, soit 40.541€23 sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Dans un contexte économique difficile et bien que la reprise se fasse attendre, notre Fédération continue sa progression.



Conformément aux engagements de l'Assemblée Générale 2011, les quotes-parts "jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectés aux commissions concernées, pour un montant de 36.125 € 18 pour la Commissions "jeunes" et de 53.212 € 03 pour la Commissions "Comités régionaux".

Le solde des cotisations soit 735.507 € 94 vient s'ajouter aux autres produits du siège :

BUDGET TOTAL

Budget lié au fonctionnement des Commissions

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Fonctionnement	751.992	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	318.870
		Part FFPLUM sur Actions & autres	164.370
		Inscriptions, partenariats	179.415
		Quotes-parts Comités régionaux & Jeunes	89.337
Sous-total 1	751.992	Sous-total 1	751.992

Budget lié au fonctionnement des Commissions

Dépenses	Montant	Recettes	Montant
Siège	769.359	Siège cotisations Autres produits	735.508 119.905
Boutique	17.482	Boutique	18.423
Communication	144.940	Communication	98.396
Sous-total	931.781		
Solde excédentaire	40.451		
Sous total 2	972.232	Sous total 2	972.232
TOTAL GENERAL 1 + 2	1724.224	TOTAL GENERAL 1+2	1.724.224



Investissements 2011

Le montant des investissements, pour le Siège, de l'année 2012 s'élève à 16.595€34.

Il s'agit d'acquisitions de logiciels 10.274€76
de deux ordinateurs 3.723€47
et de trois armoires 2.597€11

Ces investissements ont été auto-financés.

Cotisation 2013

Cette année est encore placée sous le signe de l'austérité, aussi, et après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2013, d'un montant de 1.25 % soit 50 % de l'indice qui nous sert de référence tous les ans qui est celui de l'augmentation du coût de la vie soit 2,50 % pour 2011.

Afin de réaliser notre projet " Cadets ULM ", vous avez accepté et voté ma proposition d'augmenter de 1€ la cotisation jeunes. Cette fraction de la cotisation " jeunes " n'augmente pas.

Cette action a débuté depuis le 1er janvier 2011, elle permettra de faire partager certains vols à nos jeunes pilotes, qui, après avoir obtenu leur brevet, manquent de moyens pour continuer de voler. Vous pouvez télécharger les liens sur la page d'accueil du site fédéral.



La cotisation de base sera alors portée à la somme de 55€26 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€71 +1€ soit 2€71 pour les jeunes et 3€98 pour les Comités régionaux.

Le montant global de la cotisation de base pour 2013 sera de 61€95.

La crise économique qui secoue le monde est hélas devant nous, tous les voyants sont écarlates.

Vous comprendrez aisément qu'il est indispensable que soit continuée la politique de rigueur que nous menons depuis quelques années si nous voulons équilibrer nos comptes en 2012 tout en vous apportant les mêmes services que vous appréciez.

Il faut garder présent à l'esprit que toutes les actions fédérales doivent être menées à bien aussi, je serai très vigilante tant pour les dépenses de fonctionnement du Siège fédéral que pour les dépenses des Commissions, il nous faut également respecter la demande de notre expert-comptable quant au montant du fonds de roulement global, demande qui est réalisée et qui sera confirmée lors de son intervention.

Je me félicite des bonnes relations que nous avons toujours entretenues avec le Ministère de la Santé et des Sports ainsi qu'avec la Direction Générale de l'Aviation Civile qui nous accueille encore aujourd'hui.



Denise Lacote
Trésorière FFPLUM

Rapport Financier Résultat des votes

365 suffrages exprimés

OUI	346
NON	9
Abstention	10

Inscrits : 1 841 voix.



Cotisation fédérale Résultat des votes

351 suffrages exprimés

OUI	247
NON	81
Abstention	23

Inscrits : 1 841 voix.



39^e Coupe icane



20-23

Septembre
2012

Saint Hilaine du Touvet - Lumboin

www.coupe-icane.org

Le mauvais réflexe

Aucun des comportements nécessaires à la maîtrise du vol humain ne résulte de nos dispositions naturelles. Ni notre morphologie, ni notre esprit, pas plus que nos instincts ne sont naturellement adaptés à cette activité. (Attribué à Henry Farman)

Plusieurs problèmes récents qui nous ont été rapportés, heureusement pour la plupart sans autres conséquences que matérielles, montrent qu'en montée initiale et surtout en procédure d'atterrissage, la vitesse insuffisante est un piège toujours très actuel. Les échanges que nous avons pu avoir avec quelques-uns de ceux qui en ont fait l'expérience, montrent que ce n'est pas toujours par inattention, et jamais par méconnaissance qu'ils sont tombés dans ce piège. Ainsi, un pilote qui a terminé sa course au décollage dans un champ en bout de piste, a raconté que surpris par une turbulence assez forte au cours de son palier d'accélération, il avait mis au ralenti par réflexe. Un autre témoi-

gnage fait état d'un comportement semblable face à une tabasse en fin de dernier virage. Le Rex qui est publié ici montre que même en croisière, un pilote peut se laisser entraîner à réduire volontairement sa vitesse jusqu'au décrochage.

En fait, il semble que lorsqu'au cours d'un déplacement l'on ressent une appréhension, un sentiment de danger, nos réflexes archaïques aient tendance à nous faire ralentir. Ainsi, au volant d'une voiture, la détection d'un danger nous fait agir d'une manière instinctive qui s'avère généralement adaptée à la situation en nous faisant appuyer sur le

Retour d'Expérience - ULM (id = 5621)		VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	14/05/2012	Nature du vol :	du local en montagne		
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :			
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	en vol		
Appareil :	Multiaxe	Phase vol autre :			
Equipements :	Parachute Radio GPS	Catégorie	Vigilance		
Description :	Vendredi dernier, il faisait assez chaud, et il y avait du vent. Toutes les conditions étant réunies pour qu'il y ait des turbulences et en effet, mon modeste trois axes, ancien, ouvert et lent me balançait pas mal. Une tabasse plus brutale que les autres me fait réduire les gaz pour baisser un peu la vitesse. Un moment plus tard, une nouvelle turbulence me secoue brutalement. Sans trop réfléchir, je réduis de nouveau les gaz et là GROSSE FROUSSE : je me mets à tomber d'un seul coup, comme si j'étais arrivé plein pot au bord d'une falaise.				
Commentaires :	Juste le temps de reprendre mes esprits pour m'apercevoir que le moteur était au ralenti et que j'avais tout simplement décroché. Heureusement, j'étais à environ 700 mètres d'altitude et les manœuvres habituelles – rendre la main et pousser les gaz – ont suffi à me récupérer, le cœur pas mal battant quand même.				
Enseignement :	En réfléchissant à froid, j'ai commis trois erreurs. La première était d'avoir oublié que c'est juste pour le plaisir que je vole et que ce n'est pas la peine de m'obstiner à rester en l'air dans des conditions pas du tout agréables quand il n'y a pas d'impératif. La deuxième était de me laisser endormir par l'impression que la réduction de vitesse améliorerait ma sécurité, simplement parce qu'elle me semblait plus agréable. Et surtout j'aurai dû remettre plus de tours une fois la première tabasse passée au lieu d'additionner deux ralentissements. Il faut aussi faire attention à ce que les instruments indiquent. Dans l'atmosphère agitée, l'aiguille de mon badin a tendance à gigoter sur plus ou moins 10 Km/h voire plus que ça. Du coup je ne le regarde pas trop et il ne joue pas son rôle d'avertisseur. On m'a dit qu'il n'était peut-être pas bien adapté à ma machine, trop vieux (25 ans) ou qu'il pouvait y avoir de l'eau dedans.				
Impression :	Positive 				

frein. En vol en revanche, réagir à une menace en ralentissant conduira dans la plupart des cas à s'approcher dangereusement de la zone de perte de vitesse, le plus souvent dans une configuration potentiellement catastrophique parce que près du sol. Une telle réaction est bien sûr absolument contraire à la prescription pourtant bien connue de majorer la vitesse de rotation au décollage et celle d'approche à l'atterrissage en atmosphère turbulente.

“ La force de sustentation est une fleur que la vitesse fait éclore ”

(L'Aviation, ses débuts, son développement par le Capitaine Ferdinand Ferber - 1908)

Il y a d'ailleurs d'autres domaines du pilotage qui peuvent receler ce type de risque. Ainsi, un pilote récemment breveté qui aura suivi toute sa formation à bord d'un ULM multiaxes dont les commandes sont disposées de façon classique, avec un manche entre les jambes devant son siège et une manette des gaz sur la console latérale, devra sérieusement se préparer avant d'être lâché sur une machine équipée différemment.

On rencontre d'autres configurations, par exemple un manche unique en position centrale entre les deux sièges, avec la commande de volets, ou même de gaz entre les jambes. En situation normale, il n'y a généralement pas de problème.

En revanche pour pouvoir réaliser une remise des gaz, il faudra à notre pilote se conditionner pour pouvoir se rappeler sans hésitation que c'est la commande qui est entre les jambes qu'il faut pousser, et pas celle qui est sur la console centrale. La manœuvre à réaliser par chaque main est inversée.

La meilleure façon de réduire le risque d'une réaction instinctive inappropriée en cas d'urgence consiste à conditionner son comportement par un entraînement régulier, mais aussi à être bien conscient que le piège existe.



Thierry Couderc
Commission sécurité



Le retour d'expérience REX de la FFPLUM est fonctionnel sur le site fédéral. Les liens sont proposés sur la page d'accueil. www.ffplum.com

N'hésitez pas à en promouvoir l'utilisation auprès de nos membres, et à utiliser vous-même cette opportunité pour que vos expériences relatives à la sécurité de notre activité profitent à tous.

Publicité

YACCO

L'huile des records du monde

Record du monde de vitesse
en ULM 3 axes sur SHARK

Champion du monde
ULM multiaxe sur ULM GUÉPARD

Champion du monde
des pays survolés en ULM NYNJA
avec Thierry BARBIER

AÉRO
LUBRIFIE L'AVIATION LÉGÈRE

API SL - ROTAX SERVICE INSTRUCTION
SI-912-016 R4 / SI-914-019 R4

YACCO S.A.S.
16 Rue Henri Sainte Claire DEVILLE
92563 RUEIL MALMAISON CEDEX
Tél. +33 (0)1 55 47 57 00

www.yacco.com

A l'occasion de la journée "Anthony Fly"

organisée à la mémoire d'Anthony Delluc, le club ULM Evasions de Romans a offert un chèque de 2 000 euros à la Fédération et au Comité Régional Rhône-Alpes pour une action de sécurité à destination des jeunes.

Cette somme sera investie dans le cadre du stage Cadet (article en page 23).

Sébastien Perrot
Vice-Président de la FFPLUM



L'espace aérien toujours en mouvement

Si vous retrouvez au fond d'un tiroir une carte aéronautique dont vous vous êtes servi il y a quelques années et que vous la comparez à l'édition d'avril 2012, vous vous apercevrez que les différences sont nombreuses, car les espaces aériens évoluent d'année en année.

Chaque année, des espaces et des activités apparaissent, disparaissent ou sont modifiés, au terme d'un processus toujours long auquel votre Fédération est associée.

La création et la modification d'un espace contrôlé ou d'une zone réglementée, dangereuse ou interdite, font l'objet en premier lieu d'une étude de sécurité qui permet d'adapter le dessin des espaces au besoin en tenant compte de l'environnement.

Ces projets sont ensuite envoyés au Comité Régional de Gestion de l'espace aérien (CRG), organisme civilo-militaire chargé de donner un avis sur le projet et de le transmettre au Directoire de l'espace aérien, seul habilité pour statuer. *Le ressort géographique des CRG résulte d'un découpage adapté de l'espace aérien métropolitain en quatre régions (Nord-ouest, Nord-est, Sud-ouest et Sud-est) ainsi que de l'espace aérien des départements et territoires d'outre-mer en tant que de besoin* (article 2 de l'arrêté du 10 mai 1999).

Les Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile Inter-Régionales (DSAC-IR), qui ont remplacé les anciennes DAC, sont membres permanents des CRG et sont chargées de représenter les usagers de l'aviation générale que nous sommes. Pour recueillir nos avis, il a été instauré auprès de chaque DSAC un comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS), conformément à un arrêté du 1er décembre 2005. Le CCRAGALS se réunit autant que nécessaire et systématiquement quatre semaines avant chaque réunion du CRG. Il émet un avis qui suivra le projet jusqu'à son adoption ou son rejet par le Directoire.

Les fédérations d'usagers de l'aviation générale et le CNFAS ont donc désigné un représentant et un suppléant par DSAC pour donner l'avis de toutes les composantes qui sont les nôtres. Pour la FFPLUM, ce sont quatorze bénévoles assistés d'experts choisis pour leur connaissance d'une région donnée qui donnent de leur temps pour maintenir le maximum de liberté d'accès à l'espace aérien. Mais leur travail ne s'arrête pas là car ils sont également consultés lors de la création d'espaces temporaires. Ils sont chargés de faire remonter a posteriori toutes les gênes engendrées par les modifications, si tant est qu'ils en aient connaissance.

Le rôle de cette équipe, qui œuvre au profit de tous, est particulièrement important puisqu'ils se battent pour que nous n'ayons pas trop de restrictions. Ses membres sont à même de

suivre des dossiers sur du long terme, parfois plusieurs années. Merci à eux pour leur dévouement.



Michel Hirmke
Commission espace aérien FFPLUM



Ceux qui parlent au nom de la FFPLUM

DSAC NORD-EST (Alsace, Lorraine, Bourgogne, Franche-Comté, Champagne-Ardenne)
Titulaire : Daniel CHRISTOPH
Suppléant : Jacques PIERRE

DSAC NORD (Nord-Pas-de-Calais, Île-de-France, Picardie)
Titulaire : Mohamed AZZOUNI
Suppléant : Bernard CORDONNIER
Expert : Christian ALITCH

DSAC OUEST (Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Pays-de-Loire, Centre)
Titulaire : Jacques TRONEL
Suppléant : Michel RUAUX

DSAC CENTRE-EST (Auvergne, Rhône-Alpes)
Titulaire : Jean-Luc THOMAS
Suppléant : Louis COLLARDEAU

DSAC SUD-EST (PACA, Languedoc-Roussillon, Corse)
Titulaire : Michel HIRMKE
Suppléant : Gilbert DEBIAZI
Experts : Alain QUILICI et Gérard COFFIGNOT

DSAC SUD (Limousin, Midi-Pyrénées)
Titulaire : Robert DOUSSE
Suppléant : Michel MARQUE
Expert : Charles HOMMET

DSAC SUD-OUEST (Aquitaine, Poitou-Charentes)
Titulaire : Charles HOMMET
Suppléant : Bernard ESNAULT
Expert : Robert DOUSSE



Retrouvez la VFR FRANCE 2012 dans la boutique en page 33

Une présence d'honneur sur l'aérodrome de Moulins

Le 1^{er} juin 2012, le Général Striebig Damien, Commandant la GTA (Gendarmerie des Transports Aériens (une force de 1 100 gendarmes), nous a fait l'honneur de sa présence à la remise des médailles du palmarès des Championnats de France d'ULM (Paramoteurs et Classic Class), sur l'aérodrome de Moulins.

Lors de son intervention, le général Striebig, pilote d'hélicoptère de la Gendarmerie Nationale, a souligné, outre son plaisir et sa fierté de se trouver en si bonne compagnie, le rôle de conseil, de soutien et d'assistance des gendarmes de la GTA au profit des pilotes et Associations, en parallèle à une action parfois répressive lorsque cela s'avère nécessaire, toujours dans le cadre de la « priorité des priorités » de son Service : la sécurité des pilotes, des passagers et des tiers au sol.

Dominique Méreuze qui l'accueillait et lui a fait visiter le parc des machines (Pendulaires-Multiaxes-Autogires-Paramoteurs à pied et sur chariot), l'a convaincu d'une expérience « unique » : un baptême en pendulaire, avec pour Commandant de bord, un pilote expérimenté et de charme, Patricia Roumier !

Une corde de plus à son arc, pour un pilote hélico de la Gendarmerie Nationale, toujours disponible et à notre écoute pour résoudre nos problèmes dans le sens de la philosophie du vol que nous prônons : Liberté et Responsabilité.

Lorsque l'heure de la retraite sonnera... il n'est pas du tout exclu que le Général Striebig adhère à la FFPLUM et... vole en classe 6 ULM Hélicoptère ! Il sera le bienvenu parmi nous.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM





ULM Hélicoptère - Classe 6,

le point sur la situation : frustration aujourd'hui, mais... espoir pour demain !

Tous ceux qui pensaient que l'avènement de la Classe 6 ne présenterait aucun intérêt de la part des pilotes d'ULM ont fait une grave erreur de jugement.

En effet, il ne se passe pratiquement pas un jour sans que la Fédération (ainsi que la DGAC, l'UFH ou la FFG, etc.) ne soit interrogée sur les moyens de suivre une formation en vue de l'obtention du brevet de pilote ULM classe 6 ou de la qualification IULM Classe 6.

Il est évident que les réponses provoquent aujourd'hui beaucoup de frustration parmi les amoureux de ce type de volure tournante qui auraient aimé, aussitôt la parution des textes relatifs à la Classe 6, pouvoir suivre immédiatement les cours de pilotage des ULM Hélicoptères.

Mais nous sommes partis... de rien ! Et pour que des constructeurs s'intéressent à l'ULM hélicoptère, il fallait tout d'abord une réglementation qui les motive à chercher, concevoir, créer, investir, construire et diffuser. Ensuite, logiquement, viendraient les appareils. Mais évidemment pas en quelques semaines.

Le problème est donc encore aujourd'hui de disposer de suffisamment de machines « identifiées ULM », c'est-à-dire ayant une fiche d'identification qui leur permette de se voir délivrer une carte d'identification.

Il n'y a, au moment où j'écris ces lignes (fin juin), qu'un seul modèle dont le dossier technique de référence, reconnu compatible avec la réglementation française, a été accepté par les services centraux de la DGAC : le **Kompress CH7 C2** d'Helisport, qui vient tout juste de se voir délivrer une fiche d'identification. Le CH7 C1 doit suivre début Juillet. Nous savons qu'en principe, les autres modèles plus anciens du Kompress, devraient se voir délivrer également une FI dans les semaines qui viennent. Enfin, le CH77 (côte à côte) devrait l'obtenir avant le mois de septembre, l'importateur désirant le présenter au rassemblement de Blois. Le Cigare Spirit Tandem, d'un autre constructeur, représenté en France par Rotorlight, doit également obtenir sa fiche d'identification en juillet.

Cette situation va bien entendu, et bien heureusement, évoluer encore, et d'autres appareils de marques différentes, vont progressivement être proposés sur le marché. Des constructeurs d'ULM Hélicoptères (LH 112 - Mustang, etc.) évoquent leur intention de déposer des dossiers dans les semaines ou les mois qui viennent.

Seulement, pour le très court terme, il faut être conscient que la capacité de production européenne actuelle ne permettra pas de faire livrer en France plus que quelques appareils cette année. Mais, rappelons-nous, l'émergence rapide, en quelques années, de beaux et performants Autogires, après que la réglementation ULM française les ait acceptés en son sein.

Quant aux ULM hélicoptères déjà identifiés à l'étranger et éventuellement proposés sur le marché français ou évoluant en France sous CNSK et en demande d'identification, ils ne seront pas importables ou identifiables ULM dans notre pays s'ils ne répondent pas aux exigences de la réglementation ULM Classe 6 française.

Par ailleurs, il n'est pas possible d'être formé sur un appareil identifié à l'étranger pour obtenir le brevet de pilote ULM Classe 6 français.

La Fédération organisera à Gap, au cours de la seconde quinzaine de juillet, un stage ULM Classe 6, à l'intention :

- des élèves formés lors de la phase expérimentale, pour leur faire passer un test de confirmation en vue de leur délivrer la qualification de pilote d'ULM Classe 6 ;
- des pilotes hélicoptère de Kompress sous CNSK en vue de la délivrance du brevet ou de la qualification ULM classe 6 ;
- des instructeurs ULM, également instructeurs hélicoptères légers, entrant dans le cadre de la phase transitoire prévue par les textes réglementaires, en vue de la délivrance de la qualification pilote ULM classe 6.

Nous invitons les autres postulants (ab-initio - pilotes ULM ou hélicoptère) à consulter régulièrement le site fédéral et à rester en contact avec le Secrétariat de la FFPLUM. En effet, nous communiquerons dès que nous aurons connaissance de la possibilité de suivre des stages de pilote de la Classe 6 et nous indiquerons les écoles susceptibles de délivrer un tel enseignement.

Les seuls instructeurs qui possèdent aujourd'hui la qualification IULM Classe 6 sont les instructeurs ULM et Hélicoptères légers qui ont été impliqués dans l'expérimentation (Protocole DGAC / FFPLUM) menée dernièrement à Berre La Fare : Messieurs **Jacques Maurel**, Charles Javornik (DGAC), Raoul Brunel, Claude Aubé, Hugues Tauziède et Yves Helpiquet.

Il vous faudra contacter dans les premiers temps l'un de ceux-ci pour passer votre brevet de pilote ULM Classe 6 (dès qu'ils disposeront d'appareils identifiés en Classe 6).

Je rappelle que pour une qualification IULM Classe 6, le cursus est exactement le même que pour les autres classes : une formation dans un centre homologué par la DGAC (quand ils le seront). Cependant, durant encore 14 mois les instructeurs à la fois ULM et Hélicoptères légers pourront se voir délivrer cette qualification par équivalence, après avoir, bien entendu, obtenu le brevet de pilote ULM Classe 6.

Il faut donc être patients (*Paris ne s'est pas fait en un jour*) !!! Cela en vaut la peine, car cette Classe 6 suscite beaucoup d'espoir.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Contact utile : Joël Amiable, DTN.
ffplum@ffplum.com



14^e rassemblement d'Hydravions de Biscarrosse

Le renouveau de l'hydraviation prend forme et se précise à petites touches. Depuis 1991, Biscarrosse, capitale de l'hydraviation, organise un rassemblement international, sans équivalent en Europe.

Cette nouvelle édition 2012 était placée sous le signe du "CANADA", royaume de l'hydraviation de nature.

Des Laurentides au Grand nord, le nombre important d'hydrobases favorise de nombreuses activités allant des affaires au tourisme ou de la pêche, à la chasse au caribou et à l'original.

A Biscarrosse, près de 25 000 visiteurs sont venus admirer ou voler à bord des nombreux appareils venus de 14 pays.

Avec une majorité d'appareils présents l'ULM fait un retour en force dans le monde de l'hydraviation, et notre Fédération a souhaité accompagner cette évolution en créant le premier



Inauguration du Pôle National
de Vol Hydro ULM à Biscarrosse



De gauche à droite : Pierre-Penel, Laurent Venet, "Vol des Aigles", Dominique Méreuze - Président de la FFPLUM, Alain Dudon - Maire de Biscarrosse, et pour le PNVH Thierry Couderc - Secrétaire Général, Pierre-Henri Lopez - Président, Philippe Billand, Trésorier, Paul Dellac - Vice-Président.

Publicité

AVEYROLACS 2012 . Rassemblement ULM Hydro et terrestre

7,8 et 9 septembre 2012

à Villefranche de Panat (Aveyron)



Contact : Hydro-club ULM - AIR DES LACS
E-mail : paul.dellac@wanadoo.fr
<http://ulm.hydro.airdeslacs.free.fr>
Tél.: 06 76 08 34 79



Au programme

Vendredi 7 septembre

- Arrivées à convenance
- Briefing de sécurité
- Vols hydro, initiations
- Repas du soir au snack de la plage

Samedi 8 septembre

- Circuit hydro sur les lacs

voisins pour les uns, circuit terrestre ou tourisme pour les autres

- Présentation Réplic'air
- Apéritif et repas du soir/ animations sur l'hydrobase

Dimanche 9 septembre

- Matin : Vols hydro ou tourisme, marché local
- Après-midi : retours



pôle dédié à la formation sur ULM hydro à l'image du pôle vol montagne existant.

L'hydrosurface de Biscarrosse située derrière un cordon dunaire, est relativement protégée des vents, sa dimension de 20 km de long sur 15km de large est idéale et son ouverture à la pratique toute l'année un atout considérable.

Monsieur Alain Dudon, maire de Biscarrosse a exprimé la volonté de développer une hydrobase fonctionnelle à Biscarrosse en réalisant à court terme un grand ponton destiné à faciliter l'activité. Le développement du Musée de l'Hydraviation aujourd'hui à l'étroit dans ses murs est également en préparation.

La création du pôle national hydro ULM, dont la mission est la promotion de l'hydro ULM et la mise en



place d'une formation labélisée permettant aux pilotes qui le souhaitent d'obtenir des bases solides, se devait en raison de cet environnement favorable d'établir son siège à Biscarrosse.

En liaison avec le PNVH, le Vol des Aigles, centre de formation labélisé, proposera aux instructeurs une formation spécifique leur permettant d'obtenir la labellisation FFPLUM "Vol Hydro ULM".

D'autres hydrosurfaces, en accord avec le PNVH devraient pouvoir dans le futur effectuer également ces stages.

Pierre-Henri Lopez



Vous avez envie de découvrir l'hydro ULM ?

Du 13 au 17 août 1er stage labélisé FFPLUM "Vol Hydro ULM" organisé par le P.N.V.H. et le "Vol des Aigles" sur le lac de Biscarrosse (nombre de places limitées).

Théorique 6 h et deux vols par jour possibilité de logement (sommaire offert) dans le club.

Renseignements : PNVH
tél : 06 07 25 56 04
mail : ffplum.pnvh@orange.fr
ou au Vol des Aigles
tél : 05 58 82 88 42
mail : wef@laposte.net

Publicité

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus





VELIPLANE
COM

Quik-R



XT-912-SST
(stuffed wing)



Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

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

Ouvert
7/7jrs

Accessoires
Lynx - Transpondeur TT21
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc - MGL Avionics
Yacco...





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

Réalisation Agence Magrelat & Associés - 2012

De ne pas désespérer des décisions de justice ou des réflexions à propos de l'arrêt très opportun rendu par la Cour de Poitiers le 23 mai 2012... relatif à la responsabilité présumée des aéroclubs et de leurs dirigeants.

Qui n'entend pas les réflexions désabusées sur l'aggravation soi-disant programmée et systématique des décisions de justice vis-à-vis des responsables virtuels d'accidents aériens et notamment des aéroclubs et/ou de leurs dirigeants qui pourtant n'y sont pas forcément pour grand chose !

Le cas traité aujourd'hui met quelque sérieux baume au cœur et permet surtout de relativiser les risques judiciaires encourus par ceux qui animent et participent à l'activité aérienne tout en renvoyant dans « leurs buts » ceux qui seraient tentés de voir dans la justice, une vache à lait financière.

Lançons le synopsis qui procède du roman policier naturellement « agrémenté » par la règle des ennuis maximum et des rebondissements...

Un candidat au baptême ULM trois axes se rapproche d'un aéroclub de notoriété... pour un vol avec quelques prises de vues d'une rivière avoisinante... rien que de très banal.

Notre pilote et son passager engagent leur vol. La machine décolle, achève la pente de montée et se trouve maintenue dans un vol stabilisé sous une météo clémente et cavok jusqu'à ce que, sans raison, la machine parte en virage à piquer pour aller rejoindre le sol et s'y abîmer. Machine détruite, pilote et son passager décédés.

Le Procureur de la République ou son Substitut, ignorant des choses de l'air et des pratiques systématiques, n'ordonne pas d'autopsie du pilote !

La famille fait incinérer le corps... interdisant une demande d'autopsie.

Le secret professionnel médical aidant, il est impossible d'obtenir le dossier médical du pilote et de tenter de démontrer une éventuelle défaillance physique explicative de l'accident et qui aurait pu engager la responsabilité du pilote (*de celle qui permet de passer outre la limitation de l'indemnisation due au passager ou à ses ayants droit instaurée par la convention de Varsovie pour faute grave du pilote - voir article ULM Info de mars 2012*).

L'enquête de gendarmerie ne pouvait que conclure à un accident dont les causes sont demeurées inconnues, le malaise n'étant évoqué que comme une éventualité non établie.

Les ennuis commencent pour l'aéroclub et son Président ! Poursuivis en premier lieu devant le tribunal correctionnel par... la famille du pilote décédé qui ose le procès et celle du passager, pour homicide involontaire.

Mais pour quel motif alors que la cause du sinistre est demeurée inconnue ? Parce que le Parquet et les parties civiles vont avoir l'audace de soutenir que le passager étant muni d'un appareil photographique (*nous connaissons tous ces petits appareils numériques*), le pilote aurait dès lors dû être titulaire d'une qualification DNC, « *déclaration de niveau de compétence* » avec spécialité « *photographies aériennes* » !

Le Parquet et les parties civiles faisaient dès lors grief au Président de l'aéroclub d'avoir « *mis en circulation un aéronef non conforme aux règles de sécurité concernant l'emploi de l'équipage* » délit puni de peine d'emprisonnement.

Le tribunal correctionnel de Poitiers, clairvoyant, prononçait la relaxe de la poursuite retenant l'argument principal présenté par la défense au terme duquel l'arrêté du 24 juillet 1991 qui régleme les activités particulières dispose vis-à-vis des photographies aériennes que la DNC est nécessaire uniquement lorsque les « *Relevés, photographies, observations et surveillance aérienne nécessitent la mise en place de dispositifs spécifiques* ».

Naturellement, la détention par un passager d'un appareil photographique tenu à la main, ne procédait pas d'un dispositif spécifique !! Il aura quand même fallu le faire juger et passer outre aux réquisitions contraires du Parquet et des demandes des parties civiles sur ce terrain.

La première salve avait été évitée.

Il fallait faire face à la seconde.

Loin de renoncer, la famille du passager et celle du pilote se retournaient cette fois vers le tribunal civil et sur de nouveaux fondements juridiques.

La première demandait quelque 800.000 € de dommages-intérêts et la seconde 450.000 € !

Mais sur quel fondement ? Et c'est sur ce point que le commentaire prend tout son intérêt.



Les familles du passager et du pilote vont tout mettre en œuvre pour essayer de soutenir que l'aéroclub exerçant sous forme associative, était seul responsable du sinistre à l'exclusion du pilote.

→ Pour ce qui concerne le passager :

Sa famille essayait de démontrer qu'était né entre l'association et le passager un... contrat de travail aérien payant et à titre professionnel puisque les photographies étaient censées être réalisées dans le cadre d'un contrat de reportage photographique réalisé pour l'employeur du passager, qui va... cautionner frauduleusement cette thèse dolosive ! Par ce stratagème, la famille du passager essayait de faire peser sur l'association une « obligation de sécurité résultat » au terme de laquelle, et sans qu'il y ait à démontrer la moindre faute de l'association, celle-ci était inéluctablement responsable du passager accidenté comme toute compagnie aérienne ou toute entreprise de travail aérien !

→ Pour ce qui concerne le pilote :

Sa famille soutenait une thèse hérétique qu'un temps les tribunaux avaient accepté d'appliquer, au terme de laquelle l'article 1384 al. 1er du Code civil était applicable à l'association. Ce texte crée une **présomption de responsabilité automatique** à la charge de celui qui détient sur une chose (et donc sur un ULM) un « pouvoir de direction et de contrôle ». En cas d'accident et en application de ce texte l'association pouvait être déclarée de plein droit responsable sans autre démonstration que le seul constat de son pouvoir de direction et de contrôle sur l'ULM accidenté induisant indemnisation automatique et totale de la famille du pilote sans aucune limitation !

Il va quand même se trouver un tribunal de grande instance de Poitiers qui va oser faire droit à ces deux thèses audacieuses, en condamnant l'association à 700.000 euros pour la famille du passager après avoir admis l'existence d'un contrat de travail aérien emportant indemnisation de plein droit, et 200.000 euros pour celle du pilote, le tribunal ayant estimé que l'aéroclub étant gardien de l'ULM, il était responsable de l'accident et du décès de son pilote !

Cette condamnation était d'autant plus insupportable que pour ce qui concerne le passager, le tribunal ayant admis qu'il existait un contrat de travail aérien payant entre le passager et l'aéroclub, cela constituait une clause d'exclusion de la police d'assurance qui ne couvre pas les activités commerciales quand elles sont réalisées par des associations !

C'était bien là un désastre judiciaire pour l'aéroclub et tous ses membres dont la totalité de la flotte était menacée de saisie et de vente aux enchères publiques !

Appel sera bien sûr interjeté de ce jugement, ce qui va donner lieu à un arrêt récent de la Cour de Poitiers rendu le 23 mai 2012 qui va totalement infirmer la décision des premiers juges supprimant toute indemnisation tant à la famille de la victime qu'à celle du pilote.

Un commentaire s'impose et en même temps quelques mises en garde des associations !

- Concernant le contrat de travail aérien à titre onéreux, la Cour l'écarte, mais strictement parce que la famille du passager n'en a pas prouvé la réalité.

Prenons garde cependant !

Si par exemple, le pilote par pure complaisance et pour faire plaisir à son passager qui tente de faire passer le baptême pour un travail aérien remboursable par son employeur, avait remis avant le vol une sorte de facture à l'entête de l'association et visant une prestation aéronautique en vue de réaliser un reportage photographique, dans ce cas, la Cour n'aurait pas manqué de considérer qu'elle était bien en présence d'un contrat de travail aérien - fût-il illicite - emportant responsabilité de plein droit de l'aéroclub et... absence de garantie !

En la circonstance, pas de contrat, pas de trace, pas de facture ! Aussi, la famille du passager n'a-t-elle finalement perçu que 114.000 € payés par l'assurance au titre de la responsabilité civile « admise » résultant du plafonnement de la convention de Varsovie au profit des passagers. (*Nous savons que pour les contrats d'assurance en cours souscrits dans le cadre du contrat fédéral, l'indemnisation du passager ou de ses ayants droit est désormais totale à hauteur de 5 millions d'euros.*)

- Quant à la famille du pilote, elle a été déboutée de la totalité de ses demandes et ne percevra pas un centime.

La Cour de Poitiers a en effet estimé qu'on ne pouvait faire peser sur l'association la présomption de responsabilité de l'article 1384 al. 1er du Code civil parce qu'elle ne détenait pas sur l'Ulm accidenté le moindre pouvoir de direction et de contrôle, ces pouvoirs étant détenus au moment de l'accident par le seul pilote. Rien que l'évidence !

L'association n'aura donc aucune responsabilité dans le sinistre.

C'est là une décision d'importance qui confirme d'ailleurs une position déjà adoptée par la Cour de cassation le 27 février 2007. La porte n'a donc pas été ouverte sur l'indemnisation « à tout va » des aéroclubs et associations par le biais d'une sorte de présomption de responsabilité de plein droit qui aurait été extrêmement préoccupante et coûteuse.

Précisons encore que la Cour de Poitiers a confirmé l'amorce d'une jurisprudence annoncée par quelques décisions de la Cour de cassation en ce qu'elle a précisé que « la responsabilité de l'aéroclub ne peut être recherchée qu'en qualité de gardien de la structure de l'appareil ».

Cela signifie que pèse sur tout aéroclub une obligation d'entretien des machines de telle sorte que si un accident survient sur une machine dont le mauvais état ou une défaillance est avéré, pèsera alors sur le dit aéroclub une présomption de responsabilité dont il y a fort à craindre qu'elle entraînera ipso facto en cas de sinistre la mise en jeu de la responsabilité de l'aéroclub, quand bien même ne serait pas clairement établie la véritable cause du sinistre.



En la circonstance, l'enquête de gendarmerie a établi que la machine accidentée ne présentait aucun défaut. Dès lors aucune responsabilité ne pouvait peser sur l'aéroclub.



En conclusion,

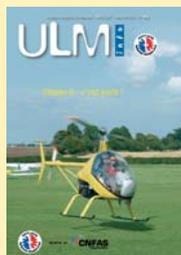
Voilà une décision de la Cour de Poitiers rassérénante qui rejette la condamnation systématique des aéroclubs et apprécie l'indemnisation des victimes avec un minimum de clairvoyance, de bon sens et de droit...

Que les aéroclubs restent bien dans leur domaine d'activité sans être tentés par le miroir aux alouettes du travail aérien, fût-ce surtout dans le cadre d'une attestation ou d'une facture de complaisance.

En revanche, que les aéroclubs et leurs Présidents ne soient pas inquiets sur un risque systématique qu'un tribunal requalifie un vol de baptême, fût-il payant, en travail aérien de nature à mettre en jeu systématiquement la responsabilité de l'aéroclub en cas de sinistre et qui ne serait pas couverte par la police d'assurance ! Ne sera qualifié de travail aérien que ce qui ressort effectivement de ce domaine (*largage, tractage de banderoles, travaux photographiques, traitement agricole, le tout effectué par des pilotes titulaires d'une déclaration de niveau de compétence*). Que ne soit simplement pas prêtée la main à l'ambiguïté !

Que les aéroclubs maintiennent une vigilante attention sur la qualité de l'entretien des machines sur lesquelles ils conservent la qualité de « gardien de la structure » avec les responsabilités automatiques qui peuvent y être associées.

Serge Conti
PPL (H) - TT - UL - BL



Pour une mise au point concernant le dernier ULM INFO de mars 2012, concernant l'article visé :

“ PRISE DE CONSCIENCE DES SÉRIEUSES LIMITES APPORTÉES PAR LA “ CONVENTION DE VARSOVIE ” SUR L'INDEMNISATION DES PASSAGERS VICTIMES D'ACCIDENTS, NOTAMMENT D'ULM..., OU DE LEURS AYANTS DROIT ”

Cet article a suscité un grand nombre de réactions - légitimement inquiètes - notamment exprimées lors de la dernière Assemblée Générale de la FFPLUM...

Que ces inquiétudes soient levées par quelques explications simples !

Je rappelle le point d'inquiétude : *quels sont les risques que le passager d'un ULM ne soit pas indemnisé ou indemnisé qu'à hauteur maximum de 114.336 € quand son préjudice pourrait s'élever à des centaines de milliers d'euros, notamment en cas de lourdes incapacités, en application de la convention de Varsovie et du Code des transports qui limitent impérativement le montant de cette indemnisation sauf si le passager fait la preuve - très difficile à rapporter - que le pilote a commis une faute très grave et qu'il avait clairement la conscience du danger qu'il a délibérément accepté ?*

En réponse à cette question précise, il convient de retenir que :

1) Si les pratiquants ULM ont souscrit le contrat fédéral par l'intermédiaire du courtier Air Courtage Assurances, auprès de la compagnie La Réunion Aérienne - LRA - la limitation instaurée par la convention de Varsovie n'est plus appliquée.

LRA garantit la responsabilité civile des assurés pour les dommages subis par les passagers, sans la limite de 114.500 euros qui résultait antérieurement de l'application de la convention de Varsovie, avec cependant un plafond de 5 millions d'euros. Cette couverture est valable jusqu'au terme de l'année 2012.

2) Tout commandant de bord, tout propriétaire de machine, toute association qui ne serait pas couvert(e) par le contrat d'assurance fédéral en vigueur et souscrit auprès de LRA, doit examiner avec attention, et notamment auprès de son courtier, si le contrat d'assurance qu'il(elle) a négocié et visant à couvrir les sinistres causés aux passagers, applique ou non la limitation d'indemnisation du passager prévue par la convention de Varsovie à hauteur de 114 500 euros.

À défaut pour le contrat d'assurance d'avoir exclu expressément la limitation d'indemnisation, le passager ou ses ayants droit devront se plier aux très lourdes exigences visées dans le dernier article visé dans ULM info, pour judiciairement tenter d'obtenir un déplafonnement.

Serge Conti



du 28 juillet
au 3 août 2012

Le Touquet LFTA
Lundi 30 au soir
(Journée de repos mardi 31)

Charleville-Mézières LFQV dimanche 29 au soir

Sarrebourg LFGT samedi 28 au soir

Bourg-En-Bresse - LFHS

Amberl LFHT jeudi 2 au soir

Blois - Le Brevil LFOQ mercredi 1er au soir

Concentration vendredi 27

Départ samedi 28 juillet au matin

Arrivée vendredi 3 août au soir

Encore quelques places disponibles !
contactez le
secrétariat fédéral
ffplum@ffplum.com
01 49 81 74 43

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

TOTAL

Partenaire
Officiel
du Tour
ULM
2012

Publicité

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

Pioneer 200 - Pioneer 300 - Groppo TRIAL

**Les plus beaux ULM
sont chez Silvair !**

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

Vente, location, parc permanent, entretien, école

Distributeur officiel
Alpi Aviation

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

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

Ecole Silvair ULM & Hélico

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

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM

Publicité



Abonnez-vous !

Hors-série « Guide pratique » inclus*



* Offre réservée en France métropolitaine à partir de 6 mois d'abonnement

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

Je m'abonne Je me réabonne : N° Abt

FRANCE	Découverte (3mois) <input type="checkbox"/> 15 €	6 MOIS +Le HS guide pratique <input type="checkbox"/> 30 €	1 AN + Le HS guide pratique <input type="checkbox"/> 54 €
--------	---	--	---

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de "SEES" carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto

Expire en

Signature

VOS COORDONNÉES

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

.....

Code postal :

Ville :

Tel :

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

délai d'installation
3 semaines.

Stage Cadet ULM 2012



Dans le cadre de sa politique de développement vers les jeunes et de l'évolution du dispositif Cadet ULM, le Comité Directeur de la FFPLUM expérimente pour la saison 2012 la formule stages de perfectionnement qui viennent en complément de la formation de base.

Articulés autour de thèmes comme le vol montagne, l'ULM hydro, la Classe 6, la compétition etc., ils seront encadrés par des instructeurs ULM reconnus dans différentes classes. Ces stages seront ouverts aux jeunes pratiquants ayant obtenu leurs brevets dans l'année. Sur la base d'un stage unique pour l'année 2012, l'expérience pourra être élargie et donc renouvelée en s'appuyant sur les Comités Régionaux dès la saison prochaine, après analyse du bilan humain et financier.

Qui ? Où ? Comment ?

Organisateur : FFPLUM - référent Patrice Girardin
 Dates : du 27 au 30 octobre 2012.
 Lieu : Aérodrome de Gap Tallard.
 Objectif : perfectionnement - approche du vol montagne - découverte des autres classes.
 Nombre de places : 12

Conditions d'accès :

Stage ouvert aux jeunes de moins de 24 ans au 31 décembre 2012. Jeunes brevetés courant de l'année 2012 toutes classes confondues.

Licenciés FFPLUM

Prise en charge des vols : FFPLUM
 Prise en charge hébergement / nourriture : FFPLUM
 Prise en charge déplacement : à la charge du club et ou de l'intéressé.

Inscriptions :

Auprès de la FFPLUM (bulletin d'inscription à télécharger à partir du 15 juin 2012 jusqu'au 30 septembre 2012 sur le site www.ffplum.com).

La sélection des candidats se fera sur dossier.



Publicité

Stewart Systems

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

Bourgogne Entoilage Service S.A.S.

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

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

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

NOUVEAU

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

Tissus d'entoilage certifiés pour avion et ULM

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



La VAE, une opportunité pour les bénévoles !

La VAE, ou encore la Validation des Acquis de l'Expérience, est un dispositif qui permet d'obtenir tout ou partie d'un diplôme, en faisant valoir son expérience préalablement acquise, soit dans un cadre professionnel, ou encore et c'est « nouveau » depuis 2002, lors d'expériences de bénévolat !

En principe tous les diplômes, titres et certificats de qualifications (à condition d'être inscrit au *Registre National des Certifications Professionnelles*) sont désormais accessibles par la VAE.

La durée minimale de l'expérience que l'on souhaite mettre en valeur, doit être de 3 ans.



Il faut dans un 1er temps constituer un dossier, dit de « *recevabilité* », puis ensuite, un second dans lequel il faudra alors décrire et formaliser la ou les expériences susceptibles d'être prises en compte. Les dossiers sont à retirer dans les différents services déconcentrés en fonction de la nature des diplômes voulus (*Éducation Nationale, Jeunesse & Sports, Santé, etc.,...*).

De nombreux sites Web d'organismes de formation, de Conseils Régionaux, de Chambres de commerces, ou Pôle-Emploi, permettent aussi d'obtenir des informations.

La démarche étant tout de même un peu lourde, surtout s'agissant du dossier de recueil des expériences, un accompagnement est possible ; il peut revêtir différentes formes, selon les différents acteurs : individuel, à distance, payant, gratuit, etc. Les salariés peuvent bénéficier d'un droit au congé pour validation d'acquis, et les dépenses engagées sont éligibles au titre de la formation continue pour les entreprises : le Droit Individuel pour la Formation (*DIF*) peut être utilisé pour entreprendre une démarche de VAE.

Afin d'aider les candidats bénévoles à mettre en valeur et à valoriser leurs expériences, le Ministère de l'Éducation Nationale, de la Jeunesse et de la Vie Associative, a réalisé un portefeuille de compétences. Il se présente sous la forme de 18 fiches synthétiques, et représente un outil assez intéressant pour dresser en quelque sorte un 1er bilan de compétences acquises en milieu associatif.

Jean-Maurice Dradem

Pour plus de renseignements : jm.dradem@orange.fr

Publicité

jro

L'autogire MADE BY DTA

*Découvrez le
chez nos
revendeurs*



Pascal Podogorska (26)
06 87 21 46 31
planet-gyros.com

Bernard Bonnet (77)
06 58 06 23 23
volerenulm.com

Stéphane Pegaz (73)
06 28 23 49 12
gyro-concept.com

Jérôme Cannelle (70)
06 15 45 54 06
ulmgray.com

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



Relations internationales

L'envie de voler dépasse les frontières, c'est un fait bien connu.

L'ULM et la déclinaison de ses six classes n'échappe pas à la règle. Tantôt porté par l'aventure de quelques européens empreints d'exotisme aérien ou né de la volonté de citoyens de pays en mal de structures adaptées, le développement des activités aériennes de loisirs fait son chemin au sein de pays dont ce n'était pas initialement la culture. Privés ou étatiques, les besoins sont là pour répondre au développement touristique principalement, le développement d'un savoir-faire local, mais aussi le travail aérien.

Pour beaucoup de pays francophones du Mahgreb, mais aussi quelques pays européens, la structure sportive française ainsi que sa gestion des sports aériens représentent un intérêt non négligeable sur divers aspects que ces pays se proposent d'importer. Au travers du bureau des relations internationales, plusieurs types d'interventions peuvent voir le jour :

- **Sur le plan administratif**, la France a quelques « heures de vol » qui lui permettent un rôle de conseil dans l'audit ou la mise en place de structures similaires. Certes, la majeure partie des activités sportives sont déjà régies et bien régies dans ces pays, mais l'arrivée de pratiques nouvelles oblige les ministères étrangers concernés à mener une réflexion sur leur intégration dans leur système sociétal : les actions bilatérales donnent lieu à des échanges d'experts sur l'organisation du sport au plan national ou internatio-

nal, sur les lois et règlements, sur les modes de financement du sport, sur la fiscalité, sur la gestion des fédérations sportives, sur les programmes de développement du sport de haut niveau ou pour le plus grand nombre, sur l'organisation d'événements internationaux ou sur les dossiers à traiter dans des instances multilatérales, la santé des sportifs, la lutte contre le dopage, les équipements sportifs, etc.

- **Au plan technique**, les actions de coopération bilatérale sont mises au service des ministères des sports concernés dans chaque pays pour lequel des protocoles sont signés. À l'envoi d'experts, de formateurs ou d'instructeurs s'ajoute la conduite de stages et d'échanges entre sportifs amateurs et professionnels soit en France, soit dans les pays demandeurs.

Tunisie -Maroc -Sénégal

La FFPLUM reçoit tous les ans des demandes de soutien, émanant de ressortissants de pays étrangers désireux de développer la pratique ULM chez eux. Ces pays, souvent connus des « rai-deurs » et de quelques professionnels qui s'expatrient l'hiver, n'ont pas pour autant de structures propres, de pilotes natifs et ou de réglementation adaptée.

Après analyse et élimination de demandes soit farfelues soit infondées, la FFPLUM s'intéresse aux projets d'avenir, sur lesquels son expertise et pour ne pas le cacher son influence peuvent avoir des effets positifs dans l'échange entre les peuples. C'est le cas récemment d'un programme mené

avec les autorités tunisiennes et qui a porté sur plusieurs aspects :

- la reconnaissance par les instances internationales (FAI) de la Tunisie en tant que pays affilié
- l'étude d'une organisation de compétition internationale de type cat2 FAI
- la formation de pilotes ULM tunisiens
- le partage des compétences en matière de réglementation ULM
- le développement d'un aérodrome sur l'île de Djerba

Initiée par un entrepreneur franco-tunisien - Hédi Mizouri - la demande formulée par la société Tunisia ULM Loisirs de structurer administrativement l'ULM en Tunisie a conduit, sur conseil de la FFPLUM à la création d'une Fédération des Sports Aériens reconnue par le Ministère de l'Intérieur et des Sports tunisien. Un déplacement en janvier à Tunis a permis de fixer les conditions préalables à la conduite d'une

coopération. La complexité française liée à l'addition des réglementations (DGAC + SPORTS) se retrouve aussi en territoire tunisien, mais paradoxalement, l'ULM étant encore une pratique neuve, le poids des habitudes ne joue pas en la matière, et la réglementation à naître aura toutes les chances d'être dépoussiérée des pesanteurs-franco-françaises.

Le premier acte de reconnaissance tant par l'État tunisien que par la FAI étant franchi, une délégation de 4 pilotes français et 2 techniciens a effectué un stage d'entraînement au slalom sur l'aérodrome de DJERBA AGIR.

Au menu, pylônes et circuits chronométrés, fractionnés et vols d'équipes auxquels se sont rajoutés démos et repérages de sites sur le front de mer. Sous le soleil mais aussi le vent, les retours techniques furent bons, les phases 3 et 4 c'est-à-dire organisation de manifestations d'envergure et formation de pilotes tunisiens peuvent donc commencer.

Une Coupe du monde de slalom est en gestation pour le mois de novembre 2012 sur une organisation franco-tunisienne – la FFPLUM apportant son soutien technique et matériel.

La formation de cinq pilotes devrait, elle, démarrer à l'été 2012.

Nul n'ignore que la Tunisie après les événements qui ont marqué son histoire récente, se restructure. C'est une belle opportunité pour ne pas dire une chance de faire partager le savoir-faire français tout en profitant des libertés offertes dans un pays «neuf». Force est de constater que les Tunisiens sont très motivés et très attirés par les sports de l'air et l'ULM en particulier. Sa souplesse en est son atout.

L'ensemble de ce projet a fait l'objet de la signature d'un protocole entre le Ministère des Sports français et son homologue tunisien.

À ce jour la FFPLUM n'a pas donné suite à la demande marocaine, les demandeurs manquant de légitimité, et fera peut-être suite avec les autres membres du CNFAS aux demandes du Sénégal.

Patrice Girardin

Publicité

Le vol ultra Léger

850 g
Batterie pour Rotax 912

115 kg
Alatus

265 kg
Xair Hanuman

55 kg
D.Motor 4 temps 80 CV

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

RAND-KAR



Délégation - Pilotes

- Mateos Coralie - Mateos Alexandre
- Beffrey Patrice - Ganaye Aurélien

Encadrement

- Amiable Joël - Girardin Patrice

Dirigeants, risques et assurances

**Vous êtes depuis peu
(ou depuis longtemps...)
président de club, ou gérant
d'une structure de formation...**

**Bravo pour cet engagement
de longue haleine !**

Car ces tâches auxquelles vous devez vous employer sont lourdes à tous les niveaux :

- Statuts, règlement intérieur, coordination administrative de vos membres vis-à-vis du club et de la fédération, baux, conventions d'occupation, contrats d'assurances... Si vous ne l'étiez pas, vous devenez peu à peu un habitué des procédures administratives !
- Organisation des plannings de vols, gestion des machines abritées, navigabilité, entretien des aéronefs, suivi des documents techniques, approvisionnement, gestion et stockage du carburant... De votre efficacité opérationnelle, de vos méthodes d'organisation et de vos bonnes règles internes de vie dépend le bon fonctionnement de votre structure, et donc de son attractivité vis-à-vis de vos membres !
- Répercussion auprès de vos membres (pilotes, élèves, instructeurs) des assurances obligatoires et facultatives dont vous êtes tenus légalement de les informer. Votre rôle d'information n'est donc pas neutre et il peut vous être reproché de vous y être mal ou insuffisamment employé !

Toutes ces obligations, sans compter celles sociales, fiscales, comptables ou réglementaires, pèsent sur vous comme sur un véritable chef d'entreprise et vous vous devez de gérer votre structure avec les mêmes responsabilités que vous auriez en tant que dirigeant d'une PME...

L'objectif n'étant pas de faire peur, il est néanmoins important de rappeler que tout dirigeant encourt de nombreux risques, qu'il se doit de gérer sa structure en bon père de famille, en veillant au bon respect de ce qu'il est commun d'appeler les règles de l'art.

Comment faire pour diminuer ces risques ?

Tout d'abord, il convient de les identifier en se posant un maximum de questions : que redoutez-vous finalement le plus ?

D'où peuvent selon vous provenir les risques le plus importants (du fait des membres ? Instructeurs ? Machines ? Installations ? De la plate-forme ?...) ?

Une fois identifiés, il y a ensuite lieu d'évaluer l'ampleur et les conséquences de ces risques : quel serait finalement le coût engendré pour la structure et ses dirigeants dans chacun des cas mis en évidence ?

Cette cartographie des risques étant ainsi dressée, se pose alors la question de savoir quelles mesures pourraient être prises au niveau de votre club ou école pour :

- Limiter la probabilité que ces risques ne se réalisent (formation, affichage, information...)
- Transférer le risque à un assureur lorsque le montant des dommages potentiels ne peut plus être auto-assuré par la structure.

Quelle entreprise n'a-t-elle pas entendu parler par ailleurs du Plan de Continuité d'Activité ? Pourquoi ne pourrait-on pas également y penser au sein des clubs ou structures de formation FFPLUM ?

Malheureusement, cette démarche nécessite un investissement en temps que beaucoup ont du mal à mettre en œuvre. C'est pourquoi depuis plusieurs années maintenant, la FFPLUM a fait le choix d'accompagner l'ensemble des dirigeants de ses structures affiliées* pour les protéger dans l'éventualité de la survenance d'un accident majeur.

Rappelons en effet que grâce à l'affiliation de votre structure auprès de la FFPLUM, celle-ci est d'office et gratuitement bénéficiaire de garanties d'assurances étendues et adaptées à la spécificité de ses activités :

- dans l'éventualité où vous seriez mis en cause en tant que dirigeant pour faute de gestion suite à un accident d'ULM survenu au sein de votre club (pour cause d'homicide involontaire ou non-assistance à personne en danger par exemple), vous serez assisté et assuré dans la procédure pénale grâce à l'assurance fédérale de responsabilité des dirigeants.
- dans l'éventualité où votre club ou l'un de vos membres faisait l'objet d'une réclamation suite à un accident survenu alors que vous coordonniez une journée de rassemblement ou portes ouvertes, l'assurance **RC GROUPEMENT SPORTIF** souscrite par la FFPLUM pour ses groupements sportifs fonctionnera pour la prise en charge de votre défense.
- dans l'éventualité où votre structure serait confrontée à un litige commercial, administratif ou autre, l'assurance de protection juridique fédérale serait alors activée pour vous défendre selon les barèmes contractuels tenus à votre disposition auprès de la FFPLUM.
- dans l'éventualité où l'un de vos membres, alors qu'il prêtait son concours à l'organisation d'une journée de baptêmes de l'air, serait mis en cause suite à la chute d'une personne âgée sur le sol glissant qu'il venait de nettoyer, l'assurance **RC EXPLOITATION** souscrite par la FFPLUM pour ses structures affiliées serait alors mise en œuvre.

En ces temps de crise où toute économie est bonne à réaliser, peut-être est-ce le moment de rappeler que **le coût de ces quatre contrats d'assurance vous est offert par la FFPLUM**. Si votre structure de formation n'est pas affiliée à la FFPLUM, vous aurez à prendre en charge ces postes d'assurances (dont les primes sont fonction de la taille de votre structure et de son budget/chiffre d'affaires).

Ayons en mémoire que la mutualisation de l'assurance fédérale par la FFPLUM permet donc en outre aux équipes dirigeantes des structures affiliées de **travailler plus sereinement, fermement soutenues par la Fédération !**

Caroline Cognet-Renard



** structure s'étant engagée à respecter les obligations qui lui sont faites via la convention d'affiliation qui la lie avec la FFPLUM.*

Flash été

La période d'été arrive, et avec elle bien souvent des opportunités de voyage à l'étranger en ULM... c'est le moment de vérifier les **limites géographiques de vos contrats d'assurances** (Responsabilité Civile, Casse ou Assistance...) et de vous assurer que vous disposez des autorisations valides et nécessaires pour le survol des territoires concernés. N'oubliez pas car à défaut et cas d'accident, votre voyage pourrait malheureusement tourner au cauchemar !

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

Ecole labellisée FFPLUM

Formation de pilotes et instructeurs
ULM en terrain contrôlé, sur un appareil
haut de gamme très performant :
le Pioneer 200

Intégration facile sur tout terrain (contrôlé
ou non) par une maîtrise parfaite de la radio

Formation théorique poussée

Réactualisation instructeur et validation
immédiate par les services de la DGAC
de Chabeuil

Conversion PPL

Stages de perfectionnement

ALPI FRANCE
IMPORTATEUR FRANCE



PIONEER 200

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



PIONEER 300

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



FIREFOX 2000

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

Excellents rapports qualité/prix

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

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

www.alp-valence.com



à portée de main...

Comme nous vous l'avions annoncé BASULM votre répertoire interactif des bases ULM de France sera disponible sur iPhone et smartphone sous android dès le 2 juillet 2012.



Vous pourrez télécharger gratuitement l'application à partir de l'Apple store ou l'Android market. Vous aurez accès à partir de votre mobile à l'ensemble des informations de BASULM.

La mise à jour des bases en direct à partir de votre téléphone ne sera pas disponible dans cette première version, cette application sera mise à votre disposition très prochainement. L'application pour Ipad et tablettes Android est toujours en cours de développement.

Avec plus de 70 000 connexions et 7 000 utilisateurs, BASULM continue sa croissance et nous espérons que la mise à disposition de la fonction nomade qui vous est proposée vous apportera un plus dans son utilisation.

Pierre-Henri Lopez
Secrétaire Général FFPLUM
Administrateur BASULM



Ce visage ne vous est sûrement pas inconnu !...



Vous l'avez probablement rencontré à Blois ou sur l'un des nombreux salons où la Fédération est présente, Alain Martial, qui a été pendant 13 ans votre interlocuteur pour vos achats dans la boutique FFPLUM, a décidé de faire valoir son droit à la retraite de bénévole certainement bien méritée...

Outre la gestion de cette boutique, Alain par sa présence sur toutes les manifestations ULM, a contribué à faire vivre le stand fédéral.

Nous recherchons son successeur au masculin ou au féminin, aussi si vous pensez pouvoir consacrer quelques journées à votre Fédération merci de prendre contact avec Pierre-Henri Lopez (06 07 25 56 04) qui vous fournira toutes explications sur cette fonction.



Votre boutique est désormais en ligne !

<http://boutique.ffplum.com/>

Pour aller dans le sens du temps la FFPLUM ouvre son espace pratique en ligne.

Dans un premier temps vous pourrez faire vos achats dans la boutique fédérale identique à celle que vous retrouverez en pages suivantes.

Par la suite vous pourrez dans cet espace vous inscrire en ligne aux manifestations fédérales telles que le Tour ULM ou le Championnat de France.

Il vous sera possible de télécharger différents formulaires.

Nous espérons que cet espace vous sera utile.

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

L'adresse de tous les passionnés

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

ULM Technologie

www.ulmtechnologie.com

PEGASE vous présente **FILL & FLY AVGAS**



Unité d'avitaillement autonome, spécifique AVGAS 100LL et

AVGAS UL 91

Construite suivant les prescriptions de **Total Aviation Fuels** et de **air bp**
Réservoir alu épais de 350 litres,

fermeture sécurisée anti-renversements et pare-flammes, avec soupape de

régulation de la pression / dépression et jauge sabre, cloison brise-flots,

Compartment à l'arrière renfermant la distribution :

pompe auto-amorçante et anti-déflagrante 12 V débit 50 L/min,

filtre spécifique avec manomètre différentiel,

volucompteur privatif mécanique 3 chiffres avec totalisateur et remise à zéro,

6 mètres de flexible EN1361 et pistolet AVGAS Alu.

Panneau solaire et Batterie 12V dans un coffre étanche à l'avant.

Câble de liaison équipotentielle sur enrouleur. Extincteur.

Remorque mecano-soudée entièrement galvanisée, freinée ou non, PTC 750 kg

roue jockey, béquille de stabilisation.

UN MUST !

Dossier complet et devis disponible sur simple demande :



Parka 3 en 1

70 €

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



Nouveau Sweat Shirt homme

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

25 €

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



10 €

Casquette 6 pans

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



Polo Spring manches courtes

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

20 €



30 €
Nouveau

Coupe Vent Karibbean

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

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



6 €

Porte-clés fédéral Acier nickelé

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

10 €



Nouveau Gilet Mélodie

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

Tailles : S, M, L, XL.

30 €



T-shirt femme

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

T-shirt homme Col V

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

12 €
le tee
shirt



75 €

Nouveau

Blouson pilote Workguard

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

30 €

Polaire Ben Kariban

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



L'AVGAS UL 91 À

Avec l'aide de Pierre Pouchès, expert de la FFPLUM et fondateur du CNFTE (Centre National Formation Technique Essais U.L.M.), **PleinVol** décrypte les risques liés à l'utilisation des carburants routiers en aviation et détaille les solutions apportées par l'**AVGAS UL 91**.



RISQUE N°1 : LA CORROSION DES PIÈCES PÉRIPHÉRIQUES PAR L'ÉTHANOL

L'œil de Pierre Pouchès : En dehors du moteur, les pièces utilisés en ULM sont souvent incompatibles

avec l'éthanol. C'est le cas du réservoir ou encore des durites, filtres ou joints. En cas de longue période d'immobilisation, l'éthanol peut entraîner une corrosion de ces éléments, ou créer des dépôts dans le circuit de carburant. Faute d'un entretien approprié, le risque, une fois en vol, c'est tout simplement l'arrêt moteur.

La réponse UL 91 : L'UL 91 est un carburant conçu pour l'aviation : il est produit à partir des mêmes molécules d'hydrocarbures que l'AVGAS 100LL. Et il ne comporte aucune trace d'éthanol. Il est donc sans risque pour toutes les pièces périphériques des moteurs ULM.

→ ULM ET CARBURANTS

Aujourd'hui encore trop d'ULMistes volent avec des carburants routiers qui ne répondent pas aux spécificités de l'aviation. Par exemple, les distributeurs doivent incorporer des biocarburants dans les essences routières pour satisfaire la réglementation européenne. Cette tendance va s'accroître : d'ici 2020, les carburants routiers distribués en Europe devront contenir 10 % d'énergie renouvelable. L'éthanol est le produit le plus répandu et le plus accessible. Cependant il présente des inconvénients majeurs et peut notamment interagir avec certaines pièces et équipements (périphériques) d'un ULM. Avec l'UL 91, les pilotes ULM disposent d'un produit sans plomb, sans éthanol, dérivé de l'AVGAS 100LL et respectueux des systèmes carburants. Adapté aux besoins des pilotes et aux contraintes de leurs appareils, l'UL 91 a déjà été homologué par les motoristes Rotax et Lycoming*.



RISQUE N°2 : VAPOR LOCK

L'œil de Pierre Pouchès : Entre août et septembre 2011, la FFPLUM a constaté une incidence particulièrement forte de vapor lock dans tout le sud de la France. Ce phénomène se

produit en cas de chaleurs importantes, et tout particulièrement sur les moteurs à 4 temps, qui chauffent davantage dans des capots un peu étriqués. Lorsque la chaleur devient trop importante, le carburant a tendance à "dégazer" dans les tuyaux. Un bouchon de vapeur peut alors se créer et provoquer un arrêt moteur.

La réponse UL 91 : La volatilité des carburants routiers varie selon les saisons. Les carburants Aviation dont l'UL 91, sont conçus pour avoir une volatilité constante et plus faible tout l'année. Cela réduit considérablement le risque de vapor lock.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Quasiment toutes les essences routières contiennent de l'éthanol en quantités variables. Une directive de la Commission Européenne impose 10 % d'énergie renouvelable dans les carburants d'ici 2020. Pour les essences, c'est

* Consultez la liste des moteurs agréés sur :

Rotax : Service Instruction SI-912-016, SI-914-019
www.flyrotax.com/customer-service/technical-publications.aspx

Lycoming : Service Instruction SI-1070
www.lycoming.com/support/publications/service-instructions/index.html

L'ÉPREUVE DES FAITS

RISQUE N°3 : ETHANOL ET CONDENSATION

L'œil de Pierre Pouchès : Avant un vol, le pilote doit toujours effectuer une purge du réservoir pour évacuer l'eau qui s'y condense naturellement. Le problème avec l'éthanol, c'est qu'il attire l'eau. S'il y a peu d'eau, l'éthanol et l'eau se mélangent, le carburant s'en trouve alors dilué et donc moins performant. S'il y a beaucoup d'eau, au contraire, l'eau entraîne les molécules d'éthanol au fond du réservoir et, au moment de la purge, l'éthanol s'échappe. Et sans éthanol, le pouvoir calorifique du SP 95 ou 98 diminue.

La réponse UL 91 : L'UL 91 est garanti sans éthanol. Quel que soit le niveau d'humidité, la présence d'eau n'altère pas les caractéristiques du carburant, et la purge peut donc s'effectuer sans difficulté.



RISQUE N°4 : STOCKAGE ET QUALITÉ DU CARBURANT

L'œil de Pierre Pouchès : Les pilotes ont souvent tendance à stocker de l'essence chez eux dans des nourrices. Or une essence mal stockée peut perdre ses qualités en seulement huit jours ! C'est particulièrement vrai pour les carburants routiers, plus volatils. Le stockage d'essence à domicile est non seulement dangereux mais, en plus, le carburant y perd en qualité.

La réponse UL 91 : Grâce à une chaîne d'approvisionnement sévèrement contrôlée depuis la fabrication jusqu'au stockage sur les aérodromes, l'UL 91 vous parvient toujours dans des conditions optimales. Résultat : vous êtes sûr de mettre dans votre réservoir un produit sans contaminant et de qualité supérieure.



PERFORMANCES DE L'UL 91 PAR RAPPORT AU SP 98

L'œil de Pierre Pouchès : Lors du Tour de France ULM 2011, certains pilotes ont cru remarquer que l'UL 91 se consommait un peu plus rapidement que les carburants routiers. Cette rumeur est née dans un contexte de compétition, à un moment où tous les pilotes sont tentés de pousser leurs machines un peu plus que d'habitude. En réalité, après la course, en rentrant chez eux à une vitesse de croisière normale, les pilotes n'ont constaté aucune différence de consommation.

La réponse UL 91 : A l'instar de tous les carburants destinés à l'aviation, l'UL 91 a un pouvoir calorifique massif garanti et plus élevé que l'essence routière. Son indice d'octane moteur est de 91, contre 87 pour le SP 98, ce qui le rend plus résistant aux phénomènes de combustion anormale (cliquetis).

principalement l'éthanol qui est retenu par les distributeurs. Or celui-ci a une teneur en énergie moindre qu'un composant pétrolier. Pour l'équivalent de 10 % de teneur en énergie il faut 15 % d'éthanol en volume.

Gonflé !

L'avion se balançait tranquillement sous son parachute. La vidéo prise au-dessus d'un désert américain fit rapidement le tour du monde des passionnés d'avions et la rubrique «actu» des magazines. La firme Cirrus allait certifier un parachute sur son futur appareil. C'était il y a une quinzaine d'années. Une révolution ? Non. Tout juste une évolution en provenance de la « classe du dessous », l'ULM.

Dans ce domaine de la sécurité, les batailles de chiffres volent bas. De même, les tenants du bimoteur le créditent d'un niveau de sécurité qui semble évident, que les sceptiques relativisent fortement, chiffres à l'appui.

Dix ans après la mise sur le marché des premiers Cirrus (en 1999), on en est à remplacer les dispositifs d'extraction de leur parachute et on a pu voir fleurir les analyses sur son rôle réel.

Entre ceux qui remercient BRS tous les jours d'avoir inventé le système et ceux qui affirment que les pilotes prennent des risques supplémentaires car ils ont la sensation d'un joker pour les sortir de situations difficiles, le débat a fait rage sur les forums.

Il est pourtant sans objet.

L'ajout d'un dispositif de sécurité n'a jamais compromis celle-ci quand les pilotes étaient correctement formés. Un pilote mal formé, ou indiscipliné, aura des problèmes, dispositif de sécurité supplémentaire ou pas.

Le sujet me fait penser à la sortie automatique du train d'atterrissage des Piper Arrow dans les années 1970, qui pouvait descendre en fonction simultanée de la vitesse (sous 100 kt environ) et de la pression d'admission (sous 15 pouces environ). Un « override » permettait de bloquer le système en cas de conditions spécifiques (personne n'a envie que le train descende automatiquement en cas de panne au-dessus de l'eau par exemple...).

Ce système a été supprimé depuis sur quasiment tous les appareils, notamment parce que les pilotes n'en comprenaient pas l'usage, certains s'en servant comme méthode normale de sortie de train, d'autres craignant que celui-ci ne descende à faible vitesse lors du décollage, ce qui ne pouvait arriver tant que le dispositif était en bon état.

En fait, il était trop tôt pour proposer des avions « fool proof » comme disent les Américains (« à l'épreuve des imbéciles ») et un « vrai » pilote pense à descendre son train. Ce qui n'empêche pas des dizaines de « vrais » avions pour de « vrais » pilotes d'avoir fini à plat ventre sur la piste, dont des T-6 et autres Pxx. L'acceptation d'un tel dispositif (facile à mettre au point dès les années cinquante) aurait économisé des millions de dollars de réparations (et donc de primes d'assurance) et la perte de dizaines d'avions. Au lieu de cela, on a gardé un simple klaxon (actionné à faible PA) que les pilotes, préoccupés par une autre priorité, n'entendent qu'après le crash sur la piste... Mais notre culture du risque, et de la complexité qui doit être inhérente à tout avion d'un « vrai pilote », a rejeté ce type de dispositif.

Le sujet a été résolu de manière fiable sur les avions légers les plus modernes : le train est fixe.

Le message est clair, quand on ne comprend pas un dispositif de sécurité, il inquiète.

Le parachute du Cirrus ne fait pas exception à la règle. Il faut comprendre son mode d'utilisation et accepter ses limites pour qu'il serve réellement. Il faut surtout être formé à la prise de décision majeure : QUAND dois-je tirer le levier ? (sous entendu : « ...sans passer pour une lavette ou un imbécile. »). Même sujet pour les sièges éjectables, mais le domaine militaire se prête mieux au suivi de consignes strictes quant aux procédures d'utilisation et leur domaine d'application.

Pour un pilote, habitué à « maîtriser » son destin, il est bien sûr plus difficile de prendre la décision d'utiliser la solution de secours que de ne pas y toucher.

Evidemment, il y a eu, et il y aura, des cas où le parachute est utilisé alors même que la situation analysée après coup fait apparaître que ce n'était pas indispensable. Et alors ? Quelques machines cassées pour rien (certaines revolent) ne valent-elles pas d'éviter quelques corps écrasés pour de bon ? Les cas d'activation du parachute sont si divers : collision en vol, indisposition du pilote, perte de contrôle en turbulence, perte de puissance au-dessus d'une région montagneuse, désorientation spatiale en IMC...

Je me rappelais ces débats en assistant à la démonstration d'un nouvel équipement de sécurité proposé par la société Helite. Pour mettre au point son airbag pour pilote et passagers, un produit portable intégré dans un harnais, son concepteur a cherché la simplicité et le coût optimum dans une démarche typique du monde de l'ULM... Il est donc allé chercher les endroits où il y a suffisamment d'accidents pour réellement tester ses produits, c'est-à-dire l'équitation et la moto et non pas l'aviation. Ayant mis au point le système et absorbé le gros des coûts de développement, l'équipe s'est attaquée à la protection des pilotes de pendulaires et de trois axes. Le résultat est impressionnant.

Ce n'est pas indispensable dans notre activité ?

Pour ceux qui ont malheureusement déjà vu les résultats d'un accident d'avion, la réponse sera plus nuancée...

Certaines compagnies aériennes ont déjà adopté un airbag pour leurs passagers et Mooney a proposé un tel dispositif en option sur ses avions dès 2004... pour un prix « aéronautique ». Une fois encore le monde de l'ULM donne le ton en termes de dispositif léger et malin, accessible et utile. Evidemment il serait déjà bien d'avoir des harnais complets sur tous nos avions, sauf que la date de la conception de nombre d'entre eux nous en empêche. La ceinture de sécurité de modèle automobile n'est qu'un pis-aller qui permet au corps de glisser latéralement sous la ceinture. Protéger la tête de l'équipage par un airbag portable, au dispositif de départ adapté aux caractéristiques de l'avion, voici une idée utile.

Quant au parachute de cellule, même s'il ne servait à rien dans la réalité, il rend l'avion tellement plus attractif pour les passagers !

Je suis prévenu : après soixante ans (dans longtemps donc...), mon épouse ne volera avec moi que si l'avion est un Cirrus. Mais peut-être à cette époque lointaine, n'y aura-t-il que des ULM dans nos hangars...

Pierre Duval
Pilote privé





LE PETIT ZING
CAMP D'AVIATION - AERODROME
34130 CANDILLARGUES 06 14 10 13 49 **M**
www.lepetitzing.com



ADVENTURE PARIS-NORD
CHEMIN VERT 60230 CHAMBLY
06 80 23 53 44 www.adventure-paris-nord.com **R**

PARSCENDANCE ECOLE PARAMOTEUR
AERODROME FLOUDES 4 BRIZES 33190 FLOUDES
06 81 38 89 15 www.parscendance.fr **R**

ASSOCIATION DES VELIVOLES DE HAUTE-PROVENCE
CHÂTEAU ARNOUX - SAINT-AUBAN
04600 SAINT AUBAN SUR DURANCE 06 86 91 59 04 **M**

AERO-CLUB DE TIGNES
TIGNES PALET 73320 TIGNES 06 09 44 29 39

TUNISIA ULM LOISIRS
AERODROME TUL - T-4116 - MIDOUN -
DJERBA 06 27 21 21 58 **A/M**
www.tunisie-ulm-loisirs.com **P/R/X**



AERO LIGHT SPORT
CENTRE ULM LES NOYERS 27720 NOYERS
06 83 05 31 94 www.aero-light-sport.fr **R**

ORLEANS PARAMOTEUR
ULM CLUB ORLEANS MARDIE
LIEU-DIT GENON 45430 MARDIE 06 18 78 13 25
www.orleansparamoteur.com **R**

ENVOL ULM ALSACE
CLUB ULM LES CIGOGNES D'EPFIG 2 RUE DIEBWEG
67680 EPFIG 06 76 08 37 55 www.ulm-alsace.net **R**

COURCON EOL'AUNIS
LES CAILLEBAUDES - ROUTE DE MARANS
17170 COURCON-D'AUNIS 05.46.01.60.50 **R**

ULM PARIS
AERODROME DE MEAUX-ESBLY
77450 ESBLY 06.60.04.76.00 www.ulmparis.com **A/M/P**

POLE NATIONAL VOL HYDRO
CHEZ M. PIERRE-HENRI LOPEZ
VILLAGE AERONAUTIQUE DES LACS
40600 BISCARROSSE 06.07.25.56.04

AERO-CLUB DE BIGORRE
AERODROME DE TARBES - LALOUBERE
65310 LALOUBERE 05.62.93.22.16 **M**
www.aerobigorre.org/aeroclub

CHAMPAGNE VOL LIBRE
PLATEFORME DE VILLENEUVE "LE HAUT DE L'AVIATION"
51130 VILLENEUVE-RENNVILLE-CHEVIGNY
06.03.18.88.39 www.champagnevollibre.com **R**

ULM MOUCHAMPS
LES ROUSSELIERES 85640 MOUCHAMPS
06.45.59.75.65 **P**



avec Sandrine, Véronique et Stéphanie
au Secrétariat fédéral



Subventions fédérales

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



Les subventions fédérales - JEUNES -

Aides aux jeunes de moins de 25 ans (adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM).
Formation pilote : **305 €** (sur justificatif) + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : **1 525 €**



Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

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

Aide INSTRUCTEUR bénévole

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



BIA Aide de **35 €**
par vol aux structures affiliées, permettant aux élèves de l'Education Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

Subvention parachute

1 200 €



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

> Voir le détail sur le site fédéral.

AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GRUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAXES | AUTOGIRE
ULM HELICO | AEROSTATS

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

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

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [www.orias.fr]

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

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

Demande de devis sur www.air-assurances.com