

ULM

info



LA FFPLUM
EST MEMBRE
DU



2013/2017, une équipe, un cap !



Nos pilotes qui lisent régulièrement la presse aéronautique trouveront dans la lecture de cet édito un air de « déjà lu ». Mais il me paraît utile de porter à la connaissance du plus grand nombre d'entre nous, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent à l'avenir du mouvement ULM en France, l'esprit qui va présider aux actions, politiques et techniques, des membres du nouveau Comité directeur fédéral, « aux manettes » pour les quatre années à venir... et d'adresser à tous le message que rien ne pourra les faire dévier du cap affiché !

En effet, le 6 avril 2013, en même temps qu'ils éliaient le nouveau Comité directeur pour la mandature 2013/2017, les Présidents de l'Assemblée générale de la FFPLUM acceptaient très clairement le cap qui leur était proposé de suivre et de conserver impérativement... y compris contre vents et orages, si besoin était :

- Ce cap, l'équipe du CD s'est engagée à le suivre, sans altération, en dépit des événements et des tempêtes possibles.
- Ce cap est annoncé, affiché et surtout... lisible par tous !
- Ce cap enfin s'impose à nous : il a pour objectif de conserver le système « déclaratif » français.

C'est ce système qui fait notre richesse et qui nourrit notre philosophie de la pratique de l'aviation Ultra Légère. Toutes nos actions politiques, en rapport avec les institutions nationales et européennes, toutes nos actions concrètes dans les nombreux domaines dans lesquels nous intervenons, toutes nos entreprises en liaison avec nos fédérations sœurs doivent s'articuler autour de lui. Il est tout à fait original dans le paysage aéronautique classique certifié au point d'en être parfois même suspect, combattu et plus souvent encore jaloué. Une raison de plus pour le protéger.

Son principe essentiel : placer l'homme, donc le pilote, en son centre et ainsi mettre en avant les valeurs de responsabilité individuelle et d'acceptation personnelle des risques, toujours inhérents à une pratique mécanique quelle qu'elle soit. La réglementation est un support nécessaire ; elle n'est pas une fin en soi, ni un remède miracle à tout.

Parallèlement, nous prévenons qu'il n'y aura pas d'altération de ce cap !

Nous ne céderons ni aux lobbies, ni aux intérêts particuliers ou collectifs, aux ambitions mercantiles qui exigent toujours plus, au prix assuré d'un alourdissement réglementaire. Ce qui d'ailleurs ne nous empêche pas d'accepter, si ce n'est susciter, le progrès technique qui nous procure plus de confort, de performances et de sécurité. Nous comptons, dans ce combat, sur l'appui de notre DGAC, qui se doit d'être à nos côtés tant en France que face à l'EASA, pour conserver intacte une réglementation dont notre seule revendication est de ne pas la voir être altérée.

Que cela soit clair : nous en resterons à la définition actuelle et ne négocierons rien qui puisse mettre en péril la réglementation telle qu'elle existe en France. Pour être plus précis encore dans ce domaine sensible, nous ne demanderons aucune évolution des MTOW prescrites par l'Annexe II du Règlement européen 216/2008.

Notre mouvement se porte bien ; notre croissance est régulière et la richesse de la diversité des pratiques de nos six classes sont des atouts incomparables que nous avons le devoir, tous ensemble, de préserver, de défendre, de développer. Nous vivons sur un équilibre fragile, parfois difficile à tenir... mais c'est tout l'intérêt de l'exercice.

L'ULM, six classes, une diversité de pratiques, l'unité d'une réglementation...

est devenu notre slogan pour la mandature !

Pour le mériter, les pilotes de la communauté ULM peuvent compter sur l'enthousiasme, les compétences et la volonté des membres du nouveau Comité directeur de la FFPLUM (renouvelé pour moitié)...

Ils ont un cap à suivre, ils n'en dévieront pas !



Dominique Méreuze
Président de
la FFPLUM

Composition du Bureau directeur,
Comité directeur de la FFPLUM,
Rapport moral de l'Assemblée
générale, sont à lire dans le cahier
spécial **inclus à ce numéro.**

Le Programme fédéral 2013/2017
(Donnez une classe à vos rêves)
est sur le site de la FFPLUM
→ www.ffplum.com

Une nouvelle mandature commence

L'équipe que vous avez élue s'est mise au travail avec détermination. Soyez conscients que l'engagement de chacun au service de la communauté pour les quatre années à venir demande altruisme et abnégation.

Me voilà de nouveau à la rédaction d'ULM Info pour succéder à Sébastien Perrot et continuer de vous informer et vous faire participer à la vie de notre activité.

Même si la dématérialisation gagne du terrain chaque jour, nous restons attachés à notre journal et nous souhaitons maintenir ce lien « physique » qui permet à chacun d'être au fait des dernières évolutions, qu'elles soient réglementaires ou techniques, qu'elles relatent les travaux effectués par chaque commission fédérale ou plus généralement qu'elles concernent l'évolution de notre pratique et du travail effectué par notre fédération.

ULM Info reste pour chacun d'entre nous le meilleur moyen d'être parfaitement au courant des dernières actualités.

Nous continuerons inlassablement à vous parler sécurité des vols, des efforts permanents que nous nous devons de faire et de la responsabilité de chacun d'entre nous dans ce domaine.

Les beaux jours arrivent (enfin), je vous souhaite de pouvoir profiter pleinement mais prudemment de la troisième dimension.

Faites de beaux vols !...

Pierre-Henri Lopez
rédacteur en Chef



2

L'actualité en bref



4

Un doux parfum d'unanimité...

Jean-Claude Hanesse



7

Commission Sportive

Xavier Le Bleu



8

Championnat de France ULM

Xavier Le Bleu



14

Commission Espace aérien

Gérard Coffignot



16

Commission Vols adaptés

Alain Postal



18

La 18^e édition du Tour ULM 2013



19

Commission Comités régionaux

René Viguié



22

Sécurité, rappels du posé en campagne

Thierry Couderc



24

La gestion du stress

Philippe Dezecot



27

Commission Paramoteur

Philippe Ganaye



28

Juridique

Serge Conti



30

Un air de famille

Franck, Nathalie, Félix et Loïc Toussaint



32

Basulm

Pierre-Henri Lopez



37

Nouvelles structures et subventions fédérales



Boutique fédérale

34

Sommaire 84

INCLUS AVEC CE NUMÉRO

Cahier spécial 8 pages

sur l'AG du 6 avril 2013



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 : Pierre-Henri Lopez
Crédit Photos : DTA, P. Marguier, P. Tisserant, Emilia Plak, Mageral & Associés, FFPLUM.

Design & print : Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr Imprimé en France.
10 000 ex. Ulm Info 84 / © Tous droits réservés. 06.2013

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.

Aveyrolacs
2013



Du 9 au 12 mai 2013, en partenariat avec le PNVH (Pôle National du Vol Hydro), l'association Air des Lacs organisait, pour la cinquième année consécutive une rencontre amicale sur son plan d'eau aveyronnais. Les autorisations obtenues par Paul Dellac ont permis de se poser sur le lac de Pareloup ainsi que sur le Tarn entre Albi et Gaillac.

D'autres lacs étaient au programme mais n'ont pu être utilisés à cause de vents trop forts. Toujours désireux de soutenir le développement de l'activité hydroULM, Pierre-Henri Lopez, président du PNVH, avait fait le déplacement depuis Biscarrosse. Au cours de cette édition 2013, le nombre de participants avait été volontairement limité à quatre machines : le Wheelhopper de Villefranche, le Transat Aéroloc de Roland Boissière, le Savannah de Gérald Thévenon (Gémilis Aéro) et le Seamax de Jean-François Monier (Amphib-e SAS). Les bases de l'Aveyrolacs 2014 ont pu ainsi être validées : ce rassemblement devrait permettre à des personnes han-

dicapées de découvrir le vol en hydroULM. La formule retenue sera celle d'un rallye se déroulant sur les lacs de la région. Pas moins de cinq lacs ou rivières pourront accueillir les participants de la prochaine édition.



De gauche à droite : JF Monier, R. Boissière, G. Thévenon et P. Dellac

Les organisateurs tiennent à remercier plus particulièrement Monsieur le Maire de Villefranche de Panat ainsi que la société EDF, mais aussi l'ensemble des décideurs locaux et gestionnaires de plans d'eau qui ont donné leur confiance aux pilotes et permis de beaux amerrissages.

Jean-François Monier (membre du PNVH)

Plus de photos ici : <http://aveyrolacs.jimdo.com/photo-2013>



Le Wheelhopper



Le Transat MD3



Le Savannah



Le Seamax M22

“FÊTE DE L'AIR”

SPORTS AÉRIENS

Dimanche 7 JUILLET

Démonstrations et Animations
de 10h à 18h **ENTRÉE GRATUITE**

AÉRODROME DE LIBOURNE - LES ARTIGUES DE LUSSAC
Aéroclub de Libourne - 3255 route de Lyon - 33570 Les Artigues-de-Lussac
06 07 35 15 77 - www.libourne-aeroclub.com

Pour une politique régionale des Sports Aériens

Agenda21

Conseil Régional Interdépartemental des Sports Aériens

Logos of various organizations including CNAS, Région Aquitaine, and others.



Dans notre numéro 81 de septembre d'ULM Info, nous vous annonçons que Monsieur Coffin, Directeur de la MALGH (Mission Aviation Légère et Hélicoptère) de la DGAC, avait débuté une formation de pilote ULM, classe 2, à Meaux, au sein de l'école Véliplane (Geneviève et Serge Bouchet).

Une formation « pendulaire » pour un membre aussi éminent de la DGAC, par ailleurs pilote IFR, est une « originalité » qui mérite d'être soulignée et mise en avant. Et cette formation progresse à merveille, puisque M. Maxime Coffin a été « lâché » sur pendulaire par ses instructeurs le 15 mai 2013.

Nous attendons avec impatience la nouvelle de l'obtention de son Brevet ULM, qualification Classe 2.

Le Comité Directeur du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, réuni le 22 Mai 2013 à l'occasion de son Assemblée Générale électorale, a procédé à l'élection de son Bureau Directeur. Ont été renouvelés dans leur fonction à l'unanimité :



- Délégué Général : Monsieur Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM.
- Secrétaire Général : Monsieur Jean-Michel Ozoux, Président de la FFAéronautique.
- Trésorier Monsieur : Jean-Emile Rouaux, Président de la FFVV.

les 5, 6 et 7
juillet 2013
10è
Rassemblement
national des
Femmes pilotes
ULM

à Saverne Steinbourg
- LFQY - Alsace.
Cette année, vous
reviendrez ou parti-
ciperez pour la pre-
mière fois en solo
ou, accompagnée de
votre instructeur ou
instructrice, de vos proches et amis
pilotes.

Découvrez sur le site FFPLUM, toutes
les infos pour vous inscrire et préparer
votre navigation. Vous trouverez les liens
des albums photos des rassemblements
de 2004 à 2012 sur le site fédéral, espace
« Voler au féminin »

Cette année, retrouvons-nous pour fêter
le 10è anniversaire du rassemblement.
Un souvenir anniversaire pour chaque
participante. Rencontre avec les femmes
pilotes ULM allemandes.

« Comme d'hab, on va être gâtées ! »
Organisation : Comité régional ULM
Alsace et Aéroclub de Steinbourg.
Commission fédérale « Voler au féminin »

Envoi direct du formulaire
d'inscription sur demande :
monique.bouvier@bbox.fr
ou : 06 62 85 07 40

Jean-Claude
Ludwig,
Médaille !



Mme Valérie Fourneyron, Ministre des Sports, de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative, a décerné la médaille Jeunesse & Sport à M. Jean-Claude Ludwig pour service rendu.

Ci-dessus une photo prise à l'occasion de la remise de cette décoration par le Président du Conseil Général de la Moselle, le mercredi 15 Mai 2013 à 19h30 à Basse-Ham, en présence de Dominique Méreuze, Président de la FFPLUM, Philippe Ganaye, Président de la Commission Paramoteurs, Fabrice Depardieu, Président du Comité régional ULM Lorraine. Monsieur le maire de Basse-Ham et le député de Moselle étaient présents. Jean-Claude Ludwig est le concepteur, créateur et organisateur depuis 2000 de la Biennale Mondiale de Paramoteurs à Basse-Ham.

du nouveau
en Chine
pour le
Sky Ranger !

Suite aux ventes de SkyRanger
réalisées en Chine, Best Off
vient d'obtenir un marché de
plusieurs Nynja pour la Chine
destinés à la formation.

Les machines partent en kit en
conteneur et seront montées sur
place, avec certaines adaptations pour le marché Chinois.



Publicité

NYNJA

Volez en Cabriolet

En école, raid extrême ou en compétition...
Pistes courtes, Montagne, ou sur l'eau...
Avec ou sans porte !
Robustesse et performances
Qualités de vol prouvées et éprouvées !
Réparation inégalée en facilité et économie
272 kg à vide. Volez assurés !
Kit cellule SKYRANGER : 12 900€ HT
Kit cellule NYNJA : 16 900€ HT
Montage kit possible par sociétés partenaire
VOLEZ PLAISIR - FLY FUN !!!

BestOff : 18 ans d'innovation française,
Palmarès inégalé de 5 titres mondiaux FAI

**Vice Champion du Monde FAI
2012 2e et 3e place**

Nynja Amazone Brésil www.earth-colors.fr

www.bestoffaircraft.com

Un doux parfum d'unanimité...



L'Assemblée générale annuelle de notre Fédération s'est déroulée le 6 avril dernier. Journée glaciale en raison de la météo du jour, mais chaleureuse par l'ambiance qui régnait dans les locaux mis à notre disposition par la DGAC, à Issy-les-Moulineaux.

Les participants étaient accueillis par l'efficace équipe administrative de la Fédération, sous la houlette de Nicole Focas : inscription des participants, pointage, distribution des boîtiers de vote électronique, l'organisation est désormais huilée. On s'interpelle, on se salue, on se congratule dans les files d'attente... le petit monde de l'ULM est tout à la joie de se retrouver, et l'on sent bien que la passion commune a noué des liens d'amitié solides entre tous ceux qui ont fait le déplacement de ce jour. Cette dimension humaine, au sein de notre Fédération, en fait aussi son attrait.

L'Assemblée générale proprement dite va donc commencer avec le quart d'heure académique de retard : Dominique Méreuze accueille les participants et nos invités avec quelques mots de bienvenue. Il est accompagné à la tribune par Maxime Coffin, directeur de la Mission Aviation Légère, Générale, et Hélicoptères (MALGH) au sein de la DGAC, dont nous sommes les hôtes : ce dernier va préciser en quelques mots le rôle de la structure qu'il dirige. La MALGH a été récemment créée précisément pour rapprocher l'administration de tutelle des différents opérateurs du secteur, qui sont souvent de petites structures disséminées sur le territoire. Dans cet esprit, la MALGH est la porte d'entrée unique qui saura orienter ses interlocuteurs de manière transversale dans la structure complexe de la DGAC, mais aussi veiller aux évolutions réglementaires,

dans un domaine où les mauvaises décisions peuvent être – comme le rappelle Dominique Méreuze – rapidement lourdes de conséquences.

Maxime Coffin est vivement applaudi, car son propos sonne juste. Il est celui d'un homme qui connaît notre pratique et nos contraintes. Il est en effet l'un des pères fondateurs de la réglementation ULM française... De plus il est lui-même... un licencié de notre Fédération, suivant assidûment des cours de « pendulaire » en vue d'obtenir son brevet ULM dans une classe peu usitée à la DGAC... et ceci en complément de ses titres de pilote avion IFR !!! C'est tout de même pour nous tous très rassurant !

L'Assemblée générale a alors repris son cours statutaire, avec la présentation du rapport moral du Président.

La clarté du discours, l'absence d'ambiguïté des prises de position, la force de conviction sont la marque de fabrique de Dominique Méreuze. L'ensemble de son rapport moral résume parfaitement la politique passée de la Fédération et fixe des orientations claires pour l'avenir (il est d'ailleurs téléchargeable sur le site de la Fédération, et constitue un vademecum à commenter dans tous nos clubs).

Quels en sont les principaux thèmes ?

En premier lieu un hommage à toute l'équipe – bénévoles et salariés- qui par ses efforts a signé l'incontestable réussite de notre Fédération au cours du dernier mandat. Sans cet investissement humain sous-tendu par la passion, notre position nationale et internationale n'aurait pas sa force et sa crédibilité.

Les ULM, toutes classes confondues, représentent aujourd'hui un parc de machines trois fois plus important que celui de tous les autres aéronefs de l'aviation de loisir ! Et la FFPLUM, qui dénombrait 4 500 affiliés en 1998, en compte aujourd'hui 14 300 (chiffre 2012) !

Une telle progression n'est décidément pas le fruit du hasard.

En second lieu (pas de science sans conscience !), un rappel de la philosophie simple et intelligible qui a guidé l'action et les prises de décision : notre attachement à un système déclaratif dont les contraintes sont connues mais limitées, et qui place le pratiquant dans une situation de responsabilité acceptée. Cette réglementation ULM à la française - bien exceptionnelle dans un pays qui n'aime rien tant que légiférer à tout propos - est un trésor qu'il convient de défendre avec la dernière énergie. C'est grâce à ce système déclaratif que la France reste un vivier de pratiquants de l'aéronautique.

Gardons-nous à tout prix d'alourdir une réglementation qui a fait notre succès, résistons à ceux qui voudraient « toujours plus » au prix de pesanteurs inédites ou qui, comme Esaü dans la Bible, seraient prêts à aliéner leur liberté pour un plat de lentilles ! Notre régime déclaratif est le socle de notre pratique et « nous ne devons jamais admettre que l'on y porte atteinte ». Là encore, le message du Président est d'une grande clarté et emporte l'adhésion générale.

En troisième lieu, Dominique Méreuze rappelle l'impérieuse nécessité, pour atteindre nos objectifs, de nouer des alliances, de participer à nombre de réunions nationales ou européennes, afin d'être

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

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 et désormais également train fixe.
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

présents – au bon endroit et au bon moment – lorsque des décisions se prennent. C'est la politique de la chaise occupée – l'inverse de celle de la chaise vide ! C'est un investissement lourd en temps et en énergie, mais notre avenir en dépend directement.



En dernier lieu, le Président présente le programme 2013- 2017 qui sera présenté aux suffrages : structuré, politiquement clair, n'omettant aucune facette de nos besoins, ce programme, composé en Comité directeur, est dû à la plume synthétique de Sébastien Perrot (là aussi, le texte complet – à lire absolument – est téléchargeable sur le site de la Fédération). Tout est dit en un titre, trois pages et en 7 items :

Donnez une classe à votre rêve ! L'ULM : l'unité d'une réglementation pour une diversité de pratiques.

- La politique fédérale en matière de réglementation
- L'exigence de sécurité
- L'investissement dans la formation
- Voler en liberté (l'espace et les terrains)
- Le modèle sportif
- La diversité des pratiquants (jeunes, vol adapté, voler au féminin)
- L'image de l'ULM

Il conviendra à chacun de se référer au détail des propositions dans le texte original.

Mais nous sommes aujourd'hui dans une Assemblée générale électorale : c'est autour de ce programme que la nouvelle équipe dirigeante de la Fédération devra se rassembler pour les quatre années à venir.

Il n'y a, pour ce qui me concerne, pas un mot à changer à ces objectifs. Et l'on peut faire confiance à Dominique Méreuze pour dire ce qu'il fait, mais aussi... pour faire ce qu'il dit !

Le vote qui va suivre ce rapport moral est particulièrement significatif de l'unité de notre Fédération ! Sur 478 voix exprimées, 475 voix pour, 3 voix contre, zéro abstention ! Avec 99,37 % d'adhésion au discours du Président, on frise le score soviétique ! Il est particulièrement gratifiant de respirer ce parfum d'unanimité qui ne laisse aucun doute sur le consensus de l'ensemble des adhérents sur les actions à mener. Pour la future équipe dirigeante, la feuille de route est ainsi écrite en bon français.

L'ordre du jour permet ensuite à notre trésorière Denise Lacote de présenter son rapport financier pour les comptes de l'année 2012 : le résultat comptable est excédentaire de 16 765 € et, au bilan, les fonds associatifs s'élèvent à 331 848 €. La situation est donc parfaitement saine. Le commissaire aux comptes certifie sans réserve les chiffres présentés, et Dominique Méreuze remercie chaleureusement Denise Lacote pour tout le travail qu'elle fournit dans ce domaine complexe mais essentiel.

Sur 464 votes exprimés, le rapport financier est adopté par 458 voix pour, 3 voix contre, et 3 abstentions.

Il s'agit enfin de procéder à l'élection de l'équipe qui dirigera la Fédération pour les quatre prochaines années : huit membres de l'ancienne équipe ne se représentent pas (Sébastien Perrot, Jean-Charles Chevrier, Louis Collardeau, Jean-Pierre Grené, Bernard Reymann, Guillaume Richard, Michel Hirmke, Jean-Claude Malherbe) mais tiennent à rappeler leur soutien à l'action de la Fédération, et leur adhésion sans réserve au programme 2013-2017.

Dominique Méreuze confirme son intention de conduire une nouvelle liste mais - précise-t-il - pour un dernier mandat. Il invite alors l'ensemble des candidats à venir se présenter à la tribune - et chacun dispose de deux minutes à cet effet : pas de bavardage inutile, on continue d'aller à l'essentiel !

À l'issue de ces présentations, on passe au vote électronique : la méthode est rapide et sûre, et permet d'avoir immédiatement les résultats.

Ceux-ci confirment l'adhésion générale des participants, à la fois sur le programme et sur l'équipe à laquelle ils confient la direction de la FFPLUM.

Sont donc élus :

MEREUZE Dominique	485 Voix
ASSAKER Assaad	482 Voix
LOPEZ Pierre-Henri	471 Voix
MATEOS Coralie	471 Voix
COFFIGNOT Gérard	448 Voix
LACOTE Denise	447 Voix
VIGUIE René	443 Voix
LE BLEU Xavier	440 Voix
BLOT Emmanuel	419 Voix
COUDERC Thierry	413 Voix
AUGE Christian	409 Voix
CERVO Dominique	400 Voix
HANESSE Jean-Claude	394 Voix
GANAYE Philippe	386 Voix
POSTAL Alain	386 Voix



Retrouvez-les dans le cahier spécial inclus avec ce numéro

Les 13 et 14 avril, le Comité directeur nouvellement élu s'est réuni formellement pour décider de la répartition des postes statutaires, ainsi que de la responsabilité des diverses Commissions. La relation de cette journée ne serait pas complète sans préciser qu'à l'ordre du jour de cette Assemblée figurait la distinction particulière de trois personnes qui ont, à travers leur activité professionnelle ou bénévole, rendu de grands services à l'aéronautique en général et au monde de l'ULM en particulier.

Dominique Méreuze a ainsi remis la médaille de la Fédération à Évelyne Gogneau, chargée de mission à la MALGH, à Jean-Marie Carré et à Christian Lhomme, cofondateurs des Rencontres de Blois.

L'Assemblée générale FFPLUM 2013 s'est donc achevée sur une note très positive. Les difficultés ne sont pas occultées et – le Président ne cesse de le rappeler - la plus grande vigilance est requise pour l'avenir. Mais les clubs ont massivement renouvelé leur confiance, et c'est évidemment très motivant pour tous ceux qui ont, pour les quatre ans à venir, accepté des responsabilités.

Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général de la FFPLUM

Chers Amis pilotes et sportifs,

Le samedi 6 avril dernier, lors de l'Assemblée générale électorale de la FFPLUM, j'ai recueilli vos suffrages qui me confèrent aujourd'hui un rôle officiel et effectif au sein de notre Fédération. Soyez remerciés pour la confiance que vous m'accordez, je ferai tout ce qui est possible pour ne pas vous décevoir.

Comme vous le savez, la Commission sportive de la FFPLUM a plusieurs rôles bien précis :



- Elle contribue à la promotion de l'ULM au travers du caractère sportif de la discipline,
- Elle organise les compétitions nationales officielles telles que le Championnat de France et la compétition du Tour ULM,
- Elle soutient l'Équipe de France, notre « vitrine » humaine et technique à l'international, et en assure le renouveau par voie de détection et sélection de nouveaux talents,
- Elle participe à l'organisation des compétitions internationales : Championnat d'Europe et Championnat du Monde, Slalomania, etc.,

- Elle relaye l'information et soutient les compétitions régionales et rallyes qui peuvent être l'initiative de Comités régionaux, de clubs individuels ou de particuliers,
- Elle participe, avec le concours de la FAI, à l'homologation des records internationaux.

Cette liste d'actions menées par la Commission sportive n'est naturellement pas limitative...

À l'évidence, je ne pourrai rien faire de positif sans la bonne volonté des uns et des autres. Je souhaite vivement pouvoir compter sur vos initiatives et le soutien de ceux qui pensent, comme moi, que la compétition est une activité aussi agréable que bénéfique.

Même si je ne suis pas en mesure d'en faire statistiquement la démonstration, je reste intimement convaincu que la compétition nous procure une meilleure maîtrise de nos appareils, quelle qu'en soit la classe. Il va de soi qu'un pilote entraîné est mieux armé pour faire face à des situations imprévues et, de ce fait, moins exposé au risque de mal les gérer.

Avec l'appui de Joël Amiable et de Patrice Girardin, respectivement DTN et CTN délégués par le Ministère des Sports, je suis optimiste quant aux perspectives d'une collaboration fructueuse à laquelle j'apporterai toute ma bonne volonté pour ces quatre années à venir.

Au plaisir de vous rencontrer prochainement,



Xavier Le Bleu
Commission Sportive FFPLUM
commission.sportive.ffplum@gmail.com

Publicité

St ex upéry
BASE ULM
Importateur exclusif

Base ULM St Exupéry
47360 MONTPEZAT D'AGENAIS
Tél. 05 53 95 08 81 - Mail : ulmstex@orange.fr - www.ulmstex.com

SÉCURITÉ • PRESTIGE • ÉMOTION

De 48 à 260 km/h

SKYLEADER

Publicité

**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2013**

Championnat de France ULM



Il y a tant d'ingrédients qui entrent dans la composition de ce type d'événement que le succès n'est jamais vraiment garanti. Au regard des commentaires qui ont été faits cette année, oui, on peut parler de succès. Sans qu'il soit question de se frotter le ventre de suffisance, une très grande implication de chaque acteur aura certainement été à l'origine du bon déroulement de ce championnat de France. La météo, un peu meilleure pour les paramoteurs, aura tout de même été très correcte pour les classic'class, eux-mêmes moins sensibles à une aérologie plus musclée. Voici donc un petit résumé de cette semaine effervescente.

Il est lieu, tout d'abord, de mentionner une participation très significative cette année. Jugez plutôt !

- 47 équipages en paramoteur monoplace (décollage à pied)
- 5 équipages en paramoteur biplace (décollage à pied)
- 14 équipages en paramoteur biplace (chariot)
- 10 équipages en paramoteur monoplace (chariot)
- 5 équipages en autogire biplace
- 7 équipages en multiaxe biplace
- 1 équipage en multiaxe monoplace
- 9 équipages en pendulaire biplace
- 3 équipages en pendulaire monoplace

... soit 101 équipages à l'heure de la clôture des inscriptions, fixée au 29 avril 2013. Comme il s'agit d'un championnat « Open », il est légitime de saluer aussi la participation d'équipages étrangers qui se sont rendus avec enthousiasme à cette manifestation :

- Le Royaume-Uni avec quatre équipages
- La République Tchèque avec trois équipages
- L'Espagne avec trois équipages

Le championnat de France, en 2013, aura permis aux paramoteurs et aux Classic'Class de se « croiser ». C'est une idée à laquelle nous tenons fortement. Chacun sait que ces deux grandes catégories d'aéronefs n'ont que peu de similitudes au plan caractéristique, et pourtant, le paramoteur fait partie intégrante de l'ULM et tout le monde s'en félicite. A ce sujet, nous vous rappelons qu'une Commission propre au paramoteur a été créée au sein de la Fédération en 2013. Elle est présidée par Philippe Ganaye.

D'ailleurs, la participation des paramoteurs a été telle, cette année, qu'il a été décidé d'affecter deux Directeurs de Course à ce championnat : Laurent Salinas pour les paramoteurs à décollage à pied et Jérôme Pommier pour les paramoteurs chariots. Une mesure particulière qui se justifie pleinement.

2013 : Debriefing ...



De son côté, Samir Elari a assumé seul la gestion des épreuves des Classic'Class, moins nombreux certes, mais dont la disparité nécessitait des énoncés capables de contenter trois classes d'appareils...

Place aux résultats... en image

Pour en venir à ce qui intéresse essentiellement les lecteurs d'ULM Info, voici les podiums par classe :

Podium Paramoteur

Décollage à pied monoplace

De gauche à droite : David MUZELLEC, Alexandre MATEOS, Julien BARBIER, Michel CARNET Médaille d'Or : Alexandre MATEOS Médaille d'Argent : David MUZELLEC Médaille de Bronze : Julien BARBIER 3ème place « Open » : Michel CARNET (UK)



Podium Paramoteur

Décollage à pied biplace

De gauche à droite : Jean MATEOS, Célia DOMINGUES, Christophe CHARON, Alexandre BOIN, Audrey FOURNIER, Yann LEUDIERE, bébé ! Médaille d'Or : Christophe CHARON / Alexandre BOIN Médaille d'Argent : Jean MATEOS / Célia DOMINGUES Médaille de Bronze : Yann LEUDIERE / Audrey FOURNIER



Si vous souhaitez consulter les scores,
→ www.ffplum.blogspot.com

Championnat de France

Podium Paramoteur Chariot monoplace

De gauche à droite : Sandrine MUZELLEC, Julian GANAYE, Frédéric MALLARD.
Médaille d'Or : Julian GANAYE
Médaille d'Argent : Sandrine MUZELLEC
Médaille de Bronze : Frédéric MALLARD



Podium Classic'Class Multiaxe biplace

De gauche à droite : Vincent ALEXANDRE, Patrice BURGIO, José VANDE VEKEN, Jean-Claude SYLVESTRE, Thierry COUTANT, Bruno LEJUZEUR
Médaille d'Or : José VANDE VEKEN / Jean-Claude SYLVESTRE
Médaille d'Argent : Vincent ALEXANDRE / Patrice BURGIO
Médaille de Bronze : Thierry COUTANT / Bruno LEJUZEUR



Podium Paramoteur Chariot biplace

De gauche à droite : Nicolas SALINAS, Marie-Pierre GUIPPERT, Angélique FOURCADE, Sébastien BARBOT, Bruno LIONDORE, Béatrice MORIO-LIONDORE
Médaille d'Or : Sébastien BARBOT / Angélique FOURCADE
Médaille d'Argent : Nicolas SALINAS / Marie-Pierre GUIPPERT
Médaille de Bronze : Bruno LIONDORE / Béatrice MORIO-LIONDORE



Podium Classic'Class Multiaxe monoplace

Pas de podium pour Wilfrid ROUFF mais une reconnaissance pour sa participation en multiaxe monoplace, d'autant que Wilfrid est venu en vol (en Coyote S5) de Salon Eygüères avec le Club ULM Nostradamus !



Si vous souhaitez

France ULM 2013

Podium Classic'Class Pendulaire monoplace

De gauche à droite : Pierre KOLODZIEJ,
Jean-Michel SERRE, Nicolas BOCHE.
Médaille d'Or : Jean-Michel SERRE
Médaille d'Argent : Pierre KOLODZIEJ
Médaille de Bronze : Nicolas BOCHE



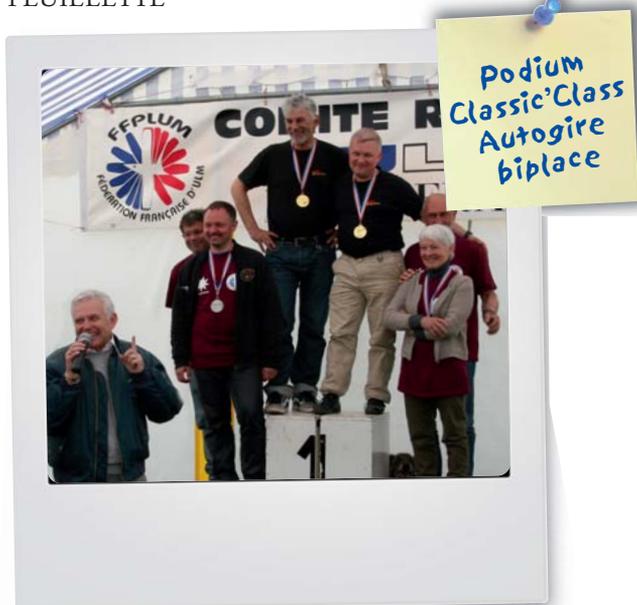
Podium Classic'Class Pendulaire biplace

De gauche à droite : Eric GROBY, Laurent RAPITEAU,
Guillaume RICHARD, Georges MONIER, Patricia
ROUMIER, Bruno ROUMIER Médaille d'Or : Guillaume
RICHARD / Georges MONIER Médaille d'Argent : Eric
GROBY / Laurent RAPITEAU Médaille de Bronze :
Patricia ROUMIER / Bruno ROUMIER



Podium Classic'Class Autogire biplace

De gauche à droite : Hervé DILHAN, David MORIN,
Serge BOUCHET, Laurent OTH, Alain FEUILLETTE,
Claudette FEUILLETTE
Médaille d'Or : Serge BOUCHET / Laurent OTH
Médaille d'Argent : David MORIN / Hervé DILHAN
Médaille de Bronze : Alain FEUILLETTE / Claudette
FEUILLETTE



De gauche à droite : Mohamed AZZOUNI : Président
du Comité Régional d'Ile de France, Laurent SALINAS :
Directeur de Course pour les paramoteurs (décollage à
pieds), Coralie MATEOS : Compétitrice et Présidente
de la Commission Jeunes/BIA à la FFPLUM, Philippe
GANAYE : Compétiteur et Président de la Commission
Paramoteurs à la FFPLUM, Jérôme POMMIER :
Directeur de Course pour les paramoteurs (chariots)



Avant de refermer ce volet sportif, je voulais vous faire part, pêle-mêle, de quelques réflexions que je m'étais faites durant ces quelques jours passés avec vous.

→ J'ai été enthousiasmé par la performance de Jean-Michel Serre, qui, avec un petit « pulma », sobrement motorisé, s'est offert la première marche du podium Pendulaire/Mono. C'est bien la démonstration que l'on peut très bien être efficace et précis sans avoir recours à une débauche de puissance et de sophistication.

→ L'occasion m'est aussi offerte de souligner la présence de Michel Toutou qui, après avoir été un de ceux qui ont ouvert la voie du paramoteur en France, continue à se prendre au jeu de la compétition. Certes, les « jeunes loups » ne lui ont laissé qu'un strapontin mais je trouve son score très honorable. Respect !

→ Je suis toujours à la recherche de la solution qui permettrait de pouvoir compter sur un podium multiaxe monoplace, et c'est un vrai casse-tête ! En fait, les temps ont changé et la mode n'est plus au monoplace. Peu de constructeurs en font encore la promotion, seul le marché de l'occasion permet de trouver des appareils dignes de ce nom. La chose se vérifie aussi avec le pendulaire mais le marché de l'occasion, lui, offre bien davantage d'appareils monoplace, peu à peu délaissés pour les raisons évoquées plus haut.

→ Enfin je suis heureux de constater que notre équipe de France et nos compétitions continuent à interpeller les pilotes des pays voisins. Ils étaient neuf cette année, preuve qu'il y a bien quelque chose à venir prendre aux pilotes et organisateurs français. Et ça, c'est motivant pour l'avenir ...

Au nom de la Commission sportive de la FFPLUM, que j'ai l'honneur de présider, je souhaitais adresser nos remerciements à celles et ceux qui ont été les acteurs de cet événement car ce succès leur est dû :

→ Aux compétiteurs, tout d'abord, qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes. Pour leur bonne humeur, leur savoir-faire et leur savoir-vivre. Ils étaient nombreux cette année. On les attend de pied ferme en 2014 !

→ A tous les bénévoles du Club ULM « La Rose des Vents » qui se sont donnés sans compter, avant, pendant, après. Sous l'impulsion de Dominique Cervo, la base ULM de

Mondreville a été aménagée de façon remarquable faisant de l'endroit un lieu qui a su contenter les paramotoristes comme les autres classes. Restauration, avitaillement, sanitaires, énergie, eau, locaux, ... tout avait été bien étudié. Bravo !

→ Au Comité régional d'Ile-de-France qui a été la cheville ouvrière de toute la partie administrative et tactique de ce championnat. Qu'il s'agisse d'autorisations, de formalités, d'invitations, de subventions, de logistique, de bénévoles, rien n'aurait été possible sans cette très forte contribution,

→ Aux Directeurs de Course pour leur professionnalisme, leur implication et leur inventivité. Aux dires du plus grand nombre, les épreuves étaient variées, bien calibrées, ne privilégiant pas telle ou telle classe, - A tous les bénévoles qui ont été très sollicités, à tous les Commissaires pour leur travail indispensable,

→ A Jérôme Varet et son équipe, notre «restaurant local», qui savait combien sa mission était importante,

→ A Joël Amiable et Patrice Girardin dont la grande disponibilité dépasse toujours le cadre de leur fonction, - A José Ortega pour la supervision de la Slalomania, à Jonas Giquel pour le dépouillement fastidieux de la centaine de GPS en service et à Laurent Lafont pour la mise à jour quotidienne du site ffplum.blogspot.com. J'oublie sans doute quelques personnes... qu'elles veuillent bien me pardonner, ce n'est pas intentionnel.

D'autres rendez-vous se précisent : Championnat d'Europe en Slovaquie, Tour ULM en Allemagne, Championnat du Monde de Slalom à Aspres-sur-Buëch... bref, la saison ne fait que commencer. **Pour le Championnat de France 2014, nous vous donnons rendez-vous l'an prochain en espérant que vous serez au moins aussi nombreux et motivés que vous l'avez été en 2013 !**



Bon vent à vous, volez prudemment.

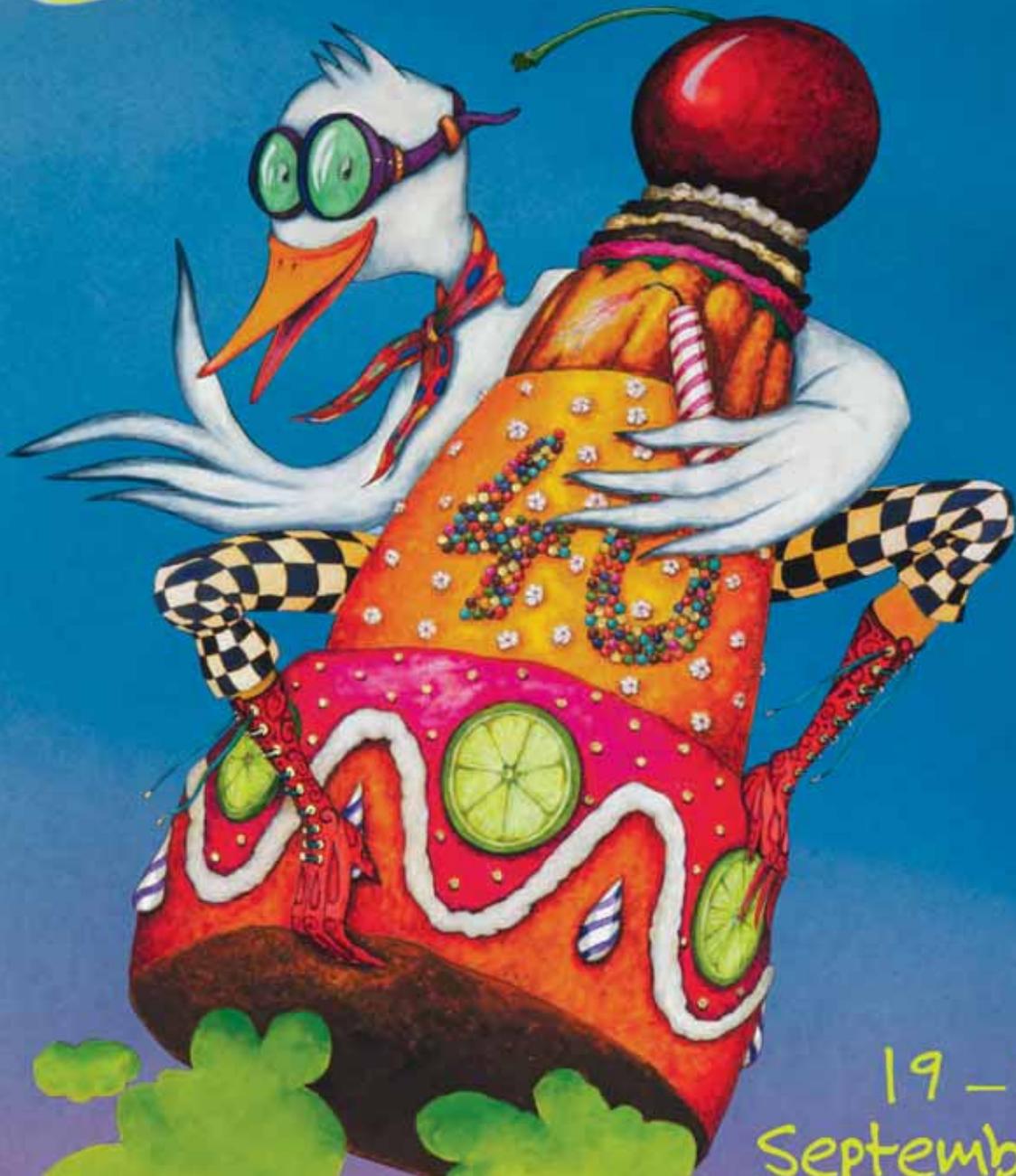
Xavier Le Bleu
Commission Sportive FFPLUM
commission.sportive.ffplum@gmail.com

Pour ceux qui souhaitent consulter les scores,
→ www.ffplum.blogspot.com

Résultats paramoteurs (chariot biplace) :
<https://docs.google.com/file/d/0B58Ryxup800nbklFeWNUV0JUQ00/edit?pli=1>
Résultats paramoteurs (chariot monoplace) :
<https://docs.google.com/file/d/0B58Ryxup800nWkVj0XA3M002WHM/edit?pli=1>
Résultats paramoteurs (décollage à pied biplace) :
<https://docs.google.com/file/d/0B58Ryxup800nam9lb3FWbDYzVm8/edit?pli=1>
Résultats paramoteurs (décollage à pied monoplace) :
<https://docs.google.com/file/d/0B58Ryxup800nb1diLTVLOHFubFU/edit?pli=1>
Résultat Classic'Class :
<https://docs.google.com/file/d/0B58Ryxup800ncUk0LXpNb0s2ZXc/edit?pli=1>

40^e

Coupe Icare



19 - 22
Septembre 2013

St Hilaire
du Touvet

Lumbin

www.coupe-icare.org



C'est parti pour 4 ans !

La nouvelle équipe élue le 6 avril s'est donc réunie pendant deux jours la semaine suivante afin de préciser l'action de chacun dans le cadre du programme quadriennal présenté lors de cette Assemblée générale électorale.

À la commission « Espaces Aériens » j'ai quant à moi la lourde tâche de succéder à Michel Hirmke. Vous êtes nombreux à l'avoir soit connu, soit croisé, soit contacté, mais tous unanimes pour reconnaître en lui un expert de la spécialité ! C'est pourquoi je ne manquerai pas de m'appuyer sur cette expertise chaque fois que cela s'avèrera nécessaire. Donc pour avant et pour après : « Merci Michel ! ».

Dans la continuité de son action il m'appartient donc désormais d'être la voix de votre « fédé » pour dialoguer au sein des commissions civiles et militaires où nous sommes invités à donner notre point de vue et parfois le faire aboutir. Reconnaissons que le dialogue est maintenant rendu plus constructif grâce au poids que représente le CNFAS dont sa représentante pour les Espaces Aériens participe à tous les CCAGALS mais aussi à d'autres groupes de travail.

Les dossiers suivis hier sont toujours d'actualité aujourd'hui ; certains ont un impact direct sur les dimensions de nos espaces d'évolution tel celui concernant le développement des approches GNSS-APV/SBAS destinées à remplacer les ILS liés aux approches de précision catégorie 1 sur tous les QFU des terrains où sont exploités des aéronefs d'une masse > ou = à 5.7 tonnes. Cela signifie donc de nouvelles enveloppes de protection pour ces trajectoires IFR qui vont desservir des QFU sur lesquels avant il n'existait que des chemins de manœuvre à vue d'approche indirecte.

Autre sujet qui peut fâcher, les drones et particulièrement les drones civils qui sont de plus en plus demandeurs d'espaces d'expérimentations et d'exploitations. Si l'arrêté du 11 avril 2012 définit assez bien les contours du problème ; les dernières prouesses technologiques d'Eurocopter avec son EC 145 sans pilote donnent à penser que le concept « voir et éviter » ne peut plus s'appliquer et qu'il faudra dès lors ségréguer l'espace entre eux et nous à moins d'équiper tous nos ULM de transpondeurs et de TCAS ! Cela ne résoudrait d'ailleurs que très imparfaitement le problème.



EC 145 sans pilote



Au niveau Européen l'annexe II continue de nous protéger efficacement contre certaines dérives que subissent frontalement nos collègues de l'aviation légère.

Concernant l'élaboration de Règles de l'Air européennes, une partie du projet SERA (Standardises Européen Rules of the Air) est maintenant terminée avec relativement peu d'incidences sur nos vols VFR d'autant qu'une certaine autonomie est laissée aux états membres. L'entrée en vigueur prévue fin 2012 se voit vraisemblablement reportée à 2014. Toutefois là aussi le mot d'ordre est vigilance !

Enfin conjointement avec les autres fédérations Aéronautiques et Sportives dans le cadre du CNIAALS (Comité National de l'Information Aéronautique de l'Aviation Légère et Sportive) nous continuons d'être partie prenante dans le processus de simplification de l'information aéronautique et de l'espace aérien inférieur comme le soulignent DTA et DIRCAM dans leur rapport adressé au Directoire de l'Espace Aérien.

Sans vouloir être angéliquement trop optimiste, il me semble que le dialogue qui s'est désormais établi entre notre Fédération et l'administration soit plus porteur de satisfactions que de menaces même si certains sujets préoccupants comme les drones vont devoir réclamer toute notre attention.



Premier vol Dassault Neuron

Le beau temps étant de retour, nos vols de loisirs vont donc se multiplier avec bonheur, profitons-en pleinement, sans toutefois oublier que nous devons partager notre terrain de jeux avec beaucoup d'autres ; notre immense liberté de pilotes ULM devant s'arrêter là où commence celle de ces mêmes autres !

Dès lors nous devons de respecter strictement les règles et les espaces qui permettent cet harmonieux mélange des genres.

Gérard Coffignot
Président Commission
Espaces aériens



Radios : dates IMPORTANTES

Eurocontrol a adopté le règlement 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen. Paru au Journal officiel de l'Union européenne du 17 novembre 2012, ce texte précise, entre autres, que :

● **Le 17 novembre 2013**, toutes les nouvelles installations devront être au pas de 8,33 kHz. À partir de cette date, toutes les radios mises sur le marché devront être dotées d'une capacité de communication à 8,33 kHz d'espacement entre canaux.

● **Le 1er janvier 2018**, dans un espace aérien où l'emport d'une radio est obligatoire, toutes les radios devront être capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz, à l'exception des radios au sol exploitées par les fournisseurs de services de navigation aérienne.

Il est donc conseillé de choisir une radio « 8.33 capable » si vous envisagez de changer de radio prochainement ! A l'heure où nous mettons sous presse, ICOM m'informe que l'IC-A6FR2 (au pas de 8.33) sera en vente à partir du mois prochain.

Michel Hirmke





Handicaps ? connais pas !

*« Ce que d'autres ont réussi,
on peut toujours le faire. »*

Antoine de Saint-Exupéry (Terre des hommes)

J'ai découvert l'aviation très jeune, mes grands-parents habitaient juste à côté d'un aérodrome. Combien de fois ai-je vu décoller les planeurs de l'époque, C800, AIR 100, CASTEL 311... derrière le bruyant Morane 315. C'est certainement à cette époque-là que j'ai attrapé le virus. À 16 ans un moniteur de la célèbre école de Saint-Yan me conseille de passer le BESA (BIA actuel). Ça y est c'était parti pour de longues années en avion, en planeur et en ULM à partir de 1987.

En 2007 je quitte la Nièvre pour m'installer au soleil dans le sud. N'ayant pu renouveler mes licences en 2005 suite à un problème de santé, je prends contact près de chez moi dans un club ULM pour personnes handicapées. Grâce à ce club je participe à trois TOUR ULM et m'investis dans l'aide aux handicapés.

Cette année, je rejoins le Comité Directeur de la FFPLUM pour continuer la mission que mon ami Bernard Reymann assurait depuis 8 ans à la Commission « Vols Adaptés ».

Relisant une de mes anciennes revues aéronautiques, j'ai retrouvé un article paru chez nos amis de la revue VOLEZ n° 97 datant d'octobre 1995 que je me propose de vous retranscrire en partie ci-après.

« Handicaps ? Connais pas ! »

Telle pourrait être la devise de la FFPLUM, pour laquelle les pilotes atteints d'un handicap sont tout à fait comme les autres, parfaitement intégrés aux autres. Elle se refuse à regrouper les pilotes handicapés dans un club ou dans des compétitions à part comme le fait une association telle Handisport.

Toutes les classes d'ULM peuvent être pilotées assis : toute personne pouvant conduire une voiture peut donc piloter.

Pas de visite médicale aéronautique avec normes d'aptitude spécifiques, donc pas besoin de dérogation pour voler ; depuis 9 ans maintenant, dans le cadre de « Jeunesse et Sports », une visite médicale de non contre-indication est demandée aux nouveaux licenciés, mais le handicap physique ou sensoriel n'y est pas sanctionné.

Pas de certification du matériel non plus, donc pas besoin de soumettre les systèmes de commandes adaptées au contrôle du Bureau Véritas.

Dans la mesure où il existe une grande diversité de machines et une multitude de handicaps, il n'existe pas d'aménagements standardisés ; mais des appareillages très efficaces, correspondant à chaque cas spécifique, peuvent être réalisés pour un coût relativement modique, ce qui est loin d'être le cas des aménagements imposés dans le cadre administratif.



Bernard Reymann et son Kompress



La Commission « Vols Adaptés au handicap » de la FFPLUM informe et oriente les personnes en fonction de leur choix, et accorde des subventions pour l'adaptation de matériel facilement démontable dans le cas d'appareils utilisés en club. Dans le cas d'un handicap moteur, ce n'est pas l'adaptation des commandes pour le pilotage qui pose problème mais l'accès à la machine. C'est ainsi que le premier pilote paraplégique à faire le Tour ULM en 2000 a beaucoup souffert de structures inadaptées quand il était au sol. Depuis 2003, une remorque sanitaire accessible en fauteuil accompagne les événements organisés par la Fédération, et permet à des pilotes en fauteuil d'y participer activement.

Depuis, la classe 6 (ULM hélico), créée courant 2012, est comme les autres classes accessible aux personnes à mobilité réduite. Bernard Reymann en est le pionnier. Après avoir construit son appareil, un Kompress équipé d'un malonnier, il est devenu le premier pilote handicapé breveté ULM hélico.

Une nouvelle ère en plein développement s'ouvre : le vol électrique qui apportera encore un confort supplémentaire à nos

amis handicapés, une prise à brancher sera moins pénible à effectuer que de transvaser notre lourd et cher, très cher pétrole. Pour cela, encore un problème se pose l'autonomie, mais nos ingénieurs y travaillent, l'évolution est en cours...

Je finirai comme j'ai commencé, par une citation,

« Dans la vie il n'y pas de solution. Il y a des forces en marche : il faut les créer les solutions suivent »

Antoine de Saint-Exupéry
(vol de nuit)

ce que fait la FFPLUM.



Alain Postal
Commission Vols Adaptés
au handicap

Publicité

Hélico léger "Classe 6" : êtes-vous prêt ?

Avec l'école de pilotage hélico Silvair, découvrez l'aile tournante et commencez votre formation de pilote hélicoptère à bord d'un Robinson R22, le plus léger des hélicos certifiés. Silvair prépare au pilotage hélico Classe 6 et forme au PPL-H. Débutant, pilote avion / ULM / hélico ou instructeur, découvrez le programme adapté à votre besoin (stage ab-initio, conversion de licence, remise à niveau, renouvellement de QT...).

995€

Stage pilotage hélico
Classe 6 & PPL-H sur R22
5 vols de 30 minutes
et 2h 30 de formation
théorique.

Groppo Trial

Le pilotage à l'état pur !

Le Trial est un baroudeur ! Avec ses capacités Stol et sa construction métal, il est aussi à l'aise sur un glacier que pour un poser en campagne. Avec ses ailes repliables, il sait aussi tenir très peu de place dans un hangar. Appelez Silvair pour un vol d'essai...

Un Pioneer 300 "train fixe" !

Fleuron de la gamme Silvair, le Pioneer 300 existe en différentes versions. ULM train rentrant, avion PTF et, désormais, avec train fixe ! Pioneer 300 Kite est une version simplifiée du Pioneer 300, avec train fixe et hélice pas fixe, développée par Alpi-Aviation sur demande de Silvair, notamment pour l'usage en aéro-club. Découvrez avec nous les multiples personnalisations possibles.

Kite Pioneer 300

Distributeur officiel

Venez les essayer et volez autrement !

www.silvair.fr

SILVAIR SERVICES

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et TECNAM

18^e édition
**TOUR
 ULM**

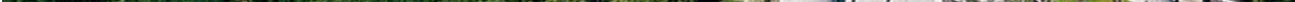
Du 26 juillet au 2 août 2013

Est de la France et Sud de l'Allemagne.

- *Le Bade-Wurtemberg et sa Forêt Noire.*
- *La Bavière avec ses Alpes bavaroises.*
- *La Rhénanie-Palatinat et ses vignobles.*



www.ffplum.com



Publicité

ULM BLOIS 2013

Festival international de **TOUT l'ULM**

31/08

01/09

Aérodrome de Blois-le-Breuil (LFOQ)
 salon - rassemblement - occasion

www.ulmblois.fr










Commission Comités régionaux et Vie associative

Une Assemblée générale électorale de la FFPLUM le 6 avril 2013, un nouveau Comité directeur élu et renouvelé pour moitié avec la volonté de maintenir le cap. Voilà la nouvelle donne pour les 4 ans à venir de cette mandature. Ma volonté étant de contribuer à cet objectif, le nouveau Comité directeur, où vous m'avez fait l'honneur de m'élire, me confie la Commission des Comités régionaux et Vie associative de la FFPLUM.

Je succède ainsi à Louis Collardeau, qui après de nombreuses années efficaces à ce poste, a décidé de prendre

Publicité

Tout pour votre plaisir

Quik

XT 912 ARROW

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus

**Ouvert
7/7jrs**

www.airulmparis.com
new boutique

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

ÉCOLE ULM
FFPLUM
LABEL FEDERAL

Réalisation Agence Magirail & Associés - 2013

Centre de Formation ULM : Pendulaire - 3 axes et Autogire

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

www.veliplane.com Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 ▶ 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland

un peu de recul et de passer le relais. Mais rassurez-vous, il reste Président de sa belle région Rhône-Alpes. Quant en ce qui me concerne, je vais tâcher d'animer avec enthousiasme cette Commission.

En qualité de secrétaire du CR Île-de-France, j'ai eu maintes occasions de fréquenter mes amis présidents des 25 Comités régionaux, notamment lors des réunions qui permettent l'harmonisation de la politique fédérale avec celle menée dans nos régions. Beaucoup d'entre vous connaissent ces associations régionales, mais pour ceux qui le savent moins bien, voire pas du tout, voici un petit « éclairage » sur les Comités régionaux.



Sachez que la FFPLUM dans son organisation, est représentée dans les 25 régions administratives françaises par des associations loi 1901 dites « Comité régional » suivi du nom de la région.

Celles-ci sont administrées, par des membres élus, tous les 4 ans comme la Fédération, par les structures affiliées à la

FFPLUM de la région concernée. Ces élections ont lieu selon un barème de voix, par structure, qui dépendent de leur nombre d'adhérents. **Un conseil, pour assurer votre représentativité, adhérez à la Fédération, par l'intermédiaire d'une structure.**

Les Comités régionaux, organes déconcentrés de la FFPLUM, sont la courroie de transmission indispensable de celle-ci. Tout en ayant leurs spécificités (Régions Bretagne, Paca ou Île-de-France c'est différent...), ces Comités répondent et appliquent la politique fédérale.

Pilotes, structures, n'hésitez pas à vous rapprocher et questionner vos Comités régionaux, ils seront à même de répondre à vos demandes. Sachez qu'ils sont en relation avec les autorités civiles et sportives locales, ils sont aussi souvent partenaires d'initiatives régionales.

Ils créent aussi de nombreuses actions, s'accordant avec notre programme fédéral. Ils peuvent également vous aider à développer vos activités. N'hésitez pas non plus à leur signaler vos initiatives, ils s'en feront l'écho. Votre activité

Les président(e)s dans leurs régions

Secrétaire de Commission
Anne-Marie LE DORZE



Haute-Normandie - Marie-Françoise DUBUS



Basse-Normandie - Jean PODYMA



I.D.F. - Mohamed AZZOUNI



Bretagne - Pierre-Philippe MERIGLIER



Centre - Thierry CHARAMON



Pays de Loire - Jean-Yves ROBERT



La Réunion
Christian LARICHE



Poitou-Charentes - Bernard BRUNET



Limousin - Dominique BORIE



Aquitaine - Philippe BILLAND



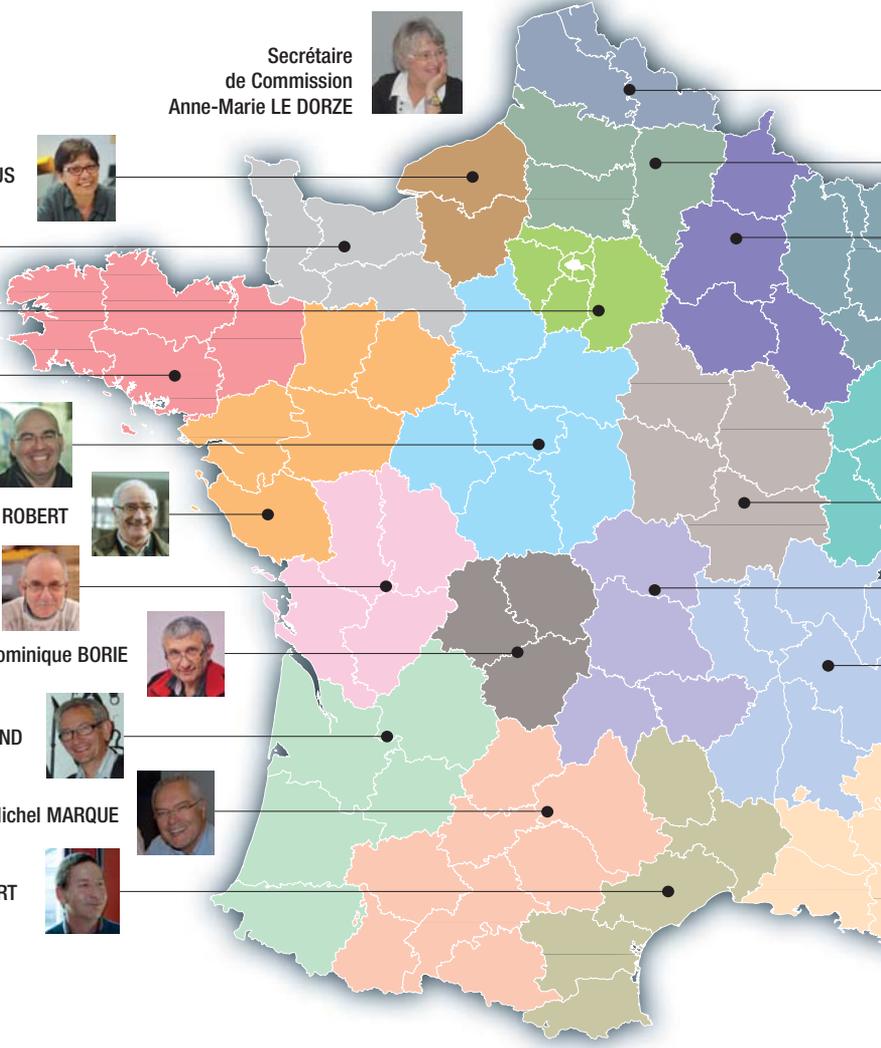
Nouvelle-Calédonie
Daniel CROS



Midi-Pyrénées - Michel MARQUE



Languedoc-Roussillon - Thierry GOBERT



sera ainsi valorisée, régionalement et au profit de tout notre mouvement.

La plupart des Comités ont mis en place des sites Internet, dont certains sont une mine de renseignements, notamment pour les activités locales. En ce début de mandature, la Fédération a décidé de les harmoniser. 2013 est donc une période d'adaptation, avec souvent de nouvelles adresses sur le net. N'hésitez pas à les retrouver par votre moteur de recherche préféré et promotionnez-les...

Ainsi, sur tout le territoire, tout en gardant une unité d'action, afin de maintenir le cap fédéral, nous pouvons promouvoir notre passion, à la mesure de chaque région.



René Viguié
Président de la Commission
des Comités régionaux et
de la Vie associative.

Le Web dans vos régions



Dans le cadre de la refonte des sites Internet de la Fédération et pour rendre notre communication plus dynamique, tous les Comités régionaux vous proposent leur nouveau site Internet avec un nouveau design, plus moderne, plus fonctionnel et toutes les informations qui vous concernent.

Afin de faciliter vos recherches, les adresses de nos Comités ont toutes été normalisées. Voici leurs nouvelles adresses :

- ulm-alsace.ffplum.com
- ulm-aquitaine.fplum.com
- ulm-auvergne.ffplum.com
- ulm-basse-normandie.ffplum.com
- ulm-bourgogne.ffplum.com
- ulm-bretagne.ffplum.com
- ulm-centre.ffplum.com
- ulm-champagne-ardenne.ffplum.com
- ulm-franche-comte.ffplum.com
- ulm-haute-normandie.ffplum.com
- ulm-ile-de-France.ffplum.com
- ulm-languedoc-roussillon.ffplum.com
- ulm-limousin.ffplum.com
- ulm-lorraine.ffplum.com
- ulm-midi-pyrenees.ffplum.com
- ulm-nord-pas-de-calais.ffplum.com
- ulm-paca.ffplum.com
- ulm-pays-de-loire.ffplum.com
- ulm-picardie.ffplum.com
- ulm-poitou-charentes.ffplum.com
- ulm-rhone-alpes.ffplum.com

Nord-Pas-de-Calais - Jean-Marc KETELS

Picardie - Franck PIQUET

Champagne-Ardenne - Nelly BRUN

Lorraine - Fabrice DEPARDIEU

Alsace - Jean-François BOHLER

Franche-Comté - Florence DOIZELET

Bourgogne - Claude AMIOT

Auvergne - Daniel REYNES

Rhône-Alpes - Louis COLLARDEAU

P.A.C.A. - Christian PICCIOLI

**Guyane
Maurice GLAS**

Corse - Alain QUILICI

Publicité



ULMiste
le magazine qui cause l'ULM

Depuis trois ans à votre service !

Désormais uniquement sur
abonnement

www.directabo.com

Ou dans nos « relais ULMiste » à
découvrir sur notre site

www.ulmiste.com

Posé en campagne,

rappels...



La faculté donnée par l'administration d'opérer les ULM sur des terrains non spécifiés, en campagne, à partir de bases occasionnelles, ou sur des bases ULM qui échappent en partie aux obligations administratives et politiques qui affectent les aérodromes, est une caractéristique très précieuse pour notre aviation ultralégère. Certes, elle lui donne une dimension spécifique de souplesse et de liberté, mais c'est avant tout en tant qu'élément de sécurité qu'il faut regarder cette possibilité offerte aux ULM.

Si les pouvoirs publics acceptent de reconnaître des conditions de navigabilité déclaratives auxquelles sont épargnées les contraintes réglementaires de contrôle systématique, c'est en grande partie en compensation de limitations qui garantissent de bonnes capacités de posé d'urgence en campagne sans dégâts. C'est d'ailleurs de cette nécessité de disposer de performances « tout-terrain » propres à assurer les atterrissages en campagne, que découlent nos limitations de masse et de vitesse (*voir encadré*).

Les réactions recueillies à la suite de l'article paru dans le précédent ULM info relatant l'expérience vécue par un pilote qui s'était posé par précaution face à une dégradation des conditions météorologiques nous donnent l'occasion de bien préciser les conditions d'utilisation des ULM en cas de posé en campagne, volontaire ou non, notamment en termes de recueil de l'autorisation du propriétaire et d'information de la mairie concernée. Si nous voulons préserver cette liberté qui nous est donnée de « nous poser dans les champs » sans provoquer de durcissement de son cadre

réglementaire, son exercice ne doit en aucun cas s'accompagner d'une quelconque désinvolture sur le respect de la propriété privée et de l'ordre public. C'est aussi la condition indispensable pour obtenir des pouvoirs publics les efforts d'information de leurs représentants, pour qu'ils traitent les ULM pour ce qu'ils sont et ne soient pas tentés d'instruire les conditions de leurs atterrissages en campagne comme ceux des avions certifiés.

Profitons-en toutefois pour rappeler que le respect des règles administratives ne suffit pas à soi seul pour garantir la sécurité. Il doit s'accompagner de toutes les précautions techniques pour assurer la bonne réalisation des manœuvres : reconnaissance préalable avant un posé volontaire, et dans tous les cas, étude précise de l'environnement pour s'assurer des conditions de redécollage.

Thierry Couderc
Pdt Commission Sécurité FFPLUM



bon à savoir

Il faut retenir que l'énergie cinétique maximale de l'appareil à l'approche qui répond à ce concept aux yeux des pouvoirs publics, correspond à 75 mégajoules. Cette donnée caractérise l'énergie à dissiper pour s'arrêter en fonction de sa masse et de sa vitesse initiale, donc le niveau de dégâts potentiels que provoquerait la perte de contrôle du ralentissement du véhicule.

Dans le cas qui nous occupe, le résultat arrondi à 75 (x 1 000) de la formule $E = 1/2 \times mv^2$, correspond effectivement à l'énergie accumulée par un mobile de 450 kg se déplaçant à 18 m/s (64,8 km/h).

Incidentement, on remarque par exemple pour le cas d'un appareil à ailes fixes, que si l'on voulait avoir l'autorisation d'augmenter la masse des ULM, il faudrait pouvoir mettre au point des machines capables de vitesse minimum encore plus basse pour respecter ce paramètre.



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.

Retour d'Expérience - ULM (id = 5913)

VISUALISATION DU REX



Date de vol :	04/01/2013	Nature du vol :	du local en plaine
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	au décollage
Appareil :	Hélicoptère	Phase vol autre :	
Equipements :	Radio Transpondeur	Catégorie	Technique

Description : A bord d'un ULM classe 6 équipé d'un moteur ROTAX 914 le pilote plus un passager lors du décollage piste 27 et pendant la montée initiale, prise de vitesse 50 kts, à 40 mètres de hauteur, le pilote perçoit l'alarme sonore ainsi que l'allumage des voyants lumineux. La décision est prise immédiatement d'avorter le décollage, de faire un demi-tour serré par la gauche et de poser en contre QFU en prenant les paramètres d'autorotation avec reprise moteur. L'annonce de la panne à la radio ainsi que de la manœuvre sont faites et le posé est réalisé en sécurité grâce à la promptitude de la réaction. Lors de la dernière manœuvre, de très fortes vibrations sont ressenties (les vis du tableau de bord se sont dévissées). lors de la reprise moteur, les tours ont chuté un posé légèrement glissé a été réalisé après étude : panne moteur (bride de carburateur déboîté).

Commentaires : Il semble que ce problème soit déjà arrivé sur des 3 axes. Il faut savoir que cette bride est une vulnérabilité connue sur les moteurs ROTAX 4 temps. Elle conduit la FFPLUM à recommander aux pilotes de les regarder à chaque visite journalière et de les inspecter complètement tous les 100 heures de vol. Les contraintes en flexion sur ces brides en caoutchouc peuvent aller jusqu'à provoquer une rupture dont l'amorce n'est pas visible sans démontage, car elle se situe sur la face intérieure du tube. L'analyse montre que le montage de la commande des gaz sur ce type d'hélicoptère est de nature à augmenter encore les contraintes appliquées l'emmanchement entre le carburateur et la bride, au point très probablement pouvoir provoquer son déboîtement avant même qu'une faiblesse ne se forme dans le caoutchouc. La commande fait appel à des tiges rigides articulées sur rotules susceptibles de provoquer une contrainte latérale sur le carter du carburateur. L'expérience des autres classes d'ULM a montré depuis déjà longtemps qu'un tel montage n'est pas fiable dans la durée. Il est en outre lourd et complexe. La technologie recommandée qui a fait ses preuves pour la commande des gaz est constituée d'une paire de câbles indépendants flexibles sous gaine rappelés par ressorts. Un tel montage n'exempte pas de la surveillance régulière de l'intérieur de chaque bride qui reste soumise au poids du carburateur. Mais l'usage de câble sous gaine évite la transmission d'effort de torsion entre la commande et le carburateur et élimine le risque de communication des vibrations parasites qui n'auront plus à être absorbées par les brides.

Enseignement : Visite prévol à approfondir. Améliorer les échanges avec les pratiquants des autres classes d'ULM ayant une expérience sur la durée des caprices dont les moteurs sont capables. Sans préjuger de raisons qui ont pu conduire à choisir une technique différente de celle qui est validée par l'expérience, il convient d'entrer en contact avec le constructeur pour lui faire part des constatations qui font suite à cet incident, demander les consignes techniques à adopter pour éviter sa reproduction, voire solliciter son avis sur l'opportunité d'une modification.

Impression : Positive 😊



Le REX en images

1. Bride de carburateur
2. Commande de carbu Rotax

bientôt
la 4^e !



Licenciés de la FFPLUM, vous recevrez prochainement la quatrième édition du Mémo Sécurité du pilote ULM. 40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage !



Il est 9 heures du matin, Maurice sort son appareil du hangar pour un vol local. Il est resté cloué au sol depuis près de trois mois en raison de l'hiver qui s'est éternisé. Enfin il va pouvoir profiter de cette première belle journée. Installé à bord, il tourne la clé, le moteur ronronne, il s'aligne puis décolle. Que la vie est belle pense-t-il... Au bout de quelques minutes de vol, le moteur toussote. Le cœur de Maurice se met à battre la chamade, des sueurs froides perlent sur son front. Il a soudainement les mains moites, son souffle est de plus en plus court et rapide. De la tête il fait un rapide tour d'horizon. Il essaie de se reprendre mais le moteur finit par caler. Son diaphragme se noue, la chaleur monte à son visage, il est pris de tremblements. Il opte pour le terrain à sa gauche, effectue un virage serré pour être certain de pouvoir l'atteindre mais l'appareil décroche...

Que s'est-il passé ? Maurice vient de subir un stress important qui a annihilé ses capacités d'analyse et l'a conduit à ne pas prendre les bonnes décisions qu'il connaissait pourtant bien.

Les situations stressantes sont multiples et omniprésentes dans la vie quotidienne. Le pilote d'un petit aéronef n'échappe pas à la règle. Il va devoir faire face à des événements de toutes natures qu'il sera amené à affronter et subira des réactions de stress des plus intenses.

Pour lui permettre de mener malgré tout son vol à bien et augmenter son efficacité, mais aussi pour protéger sa santé, il doit savoir appréhender et gérer ce stress.

Définition du stress

Le stress : c'est le *Syndrome Général d'Adaptation*, c'est-à-dire que c'est la **réponse physiologique** de l'organisme, face à une **situation extérieure non programmée**. Lorsque l'homme est face à une situation qui n'a pas encore été programmée par son organisme, son corps va réagir par un stress. Rappelez-vous, Maurice lorsque son moteur s'est mis à toussoter avant de s'arrêter définitivement souvenez-vous comment son cœur battait, comment les sueurs froides et chaudes à la fois glaçaient ses mains, réchauffaient ses oreilles, ses genoux qui tremblaient, son diaphragme qui se nouait. Eh bien, le stress n'était pas la panne moteur mais la réaction de son organisme face à cette situation.

Ce mot "stress" n'a pas qu'une connotation négative. Lorsque vous êtes tombé nez à nez avec la personne qui allait devenir votre premier flirt, souvenez-vous de ce

moment où pour la première fois de votre vie peut-être, votre cœur s'est emballé, votre souffle est devenu plus court et plus rapide, où vous avez bégayé, où votre diaphragme s'est noué, où la chaleur est montée à votre visage. Ce deuxième exemple est certainement plus agréable à vivre, mais le stress, lui, a été pratiquement équivalent.

Nous pouvons donc dire que deux causes si différentes ont entraîné une situation de stress pratiquement équivalente. Ce ne sont ni la panne moteur ni le flirt qui vont être définis comme étant le stress, mais bien la réaction de notre corps.

Les mécanismes du stress

La capacité à évaluer le stress, à lui faire face, à le banaliser ou à l'appréhender dépend de l'affectivité et des expériences vécues de chacun.

Affectivité et expérience ne peuvent être générées ou restituées que grâce à l'intégrité d'une structure cérébrale fondamentale : *le Système Limbique*.

En l'absence de cette formation anatomique, l'activation de l'hypothalamus par un stressor quelconque déclencherait une réponse "tout ou rien" identique chez tous les individus, sans la modulation en plus ou en moins que peut apporter l'expérience.

Ainsi, au reçu des informations sensorielles depuis le cortex, le Système Limbique module directement l'action de l'hypothalamus en fonction du résultat enregistré d'expé-

riences similaires passées. C'est lui qui apporte la part de l'émotion dans toute la chaîne du stress par une comparaison entre la situation du moment telle qu'elle est perçue et le "*stock émotionnel des expériences passées*" telles qu'elles ont été vécues. C'est grâce à ce "stock de souvenirs" que chacun développe une réaction personnalisée face à une agression émotionnelle identique.

Cette réaction est le reflet de l'apprentissage de processus de protection ou, au contraire, de l'acquisition d'une sensibilité anormale.

Un même stimulus stressant peut donc déclencher chez des personnes différentes des types de réactions différentes. Certains vont être pris de panique, d'autres vont se sentir pousser des ailes. Le même stimulus stressant survenant à des moments différents de la vie, n'aura également pas la même conséquence sur l'organisme.

LE STRESS AIGU OU STRESS CATASTROPHE

C'est la panne moteur de l'avion en vol, c'est le parachute qui ne s'ouvre pas lors d'un saut, le camion qui envahit votre champ de vision à 100 km/heure sur une route de campagne. La survie devient une question de dixième de seconde.

Le sujet est soumis à un agent stressant pendant un temps extrêmement court. Dans ce cas-là, c'est le *Système Nerveux Sympathique* qui va être stimulé. Les organes sensoriels informent le cortex cérébral qui rattache immédiatement la situation présente à des "clichés" déjà vus ou déjà imaginés.

Il n'y a pas de place pour une analyse consciente de la situation, les réflexes physiologiques fonctionnent seuls et "en urgence".

Il en résulte une sécrétion d'adrénaline que l'on peut qualifier "d'hormone de la survie" qui va avoir pour conséquence par exemple, une augmentation du rythme cardiaque, une augmentation de la force musculaire. Ce phénomène de production d'une "source d'énergie" va se produire pour un court instant. Cela va agir comme un véritable combustible. Le sujet va se sentir plus fort, plus rapide, plus alerte. Les agents stressants agissent donc pour une courte durée comme une énergie de vie.

LE STRESS ÉMOTIONNEL

C'est le cas du soldat qui attend dans la tranchée l'ordre de l'assaut, c'est pour le condamné à mort, la nuit qui précède l'exécution, c'est pour le sportif la répétition mentale de son futur exploit.

L'agression est suffisamment longue pour que l'émotion ait le temps de submerger le mental du sujet.

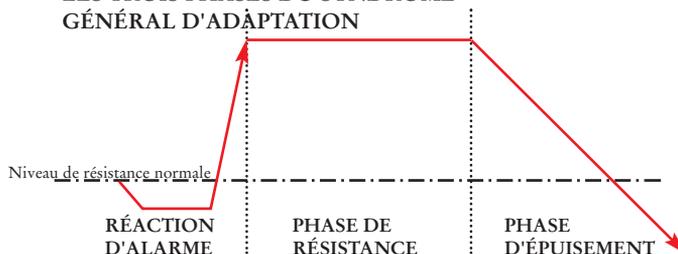
Il y a à ce moment-là, pleine prise de conscience de l'importance de l'enjeu ou du danger vital. La conscience vient moduler les réactions physiologiques. Celles-ci sont plus complètes que dans le stress aigu, avec une sécrétion immédiate d'adrénaline mais aussi d'autres hormones telles que cortisolone, endorphines, etc.

Certaines ont la propriété entre autres, de bloquer les messages douloureux transmis au cerveau, ce qui explique des cas surprenants de résistances à la douleur.

Le vécu, la personnalité et le libre arbitre de chacun dans ces cas-là sont déterminants. Un optimiste actif va étudier et

mettre en œuvre toutes les possibilités de surmonter l'épreuve en profitant au maximum des effets bénéfiques des décharges hormonales. Un inquiet fera éventuellement ce qu'il faut mais il sera diminué par son angoisse. Un passif va demeurer prostré, s'en remettant au destin. Un sujet paniqué sera complètement inhibé, entrant dans un cercle vicieux irréversible.

LES TROIS PHASES DU SYNDROME GÉNÉRAL D'ADAPTATION



La première phase d'alarme, aiguë, intense, mettant en jeu la survie de l'organisme, correspondant aux adaptations neuro-hormonales.

Une deuxième phase dite de "résistance" correspondant à une adaptation de l'organisme, avec une récupération au niveau des glandes hormonales et des réserves énergétiques. Cette phase peut durer plus ou moins longtemps en fonction de l'intensité de l'alerte initiale, des moyens déclenchés pour y faire face, et de l'état physiologique du sujet. Un jeune sportif résistera plus longtemps qu'un vieillard.

Une troisième phase, d'épuisement, où l'organisme fatigué ne peut plus faire face ; ses conséquences peuvent en être la mort.

Les symptômes du stress

L'accélération du rythme cardiaque : palpitations

Lors des séances de saut à l'élastique, le pouls des stagiaires n'est jamais inférieur à 120 et il dépasse systématiquement 150 lorsqu'ils montent sur la marche accédant au parapet et peut atteindre jusqu'à 240 une fois le candidat debout face au vide.

La pâleur

Révéléateur insidieux de stress, ce symptôme peut être gênant dans certaines circonstances : entretien, interrogatoire, négociations serrées, etc.

La léthargie du tube digestif : crampes, nausées

Le tube digestif est mis en léthargie par manque d'oxygénation par manque d'apport sanguin, ce qui entraîne des crampes digestives ou des nausées. Cela peut aller jusqu'à des ulcérations lors d'un stress intense ou prolongé.

L'hyper ventilation pulmonaire : soupirs, pauses respiratoires

Elle accompagne souvent le stress, même en dehors de tout effort physique révélant souvent une émotion intense.

L'augmentation de la pression artérielle

Elle permet une acuité intellectuelle optimale et une rapidité de réflexes qui expliquent que lors d'un stress intense (noyade, chute dans le vide, accident de la route...) on revoit souvent le film de sa vie sans pour autant oublier tous les gestes que nous dicte l'instinct de survie.

La contraction musculaire : tremblements, courbatures

Chez un sujet dont le stress est répétitif et prolongé, la mise en tension de la masse musculaire en prévision de la fuite ou de la lutte se traduit par des courbatures ou des tremblements, des crispations musculaires au niveau des mâchoires et du front.

La paralysie digestive : incontinence, diarrhées

Il y a paralysie digestive dès qu'un stress suffisamment intense fait basculer tout l'organisme sous la dominance du système sympathique qui peut se traduire par une libération des sphincters qui peut donner lieu à certaines "débâcles" urinaires ou autres... chez certains sujets émotifs.

La paralysie des glandes salivaires

Toujours autour de la sphère digestive, la paralysie des glandes salivaires explique la sensation de "bouche sèche".

La libération d'acides gras dans le sang

Il est très classique, après une contrariété importante ou une émotion quelconque de ne plus avoir faim ou de manger du bout des lèvres, voire de ne rien absorber. Ce phénomène est d'autant plus durable tant que ces graisses n'auront pas été consommées par un exercice physique.

Tous ces symptômes ne passent pas toujours inaperçus et sont mêmes détectables comme en témoignent de nombreuses expressions populaires : être blanc comme un linge - avoir le cœur qui cogne - la voix cassée - les jambes coupées - l'appétit coupé - le sang glacé - le souffle coupé - trembler de peur.

L'Adaptation au stress

L'homme est capable de s'adapter à n'importe quelle condition tant sur le plan psychique que physique ou social. On l'a vu, l'organisme conserve la "cicatrice" de tous les stress passés. Cela permet de ne plus considérer comme stressants des facteurs qui naguère nous faisaient bondir. La maturité venant avec l'âge, l'adulte apprend à élever le seuil au-delà duquel les petits faits de la vie quotidienne deviennent des petites agressions. Il devient moins vulnérable, garde son self-contrôle beaucoup plus longtemps.

On peut diviser les techniques de gestion du stress en deux grandes catégories. Les techniques orientées vers les problèmes sur lesquels on peut agir, ne serait-ce qu'en partie et les techniques axées sur les émotions lorsqu'il y a peu de chances de modifier la situation. De toutes les manières, il y a toujours quelque chose à faire.

Les Techniques de gestion du stress*Les techniques orientées vers les problèmes sur lesquels on peut agir :*

Pour le pilote, il va s'agir essentiellement d'affiner la préparation de son vol et de son appareil.

- a) La résolution de la difficulté rencontrée en répondant à ces questions :
 - Quel est le problème ?
 - Quelles sont les solutions possibles ?
 - Quelle est la meilleure solution ?
 - Est-ce que je peux le faire ?

- b) L'entraînement aux vols :

- Voler dans des conditions dégradées, acquérir de l'expérience.
- Savoir renoncer.

- c) La gestion du temps :

- Établir des priorités.

Les techniques orientées vers les émotions :

Chaque personne a son propre style de gestion du stress. Il s'agit d'un ensemble de stratégies personnelles qui constituent sa manière habituelle de faire face aux différentes situations problématiques de la vie.

- a) Détourner son attention par :

- Je vais bien, tout va bien, (minimiser l'évènement).
- Le chant.

- b) Prendre une distance émotionnelle :

- Regarder cela de plus loin.
- Humour, dédramatiser.

- c) Se comparer à d'autres personnes dans la même situation.

- d) S'observer :

- Mieux se connaître.
- Réviser ses critères d'évaluation afin d'éviter de se demander l'impossible.
- S'entraîner à la relaxation, à gérer sa respiration.

Les Traitements préventifs

Pour se préserver au mieux, le pilote devra s'attacher à avoir de bonnes connaissances, un bon entraînement. Pour un soldat ne dit-on pas : Entraînement difficile = Guerre facile.

Les stages "out door" tels que le parcours du risque ou l'accrobranche

Ces stages de mise en condition physique intense suffisent à déclencher des starters qui n'auraient jamais été mis en œuvre dans un cadre purement intellectuel et provoquent un déblocage de l'inhibition de l'action. Le bénéfice est double : en aval, vers l'action que l'on découvre et en amont vers la mémorisation des circonstances déclenchantes. Ainsi certaines situations réputées stressantes pourront sembler anodines à la suite de mise en situation physique volontairement impressionnante.

La meilleure façon pour un individu de s'entraîner pour gérer son stress est à chaque fois qu'il traverse une situation difficile dans sa vie de tous les jours :

- Il doit s'observer attentivement pour détecter les symptômes du stress.
- Il doit s'entraîner à régler seul les problèmes, à se prendre en charge et voir comment il peut influencer positivement sur le cours des événements en utilisant efficacement sa marge de manœuvre.

Si le pilote s'est entraîné suffisamment à la panne moteur, lorsque celle-ci interviendra, sa gestion sera de la routine.

Le pilote doit savoir tirer parti de ses épreuves.

Philippe Dezecot



Coralie Mateos,
photo : Emilia Plak

1^{ère} réunion Paramoteurs à Mondreville



Suite aux élections de l'Assemblée Générale 2013 de la FFPLUM, j'ai été élu au Comité Directeur pour un mandat de quatre années. Dans ce cadre je me suis notamment engagé à présider et à animer la Commission paramoteur. La première réunion de la Commission s'est déroulée à Mondreville, en marge des Championnats de France 2013.

Cette Commission, constituée de pilotes et/ou instructeurs (paramoteur et autres classes), se donne comme objectif principal de faire le lien entre les pratiquants, licenciés ou futurs licenciés, et les instances dirigeantes de la FFPLUM aussi bien au niveau national que local.

Différents constats sont à l'origine de cet engagement militant :

Une forte demande pour la pratique du paramoteur à laquelle la FFPLUM doit répondre.

Nous constatons en effet une bonne dynamique lors des rassemblements, des compétitions ou tout simplement au quotidien sur les plate-formes. A ce jour, malgré des inscriptions en hausse continue, beaucoup de pilotes restent éloignés des activités proposées par la FFPLUM. Ceci tient certainement aux spécificités techniques du Paramoteur. Néanmoins beaucoup de pilotes se sentent paradoxalement isolés.

La Commission devra donc être une force de proposition, elle aura un rôle d'écoute et de conseil pour les pilotes et soutiendra les comités régionaux pour l'intégration du paramoteur dans les manifestations, rassemblements et compétitions.

La Commission paramoteur doit être à l'écoute afin de faire des propositions pour une meilleure intégration de tous les pilotes dans les actions menées par, ou sous l'égide de la FFPLUM.

L'évolution rapide de la discipline depuis ces dernières années (ailes plus rapides, GMP électriques, pratique du « Slalom », etc..) demande une attention particulière. Les questions techniques de domaine de vol, d'assurances ou réglementaires doivent être traitées de manière spécifique par la Commission paramoteur avant d'être prises en compte par les autres Commissions techniques de la FFPLUM

Ainsi la Commission paramoteur effectuera une veille technique et participera, dans la mesure de la disponibilité de ses membres, aux réunions des différentes autres Commissions techniques de la FFPLUM pour apporter un témoignage d'expert sur le paramoteur. Cette veille permettra aussi d'informer tous les pilotes sur les "évolutions" liées au paramoteur.

Enfin il est important que les paramotoristes se sentent pleinement intégrés dans la grande famille de l'ULM. Les membres de la Commission paramoteur veulent soutenir le travail de la FFPLUM engagé depuis de nombreuses années et gardent à cœur un front commun avec l'ensemble des ulmistes. Grâce à vos contributions, la Commission paramoteur oeuvrera pour garantir à tous les pratiquants l'espace de liberté où toutes les pratiques aériennes ultralégères pourront s'exprimer.

Philippe Ganaye
Commission Paramoteur



Des restrictions légales... et ignorées ! à la faculté

pour les pilotes d'ULM d'emporter des passagers

À ces époques supposées enjouées de la reprise des activités aéronautiques, force est de s'interroger sur quelques cactus légaux de nature à polluer sinon interdire certains vols projetés...

Tel est bien le cas d'une restriction légale du droit de voler apportée à la libre faculté pour un pilote d'ULM d'emporter un passager, question étrangement laissée sous silence tant dans les manuels de formation que dans les articles aéronautiques !

Sans être un oiseau de mauvais augure, je me dois cependant aujourd'hui d'appeler l'attention des pilotes d'ULM sur une partie des dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 (JO n°202 du 30/08/1991) « *relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale* ».

Cet arrêté s'applique indiscutablement à tous aéronefs et en particulier aux ULM.

En effet, l'article 2 de cet arrêté dispose qu'il s'applique aux « aéronefs civils ».

Or, dans la définition qui est donnée de ce concept par le même arrêté de 1991, il est précisé qu'un aéronef se définit comme :

« *un appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs. Les aéronefs sont répartis en aéroplanes et aérostats* ».

Je rappelle à toutes fins que l'aéroplane est le terme générique qui désigne tout aéronef dont la sustentation est principalement assurée par des forces aérodynamiques étant ici inclus tous les appareils « *plus lourds que l'air* » dont la sustentation est assurée grâce soit à une voilure fixe, soit à une voilure tournante, le terme aéroplane étant opposé au concept d'aérostat, c'est-à-dire à des appareils « *plus légers que l'air* ».

On ne saurait dès lors sérieusement soutenir que l'ULM ne fait pas partie des aéroplanes et donc lui sont applicables toutes les dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 sauf exclusions expresses.

Parmi les impératifs légaux, figure le chapitre IV de l'arrêté du 24 juillet 1991 visant « *l'équipage* » des aéronefs.

Sous ce chapitre est intégré un paragraphe 4.4. qui traite des « *Conditions d'expérience récente* ».

Spécialement, le sous-paragraphe 4.4.1. dispose que :

« Un pilote ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué, dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aérodyne de même classe ou type ou sur un entraîneur synthétique de vol qualifié à cet effet ».

Cette prescription légale ne saurait supporter la moindre discussion ou ambiguïté.

Tout pilote d'ULM qui dispose d'une licence et de la qualification « emport de passagers » ne pourra indiscutablement pas emporter un passager s'il ne peut justifier d'au moins trois décollages et de trois atterrissages sur un ULM de la classe pour laquelle il a été autorisé et détient une licence en état de validité.

Je ne commenterai pas cette obligation légale indiscutable sur le plan du simple bon sens et de l'exigence d'expérience et de sécurité due à tout passager qui fait confiance au pilote qui va le convoier.

En revanche, je commenterai les questions que soulève l'application de l'article 4.4.1. de l'arrêté du 24 juillet 1991 sur le terrain de la preuve de l'infraction éventuelle (1) des conséquences pénales de la violation de ce texte (2) et enfin des conséquences civiles de l'infraction susceptible d'être commise (3).

1 - Sur la preuve de la violation de l'article 4.4.1. de l'arrêté du 24 juillet 1991

J'imagine volontiers que les esprits audacieux n'auront de cesse d'opposer à l'article 4.4.1. de l'arrêté de 1991, le texte de son article 6.2.1. qui vise l'exigence de la tenue d'un carnet de route obligatoire pour l'aviation certifiée mais ne concerne pas les ULM.

Ils auront raison a priori !

Aucune obligation légale n'impose en effet aux pilotes d'ULM de consigner les heures de vol, les décollages et atterrissages qu'ils ont réalisés dans les trois mois qui précéderaient un accident.

Pour autant, en cas d'accident, le pilote concerné aura à déclarer aux enquêteurs, sur leur interrogation - si elle est posée ! -, si l'exigence d'entraînement minimum, a été respectée !

Le pilote devra donc prendre ses responsabilités et positions, ce qui sera acté sous procès-verbal avec toutes les conséquences, susceptible en cas de fausse déclaration, d'aggraver le dossier psychologique du pilote responsable.

En tout cas, l'affirmation légalement suffisante de ce que le pilote a bien effectué au moins trois décollages et trois atterrissages sur un ULM de même type que celui de la machine accidentée, est susceptible de n'être pas prise pour argent comptant.

Elle ne le sera certainement pas vis-à-vis du Parquet et de la gendarmerie qui seront, eux, autorisés à mettre en œuvre une enquête permettant de tenter d'établir par tous moyens, que tel pilote ayant emporté un passager qui a été blessé ou davantage

encore, ne bénéficiait pas de l'expérience légale des trois décollages et des trois atterrissages, trois mois avant le vol litigieux.

L'enquête pourra donner lieu à toutes les investigations possibles et examen des situations, machines, dossiers techniques, déclarations, auditions, témoignages vrais ou faux, preuves diverses et de toutes natures permettant d'établir si le pilote concerné a justifié de ses déclarations ou du contraire avec toutes les conséquences de droit !

Chacun sera alors le garant des responsabilités assumées...

2 - Sur les sanctions pénales

Elles sont lourdes...

L'article L. 6531-1 du Code des transports dispose que :

« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75.000 € d'amende le fait pour le pilote de conduire un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence. »

Or, force est de constater que le pilote qui emporte un passager sans l'expérience légale minimum visée par l'article 4.4.1. de l'arrêté du 24 juillet 1991 perd ipso facto les prérogatives attachées à sa licence de pilote avec qualification d'emport de passager.

Cette situation est nécessairement assimilable à l'absence de licence visée par l'article L. 6531-1 du Code des transports.

3 - Sur les sanctions civiles

Chacun a déjà réagi sur les sanctions civiles et sur l'évidence résultant du fait que la compagnie d'assurance opposera au pilote démuné de l'expérience légale fixée par l'article 4.4.1. de l'arrêté du 24 juillet 1991 mais qui emporte malgré tout un passager, une déchéance des garanties.

Sans entrer dans la discussion de savoir si une indemnisation partielle pourra ou non être consentie au passager ou à ses ayants droit, certitude est acquise que la compagnie se retournera contre le pilote responsable sans préjudice des recours parallèles qui seront inéluctablement engagés par le passager ou par ses ayants droit pour toutes les conséquences financières, matérielles et économiques résultant de l'accident, et non indemnisées.

Les conséquences de la violation de l'article 4.4.1. de l'arrêté du 24 juillet 1991 sont donc susceptibles d'être majeures.

En un mot, mieux vaut appréhender aujourd'hui les menaces du cactus que d'en subir, demain, les piqures...



Serge Conti
Avocat à la Cour de Paris
PPL (H) - TT - UL - BL





un air de fa

Lors du dernier Salon à Friedrichshafen je discutais avec Dominique Méreuze et nous parlions du fait que la famille Toussaint au complet était maintenant licenciée à la Fédé !... Puisque les deux enfants étaient maintenant brevetés !... Et il me suggéra alors d'écrire un petit truc là-dessus pour ULM Info...

A lors voilà...

Franck a une petite amie, elle est belle et son prénom c'est Nathalie. À eux deux, ils ont fait deux enfants, après ça rime plus avec le gang Barrow mais ça fait une histoire sympa quand même !

Nat vous racontera comment tout a commencé, les garçons vous parleront de leur feeling de jeunes pilotes et pour ma part, je voulais juste vous raconter mon émotion de voir parfois les trois personnes que j'aime le plus dans le ciel en même temps !

Je me sens un peu responsable de ça et mes sentiments sont partagés. Je suis profondément heureux d'avoir cette passion commune avec eux car ce lien qui nous unit est très puissant et il nous permet d'être très souvent sur la même longueur d'onde et en même temps je ne peux pas m'empêcher d'être un peu inquiet, me demandant souvent si j'ai bien fait tout ce qu'il fallait pour leur sécurité.

À chaque leçon, je me suis remis en question pour choisir entre l'envie de leur apprendre tout tout de suite et l'idée d'aller piano pour aller sano !

Je pense que j'ai dû être bien gonflant par moments avec ma phobie de les protéger à tout prix. Ça m'a un peu passé ces temps-ci comme si c'était moi qui avais eu mon brevet !

En fait j'ai fini par me détendre et leur faire confiance (le petit, je le tiens encore un peu et traîne pour lui donner son biplace, ne lui dites pas mais c'est pour bientôt). Voilà, coupez l'antenne de la télé, n'écoutez pas les médias qui veulent absolument nous mettre le moral dans les chaussettes, vous allez voir dès que le soleil va revenir, on va sortir de la planète, la vie sera belle et c'est tant mieux.

Franck Toussaint

Q u'est-ce que c'est que cet engin?...

C'était il y a un battement d'aile de papillon, hier, il y a trente ans... Un Mainer sous une Fléxiform avec un Robin 50 CV qui arrive du 270 dans le soleil du soir... et un Willem Vlugt pour piloter tout ça, se poser sur les marais salants de Sète où nous faisons du speed sail avec Franck entre deux saisons à la montagne et à la mer et nous proposer : " Vous voulez voler ?... C'est 100 francs..." Le temps que Franck aille chercher de quoi régler nos vols, je suis déjà à 40 m au-dessus des plages, terrorisée, ravie, subjuguée par une émotion de folie... Willem avait besoin d'un partenaire, Franck est immédiatement disponible, moi pas mais nous sommes tous les deux curieux et demandeurs d'approcher cette troisième dimension. Willem nous initie, l'Aventure commence.

Rencontre avec Jean-Luc Tilloy et bientôt c'est Ulm Supair. Rencontre avec Gilles Bru et Jean-Yves Lebihan ; Air Création nous propose ce qui se fait de mieux : nous changeons de machine.



Rencontre au-dessus de la planète des inconditionnels des choses de l'air et nous volons avec ces doux-dingues en Tunisie, Nouvelle-Calédonie, Canada, Usa, Espagne, ici, ailleurs. Notre monde se modèle. Professionnellement il y a maintenant Franck Toussaint ULM. Je gravite dans l'arrière-boutique et suis élevée au goutte-à-goutte de la passion.

Nous échappons aux aléas de la malchance et profitons de la quintessence de ce qui se construit aussi bien au niveau matériel qu'humain : bravo au Mouvement et Merci aux Hommes !

À J- 20 ans et quelques, ma taille s'épaissit et je m'alourdis mais nous restons encore dans les clous sous le seuil des 450 kg autorisés.

Le 1^{er} Toussaint Junior, Loïc de son prénom, prépare ses rémiges à bord de mon ventre et de notre dernier GT Bi équipé d'un Rotax

mille !

462 et d'une 16 SX. Déjà nous volons à trois... Il naît et du haut des montagnes à Valmeinier, nous surveillons si les marmottes gardent bien son couffin et le bébé qui dort. Le temps passe et arrive Félix.

Ça y est, nous sommes quatre et en pleine période Hydro. Nous prenons l'ULM pour bouger comme on prend un pédalo et nos gamins peuvent apprivoiser l'air comme on apprend à marcher, à nager ou à skier. Décidément Rhône-Alpes nous sourit pour poser valises et machines.

Viennent les années où nous ne sommes pas trop de deux à la base l'été à Vallon Pont d'Arc où je remplace Franck quand il s'absente. Les garçons nous aident à accueillir les vacanciers et jouent les taxis du ciel pour nous ramener à la maison à chaque occasion. Le plus jeune nous fait profiter de ses talents d'infographiste et grâce à l'instimable expérience acquise au Tour ULM avec les Jeunes (encore merci à la Fédé, aux instructeurs, à Louis, au Président...) il est déjà pilote et l'autre a son emport passager.

Nous avons sablé le 1^{er} lâcher solo en montagne de l'ainé cet hiver et nous fêtons ça en famille, en vadrouille et en patrouille ce printemps quand la météo le permet. Franck partira cette année en pendulaire au Baïkal avec Ben, Jo, l'équipe et les scientifiques pendant presque deux mois et il nous manquera sur le terrain notre meilleure aile... Mais nous en avons deux sous le coude plutôt prometteuses... Quelle chance et quel bonheur, nos garçons voleront avec moi cet été...

Nathalie Toussaint

19 ans dans un mois, je suis de plus en plus accro à ce milieu qui nous passionne tous : le ciel ! Il est clair que j'ai atterri dans le bon nid pour ça...

Mes parents, sans pour autant nous pousser mon frère et moi à voler toujours plus, nous ont transmis ce virus et apporté de nombreuses opportunités d'assouvir notre désir de parcourir les cieux en pendulaire.

J'ai vraiment commencé l'école à 15 ans avec notamment mon premier Tour de France qui m'a permis de diversifier mon expérience de vol grâce à différents instructeurs qui ont toute ma reconnaissance...

Tellement comblé par cette semaine de vol, j'ai réitéré le Tour trois années consécutives, ce qui m'a permis de traverser la France en long et en large, de poser les pieds en Angleterre et de partager avec de nombreux pilotes des vols inoubliables.



En parallèle, je découvre les joies du vol montagne et prends conscience des difficultés du poser en contre-pente mais aussi des opportunités immenses que ce terrain de jeu peut nous offrir à condition d'obéir à la règle la plus paradoxale que la liberté de vol nécessite : la rigueur.

Je pense que c'est la leçon qu'auraient souhaité nous transmettre tous nos amis pilotes qui sont partis trop tôt.

Un grand merci Dominique et à tous ceux qui s'investissent dans l'ULM pour que ce rêve de liberté reste accessible au plus grand nombre dans un esprit de convivialité et de sécurité.

Félix Toussaint

ULM Info de Loïc, à 23 ans en direction de la carrière de pilote pro, rappelons verticale des installations. Vous avez sans doute noté un certain béguin pour l'activité chez les Toussaint...

Des plumes, du super, un altimètre, plus qu'un métier, une passion à partager et déjà quelques souvenirs : la poussière de l'Arizona, les sommets des Alpes, la liberté des premiers solos, la



fiereté des premiers baptêmes, l'excitation au moment de mettre le contact, le goût des premières nav. avec mon frère, l'adrénaline ressentie des premières pannes, la douleur des premières absences aussi. Ce sont nos vies, c'est notre cap. Et à ceux qui nous lisent et qui partagent les mêmes aventures, les mêmes émotions, je n'ai qu'une chose à dire : "C'est une merveilleuse vie, c'est un merveilleux cap..."

Loïc Toussaint



enfin la version 3

L'équipe qui a développé BASULM a travaillé d'arrache-pied depuis plusieurs mois pour vous proposer cette nouvelle version plus conviviale et plus facile d'utilisation. Le sondage que nous avons effectué nous a permis d'aller dans le sens que vous souhaitez et vous allez pouvoir mesurer de nombreux changements.

Sur le site Web

Les modifications sont les suivantes :

- Nombreuses modifications esthétiques et fonctionnelles.
- Accès libre en consultation sans inscription préalable.
- Inscription nécessaire uniquement pour modification des fiches, extraction de fichiers ou consultation des statistiques.
- Refonte des différents types de bases avec création d'un type « Base Paramoteur »
- Suppression du type vache planeur qui rentrera dans la famille des « Velisurfaces »
- Possibilité de supprimer et de remplacer une photo
- La fiche terrain imprimable au format PDF qui donne satisfaction, sera conservée dans sa forme actuelle.



Pour les tablettes

- Création d'une application spécifique utilisable sur les tablettes Android ou Apple
- Consultation des bases autour de soi ou par déplacement de la zone de recherche dans un rayon variable (photo 1)



- Édition d'une fiche permettant de visualiser l'ensemble des renseignements d'une base. (photo 2)





3

- Possibilité de conserver en mémoire pour utilisation hors connexion d'un certain nombre de bases que vous aurez sélectionnées. (photo 3).

Pour les Smartphones



Les applications qui fonctionnent sous Apple ou Android ne subiront pas de changement.

L'ensemble des applications tablettes et Smartphones sont téléchargeables en boutique (Apple Store) (Play Store) gratuitement sous le nom de « BASULM » ou « IBASULM ». La Fédération Française d'ULM est heureuse d'avoir mis à la disposition des pilotes cette base de données qui devient majeure et qui se justifie chaque jour par son utilité et sa fréquentation.

Continuez à faire vivre BASULM c'est la base de nos vols

Pierre-Henri LOPEZ
Administrateur



BASULM
en chiffres

8500
utilisateurs

plus de
95 000
connexions

545
mises à jour
en 2012

basulm.ffplum.com

Publicité

**N'emportez pas des kilos,
embarquez de l'énergie !**

Randkar, LE spécialiste
de la batterie ultra-légère



Super B
démarrage
850 g. pour
un 912

Super B
d'énergie



**N'emportez pas des kilos,
embarquez de la puissance !**



**D-Motor 57 kg.
injection 4 temps
95 cv.**

**Volez...
avec émotion !**
LE SENSATION 912



278 kg

à partir de
68 000 € TTC
prêt à voler

RAND-KAR

Le Vol Ultra Léger

Canal de la Martinière 44320 FROSSAY / France
Tel +33 2 40 64 21 66 Fax +33 2 40 64 15 22
email : contact@randkar.fr www.randkar.fr

Il faudrait être fou... pour dépenser plus !



Retrouvez votre Espace Pratique sur Internet !
boutique.ffplum.com

Parka 3 en 1

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



75 €

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.

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



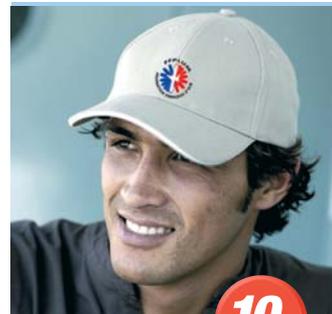
25 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine,
rougeou gris. Taille unique.



10 €



Polo Spring

manches
courtes

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



20 €



22 €

Chemisette Popeline

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



6 €

Porte-clés fédéral Acier nickelé



10 €

Bob

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

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 €

ANTI-FROID



12 €
le tee
shirt

T-shirt
femme
T-shirt
homme
Col V

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

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



80 €

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.

Aviation et Pilote

le magazine



www.aviation-pilote.com

Restez connecté à votre passion !

Mensuel aéronautique, en kiosque, par abonnement,
en version papier et sur www.relay.com

Venez nous rencontrer !

- Cannes Air Show 6, 7 et 8 juin
- Paris Air Show 17 au 23 juin
- ULM de Blois 31 août et 1^{er} sept.



Motorisation
auxiliaire
X

M AERO-CLUB DE BEAUVOIR-FROMENTINE
AERODROME DE BEAUVOIR-FROMENTINE
ROUTE DEPARTEMENTALE 22 - 85230 BEAUVOIR-SUR-MER
06.22.43.38.51

LES AILES ARGELIENNES
AERODROME ARGELIERS - CHEMIN DE SERVICE DE BIZE
11120 ARGELIERS 04.68.65.34.93

A/M PARIS AEROPASSION
AERODROME DE CHARTRES METROPOLE
28000 CHARTRES-CHAMPHOL 06.52.12.25.27
→ <http://parisaeropassion.asso-web.com>



A/M/P FLY AERO
AERODROME DE CHAMP CADET
02400 CHÂTEAU-THIERRY 06.62.41.01.79 → www.flyaero.fr

M ASSOCIATION ESCADRILLE WEISSACH
AERODROME DE VINON-SUR-VERDON - ROUTE DE L'AERODROME
83560 VINON-SUR-VERDON 06.84.39.78.82

M DUMOULIN BERNARD
AEROPORT DE VALENCE CHABEUIL 26120 CHABEUIL
06.05.13.65.95 → www.entrechensetlousps.com

R LIBERTY FLY
ROUTE D'OGNEVILLE 54115 LALOEUF
06.10.31.76.22 → www.liberty-fly.fr



R PLEIN CIEL PARAMOTEUR
CHEMIN DES GRANDS COUDRAY 28130 VILLIERS LE MORHIERS
06.03.78.34.22 → www.paramoteur.pro

A GYRO-COPTER
59 ALLEE DU MERCANTOUR 31770 COLOMIERS
06.01.18.07.50 → www.gyro-copter.fr

ASSOCIATION NANCEIENNE CONSTRUIRE RENOVER VOLER - C.R.V.
AERODROME NANCY ESSEY 54510 TOMBLAINE
06.51.14.94.88

H/M HUBAIR KIT
AERODROME ARCACHON LA TESTE
VILLEMARIE - AVENUE DE L'AERODROME 33260 LA TESTE DE BUCH
06.08.77.75.20

ASPRES AIR PLUM - A.A.P.
LE CHEVALET - AERODROME DU CEVALET
05140 ASPRES SUR BUECH 06.71.41.22.87

M ULM BRETAGNE ATLANTIQUE
AERODROME BRETAGNE ATLANTIQUE - PONT PERSON
56560 GUISCRUFF 02.97.34.08.55
→ <http://club-ulm-bretagne-atlantique.asso-web.com/>

P ULM SAFARI
AERODROME DE VALENCIENNES-DENAIN
PARC D'ACTIVITE EST 59121 PROUVY
00.32.487.850.662



M AIR SPORT ULM
AEROPORT AUXERRE BRANCHES 89380 APOIGNY
07.60.32.50.40 → <http://airsportulm.wix.com/air-sport-ulm>

A/M INSPIRATION ULM
AERODROME DE SAINT YAN - 71600 SAINT YAN
06.89.23.90.94 → www.inspirationulm.fr



avec Stéphanie,
Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral

Subventions fédérales

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



Les subventions fédérales - JEUNES -

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

Formation pilote : **305 €** (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 fédéral par courriel de votre intention d'installer un parachute avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser le nombre de subventions.
> Voir le détail sur le site fédéral.



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes
AUTOGIRE | AÉROSTATS | ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com



0 800 777 107

APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

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

ASSURANCES ULM 2013

Nouveaux tarifs – Nouveaux assureurs

Consultez-nous !

Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com

