

ULM

info



LA FFPLUM
EST MEMBRE DU





Conservatisme ou modernisme ?

Serait-ce pour nous, Pilotes ULM de nos six classes, le choix Cornélien qui nous serait imposé ?

Bien évidemment, la réponse est « NON » !

Il nous faut aujourd'hui, plus que jamais (*voir page 11*) prendre la ligne médiane :

- D'une part, en tenant fermement et sans concession des positions de base intangibles, telles que, par exemple, celles relatives aux masses max, au principe même de nos Bases ULM, à celui, dans le cadre de la formation de base de nos pilotes, de l'exercice au posé en campagne sans moteur... cette liste n'étant naturellement pas exhaustive !

- D'autre part, en acceptant comme une évidence, que la pratique de l'ULM et les techniques évoluent au même rythme que la Société, nous devons nous adapter au progrès... quand il nous permet de jouir encore plus de notre passion, avec en plus, une sécurité améliorée ; mais pas à n'importe quel prix... cela va de soi !

Cela veut dire que nous devons prendre le meilleur des deux alternatives, conservatisme et modernisme, pour nous forger et pérenniser une pratique aéronautique originale, basée, quoique certains en disent ou se moquent, sur une responsabilité individuelle que je place au-dessus de tout... ce qui n'exclut pas non plus une responsabilité collective... mais dont le plus grand travers depuis la naissance du monde et durant tous les siècles est d'avoir une tendance exacerbée à écraser les individus et à combattre toute velléité d'émancipation..

Il faut donc lutter contre la forme de conservatisme qui nous mènerait à soutenir la culture de l'insouciance des premiers temps, du laisser-aller général, du je-m'en-foutisme institué en règle, du mépris de l'environnement, de l'acceptation des mécaniques et des techniques folkloriques qui ne sont plus de mise, des comportements irresponsables, irrespectueux envers les autres, dangereux aussi bien pour les passagers que les tiers au sol.

Mais il ne faut pas plus nous laisser piéger et subjugué par les faux progrès, par l'attrait du toujours « *plus vite, plus puissant, plus confortable, plus..., plus...* », synonyme, l'histoire de l'aviation nous l'enseigne, de plus lourd, plus gourmand, plus cher, plus complexe, toutes notions qui amènent tout aussi irrémédiablement vers toujours plus de contraintes, plus de réglementation et plus de contrôles.

De mon point de vue, ceux qui vous disent le contraire... ou bien ils vous mentent sciemment... ou bien ils sont réellement et naïvement inconscients des dangers réels qui nous guettent et que nous devons éviter.

Nos anciens nous ont transmis un bien formidablement précieux dont nous devons prendre un soin extrême. En aucun cas nous ne devons, par calcul égoïste, par mode éphémère, par oubli des leçons de l'histoire, par magouilles commerciales, remettre en question ce trésor sans avoir analysé toutes les conséquences fâcheuses à moyen et long terme d'une évolution des règles actuelles, pour le seul intérêt de quelques-uns... au détriment de ceux qui font l'effort (concepteurs, ingénieurs, mécaniciens, vendeurs, instructeurs, pilotes et propriétaires, responsables d'associations, profes-

sionnels et bénévoles) de faire en sorte, avec succès, de rester dans les limites de ce qui nous est octroyé et qui incidemment nous permettent de jouir d'une réglementation plus que supportable, au sein d'un système « *déclaratif* » qui pose le principe de la « *confiance a priori* ».

Les membres du Comité Directeur de la FFPLUM ont été élus sur un programme simple : pérenniser, si ce n'est améliorer, la réglementation ULM actuelle.

Ils sont unanimement décidés à le mener à bien avec tout l'enthousiasme et la fermeté nécessaires ; ce qui veut dire qu'il n'y aura de leur part aucun compromis sur les valeurs qui nous animent toutes et tous en grande majorité et que pour cela ils ne sacrifieront jamais au mirage du « toujours plus » !!!

Beaux vols cet automne... les couleurs seront, une fois de plus, magnifiques à contempler depuis de notre ciel !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Qui dit quoi ?

Les ventes du Canard Enchaîné ont chuté de 13% en 2013. Le journal satirique, sans publicité, sans site Internet, au prix inchangé depuis 20 ans subit lui aussi la crise de la presse papier. Nous avons vu récemment dans la presse aéronautique des titres disparaître ou traverser de graves difficultés, le choix dans nos kiosques s'est appauvri et les sites qui se font remarquer sur Internet trouvent tout juste leur équilibre. Dans les médias audiovisuels généraux les journalistes spécialisés aéro sont peu nombreux et la tendance pour les jeunes journalistes n'est pas à la spécialisation.

Certes les enjeux de l'aviation, a fortiori de loisir, ne sont pas ceux de la vie politique, économique, ou de la diplomatie. Il reste qu'au-delà du rêve, de la brochure papier glacé, des coups de com, du monde des bisounours, il faut avoir une petite idée de ce qui se trame : la réglementation, la sécurité, la réalité de la pratique, les technologies etc... Cette mutation de l'information, qui est tout de même un nivellement, va de pair avec des acteurs qui sont plus consommateurs que pratiquants, plus intéressés que bénévoles. Comment y voir clair ?

ULM Info n'est pas un journal d'information au sens journalistique du terme. Nous sommes tous bénévoles, aucun n'est journaliste. Le mérite de ce canard (ultra-léger) est de livrer une ligne, certains diront une idéologie, mais pensons tout de même les termes, qui a le mérite de la cohérence. On peut y adhérer, ce qui semble majoritaire, la contester, et c'est toujours plus sain. Ça fait du bien parfois de savoir qui dit quoi. Non ?

Ce numéro est tiré à 10 000 exemplaires.
Bonne lecture, bons vols.



Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef

- # 98 Sommaire
- 4** L'actualité, en bref.
 - 5** **BASULM**
Pierre-Henri Lopez
 - 6** **Une aviation vraiment populaire !**
Jean-Claude Hanesse
 - 7** **Assises paramoteur**
Philippe Ganaye
 - 8** **Blois 2014, cuvée de la maturité**
Sébastien Perrot
 - 10** **Blois et la GTA**
 - 11** **Une rentrée studieuse**
Dominique Méreuze
 - 12** **Tour ULM 2014**
Sébastien Perrot, Alain Postal et Xavier Le Bleu
 - 14** **Sécurité**
Thierry Couderc
 - 16** **Espace aérien**
Gérard Coffignot
 - 18** **Juridique**
Serge Conti
 - 20** **Championnats d'Europe de Slalom en Paramoteur**
José Ortéga
 - 24** **Championnats du Monde Paramoteur et Classic Class**
Xavier Le Bleu
 - 26** **Cadet de l'Air**
Guillaume Lucas
 - 28** **Stage Cadet ULM**
Coralie Matéos
 - 29** **ULM au féminin**
Monique Bouvier
 - 30** **Le Comité régional IDF** *Mohamed Azzouni*
 - 32** **Le Comité régional PACA** *Corinne Monloubou*
 - 36** **Antho Fly Day's 4**
Sylvie Seignobeaux
 - 37** **Kit terrain ULM**
Pierre-Henri Lopez
 - 38** **Les nouvelles structures**
 - 39**  **Les aides fédérales**



34

Boutique fédérale



Ulm Info est la revue des adhérents de la Fédération Française d'ULM
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier 94704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43 Fax. 01 49 81 74 51
courriel ffplum@ffplum.com
site www.ffplum.com

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**.
Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**.

Ont collaboré à ce numéro : Monique Bouvier, Corinne Monloubou, Coralie Matéos, Sylvie Seignobeaux, Jean-Claude Hanesse, Pierre-Henri Lopez, Thierry Couderc, Serge Conti, Xavier Le Bleu, Joël Amiable, José Ortéga, Alain Portal, Philippe Ganaye, Mohamed Azzouni, Guillaume Lucas. **Crédit photos** : FFPLUM, Noëlle Macario, Patricia Roumier, Fabrice Dehon, Laurent Lafont, Air Création, DTA, P. Tisserant.

Photo de couverture : Noëlle Macario (Nicolas Aubert, paramotoriste).

Design & fabrication : Agence Mageral & Associés.

Imprimé en France à 10 000 exemplaires.

ULM Info 89 © Tous droits réservés FFPLUM - 09.2014

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.



Slomania 3

à Méréville (91) du 3 au 5 octobre 2014. 3ème manche. Organisation : Les Copains d'Eole.



Journées régionales découverte ULM femmes Poitou-Charentes. Tous les clubs ULM Poitou - Charentes.

4 et 5 puis 11 et 12 octobre : Poitou-Charentes : 2 week-end pour découvrir le vol ULM sur tous les terrains de la région. Contact : Bernard Brunet - Président du Comité régional. Tél.: 06 16 59 23 02

Journée découverte ULM Femmes Rhône-Alpes. Aérodrome de Bourg - Ceyzériat, le 04 octobre 2014.

En clôture d'un mois d'exposition sur les "Femmes pilotes : des pionnières aux astronautes", à la Médiathèque Aimé Césaire de Bourg en Bresse du 9 septembre au 4 octobre 2014, avec l'AFFP, une journée sur l'aérodrome de Bourg-en-Bresse pour échanger avec des pilotes de la région : ateliers le matin, vols d'initiation. Contact : Myriam RIGAUD au 06 62 14 96 00 et Monique BOUVIER au 06 62 85 07 40.

Portes Ouvertes chez Stéphane Morosini & 1ers secours à Vinon Fayence, 83440 Fayence, le 5 octobre 2014. A l'école de Stéphane Morosini, journée info sur les gestes des 1ers secours - Les Ailes Varoises - Vinon sur Verdon.

Découverte du slalom à Meyrargues - Le 11 octobre 2014, journée d'initiation au Slalom en Paramoteur. Aéro-Club ULM de Meyrargues. et **Rallye à Aspres sur Buëch.** Rallye du Comité Régional ULM PACA au départ d'Aspres sur Buëch.

Portes ouvertes au Terrain d'Aviation de Vitry en Artois. Les 18 et 19 octobre 2014. Exposition - Campement et véhicules d'époque. Entrée gratuite. info : <http://vitryenartois62.super-h.fr/>



Publicité

HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION HELICOPTÈRE Classe 6

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF FRANCE **LH212**



- Formation brevet classe 6 pilote et instructeur
- Stage intensif ou cours à l'heure
- Formation théorique
- Emport Passager

Vente - Maintenance
Montage de kit



Location hélicoptère classe 6
Réservée aux pilotes brevetés chez Heli-Tech

STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*

*offre valable pour tout stage bloqué de 20 heures effectuées successivement entre le 01/08/2014 et le 15/08/2014

HELI TECH FRANCE : Aérodrome de Montélimar 26200
Heli Tech Nord : Courseulles sur Mer (14470)

06 36 64 84 13 - 06 78 87 27 61
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr



VOUS RENTREZ D'UN VOL, AVEZ-VOUS PENSÉ À METTRE À JOUR LA FICHE BASULM DU TERRAIN VISITE ?

La création de BASULM il y a quatre ans répondait au vide existant en matière de référencement des bases ULM. Cette création décidée par la FFPLUM avait à l'époque suscité de nombreux commentaires et n'avait pas laissé le monde de l'ULM indifférent.

Vous avez été nombreux à vous impliquer dans la mise à jour des fiches et nous faire des suggestions pour améliorer cet outil et la version 3, mise en place il y a deux ans a permis de proposer une base d'informations relativement complète.

Globalement pouvons dire aujourd'hui que la qualité des données présentes sur 80 % des fiches sont conformes à notre attente. Il n'en reste pas moins qu'il reste de nombreuses fiches qui mériteraient, de la part des gestionnaires de base ou des pilotes de passage, une meilleure attention et des compléments d'informations.

Nous avons pu noter en analysant les statistiques de mises à jour un tassement sur ces derniers mois du nombre de fiches modifiées.

Il faut garder à l'esprit que BASULM est une base interactive et que les informations qui vous sont utiles sont entrées par l'ensemble des utilisateurs.

Cette base de données utilisée par la majorité des programmes de navigation et bon nombre de GPS est essentielle pour notre pratique. Il est important de continuer à s'impliquer dans sa mise à jour, ces quelques minutes que vous passerez à compléter les informations du terrain que vous venez de visiter vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité, c'est votre contribution au développement de notre activité.

Bons vols

Pierre-Henri LOPEZ - Administrateur BASULM

► <http://basulm.ffplum.info/>



5^è édition Aveyrolac 2014

a réuni 6 hydro-ULM. L'association « Air des Lacs », en partenariat avec la ville de Villefranche-de-Panat et le PNVH a organisé durant le week-end du 15 août, son désormais traditionnel Aveyrolacs autour du lac de Villefranche-de-Panat (Aveyron).

6 hydro-ULM y ont pris part, ce qui constitue un record pour cette manifestation. Cette cinquième édition a attiré un Transat Aérolac, un Bingo, un Seamax,

un Weedhopper, un Quicksilver, un Trophy et même un aéroglisseur. La météo a permis aux pilotes d'effectuer de nombreux baptêmes.

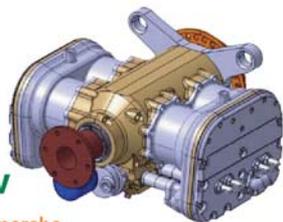
Le lac de Pareloup tout proche a été également utilisé pour quelques beaux amerrissages.

Paul Dellac, l'organisateur d'Aveyrolacs et président d'Air des Lacs, avait préparé une piste tout près pour accueillir la dizaine de visiteurs ne disposant ni de coque, ni de flotteurs.

Publicité

LE VOL ULTRA-LÉGER

D-MOTOR LF 26 ET 39



4 cylindres
injection 95 CV
58 kg en ordre de marche



6 cylindres injection 130 CV
78 kg en ordre de marche



ULM

LE SENSATION

REMORQUEUR DE PLANEUR*



283kg prêt à voler

À partir de 57 000 € HT

BATTERIES
SUPER LIGHT



DÉMARRAGE
ET
ÉNERGIE

850g pour un Rotax 912



* homologation en cours.

Tél. +33 02 40 64 21 66
Fax. +33 02 40 64 15 22
contact@randkar.fr
www.randkar.fr



Une aviation (**vraiment**) populaire !

Il y a quelques jours, un ami - pilote acharné et fin connaisseur des choses de l'air - me confiait le texte des rapports présentés au Congrès National Aérien de la Fédération Aéronautique de France, en juillet 1936 au Touquet...

Je me suis évidemment plongé avec délices dans cette lecture édifiante ! On y trouve notamment sous la plume de Monsieur Gaible, membre du Comité d'Aviation légère de la Fédération, le texte suivant :

« le remarquable mouvement d'enthousiasme auquel a donné lieu dans ces dernières années l'apparition d'une aviation à faible puissance à tendance essentiellement économique (...), doit être pour les Pouvoirs officiels (...) d'un précieux enseignement. Un tel fait montre indiscutablement qu'il existe dans la masse française et en particulier dans ses jeunes couches un potentiel de volonté d'action aérienne qui ne demande qu'à se manifester. »

On pourrait imaginer Dominique Méreuze tenir un propos strictement identique lors de la prochaine réunion au sommet de la DGAC !

L'Histoire, si elle ne se répète pas toujours à l'identique, est néanmoins riche d'enseignement si on veut bien l'observer avec recul et objectivité.

On peut déjà remarquer que le propos de Monsieur Gaible date de juillet 1936, et est concomitant à un événement politique qui reste, à tort ou à raison, emblématique dans l'histoire de la Gauche française : l'avènement du Front Populaire, et la mise en place du gouvernement de Léon Blum.

En ces années d'avant guerre, l'aviation de tourisme reste plutôt l'apanage d'une catégorie sociale qui a les moyens de vivre cette passion.

Mais déjà, et bien avant le Front populaire, un mouvement est né, issu de la Fédération Aéronautique mais aussi de la part d'individus créatifs et passionnés, pour favoriser la réflexion et la mise en place d'une aviation simple, peu onéreuse, et permettant par là même au plus grand nombre d'accéder au plaisir du vol.

Ce souci de simplicité et de baisse des coûts relève d'une authentique préoccupation à la fois humaniste, technologique et démocratique, qui n'a qu'un lien indirect avec les événements politiques de cette période. Car, en 1936, voilà déjà plusieurs années que cette préoccupation existe...

Mais, dans ces années d'avant-guerre, la nécessité de former des pilotes à des fins militaires se fait plus pressante. Il faut alors rendre hommage à deux hommes : Jean Zay, ministre de l'Education Nationale, et Pierre Cot - pilote passionné- et ministre de l'Air de l'époque. Ils créent les S.A.P. (Section d'Aviation Populaire), qui seront la marque de l'intérêt porté par l'Etat à la formation de pilotes, en s'appuyant sur le réseau existant des aéroclubs. Ces S.A.P. s'avèreront d'ailleurs plutôt inefficaces, car l'on dénombre à peine 300 pilotes formés, fin 1936, à travers ce dispositif (et 3000, fin 1938, selon l'historien Vital Ferry).

Mais l'Histoire est en marche... et la juxtaposition du label « populaire » (qui reste encore aujourd'hui pour beaucoup un label de qualité dans bien d'autres domaines !) au mot « aviation » fera la fortune d'un mythe qui perdure encore aujourd'hui, et que l'on évoque souvent avec nostalgie au bar de l'aéroclub, comme l'acmé d'une période bénie...

Je résume : de la part du politique, la mise en place d'un système de formation peu productif, et des intentions adaptées au contexte belliqueux de l'époque. De la part du milieu aéronautique, la fascination intacte de la magie du vol, qui perdure depuis le début du siècle en s'appuyant sur un réseau dense d'aéroclubs, et la volonté créative de quelques individus qui s'acharnent à trouver des solutions pour permettre au plus grand nombre de voler simplement, et à bas coût.

Le grand mérite de cette conjonction de circonstances est d'avoir, en promouvant la simplicité, donné une vraie consistance à l'idée du vol accessible à tous. L'acte démocratique est préférable au discours dont nous sommes aujourd'hui souvent repus.

Il faut saluer l'extraordinaire inventivité des hommes, sans laquelle l'aviation populaire n'aurait pas pu exister. Et cela nous ramène aux machines volantes : citons seulement les Farman F 450 et F 451 (motorisés respectivement avec 35 et 25 CV !) ou le célèbre Pou du Ciel HM 14 (17CV à ses débuts).

flash
Aides
fédérales



PAGE 39

A compter du 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés évoluent. **Découvrez-les.**

flash
Instructeurs



Rappelons que c'est également à cette période que le projet d'une automobile minimaliste (le projet TPV, « très petite voiture ») nait de la volonté et de l'imagination de Pierre Michelin, Pierre-Jules Boulanger et André Lefebvre... cela donnera l'immense aventure de la 2CV, qui reste aujourd'hui un symbole de l'astuce et de la créativité françaises. Les mêmes causes produisent les mêmes effets : recherche de légèreté, de facilité de construction et d'entretien, de solidité et de maniement aisé.

Comme disent mes amis anglais - qui rachètent volontiers nos Bébés Jodel et autres Druine D 31 - « simplicity is genius ».

Le rapport de Monsieur Gaible, en 1936, se poursuit ainsi :

Le but de l'Aviation populaire tiendra donc en trois points :

- a) Mettre l'aviation à la portée de tous par l'abaissement de son prix de revient
- b) Donner plus de sécurité
- c) Former des pilotes des deux sexes entre 16 et 20 ans

Près de quatre vingt années plus tard, je constate avec bonheur que ce programme ambitieux, c'est le mouvement ULM qui lui a redonné vie, et qui lui a donné l'ampleur que nous constatons aujourd'hui ! Avec 15 000 adhérents en 2014 au sein de la FFPLUM, nous sommes les héritiers directs de ces visionnaires qui nous ont précédés.

C'est la raison pour laquelle il convient de rester vigilants sur les principes qui sous-tendent notre action : permettre au plus grand nombre d'accéder aux joies du vol, dans un esprit de simplicité, de légèreté et de sécurité. Nous aurons ainsi accompli notre devoir, à la fois vis-à-vis de nos grands anciens mais aussi au bénéfice des générations futures.

Nous voulons rester une aviation vraiment populaire. Et, pour atteindre cet objectif, l'adhésion de chacun aux fondamentaux de notre mouvement est plus que jamais nécessaire : je veux voir, dans le vote unanime qui a suivi le rapport moral du Président Méreuze lors de notre récente Assemblée Générale, un signe encourageant en ce sens.

Bons vols, en toute simplicité...



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire général
de la FFPLUM



Assises du PARAMOTEUR

L'activité Paramoteur représente désormais la deuxième force vive de la FFPLUM en nombre de licenciés. Face à ce nombre croissant de pratiquants, face au développement des matériels, face aux évolutions réglementaires, la Commission Paramoteur souhaite faire le point sur la situation actuelle afin de se donner les moyens de préparer l'avenir.

Une première réunion s'est tenue pendant les Championnats de France à Levroux le 28/05/2014 pour arrêter la forme et les contenus de ce moment.

Les 1ères Assises du Paramoteur se tiendront donc en fin d'année (dates provisoires 13 et 14 décembre) dans un lieu (à définir) qui permettra d'accueillir (hébergement + repas) une centaine de participants avec des réunions plénières et des groupes de travail sur les sujets suivants : réglementation, formation, compétition, matériel, assurance, communication. Des intervenants extérieurs mèneront et alimenteront les échanges.

Servons-nous de notre jeune histoire pour, ensemble, préparer notre avenir.



Une communication spécifique sur ces assises sera faite prochainement. Un site dédié sera ouvert et une procédure d'inscription sera également opérationnelle.

Philippe Ganaye - Commission Paramoteur



RAPPEL

Etre licencié pour l'année en cours est l'une des conditions pour figurer sur la liste des instructeurs diffusée par la FFPLUM. Alors, **AMIS INSTRUCTEURS PENSEZ À SOUSCRIRE VOTRE ADHÉSION !** Faute de quoi, votre nom aura « disparu » automatiquement du site le 1er janvier pour ne « réapparaître » que le jour où vous serez de nouveau licencié.



Blois 2014 : cuvée de la

Le salon aéronautique de Blois revient comme les vendanges. Côté météo l'événement a été préservé du mauvais temps avec, cependant, un vent froid qui a enveloppé les traditionnels pots de fin de journée le samedi. Côté fréquentation les organisateurs donneront leur verdict, elle semble dans la moyenne, côté fédéral la tente située au milieu de la manifestation n'a pas désempilé sauf le dimanche avec le traditionnel reflux d'un dernier week-end de vacances.

Quoi dire de neuf ? Il faut faire le constat que le mouvement ULM arrive à une certaine maturité, nous aurons très bientôt 15 000 licenciés, quelque chose qui semblait utopique il y a encore 10 ans. Mais cette évidente satisfaction ne doit pas masquer les

risques que nous courons. On note ainsi avec un certain étonnement que les controverses qui nous semblaient de l'histoire ancienne, sur le poids, sur la réglementation réapparaissent de manière inattendue.

On est à Blois pour voir des machines certes, pour rêver mais aussi pour sentir l'unité de quelque chose ou alors tout volera en éclats. Ce travail de cohérence parfois besogneux, répétitif, relativement abscons c'est le cœur même de la Fédération qui le fait vivre.

En portant notre regard vers l'avenir, il ne faut pas cesser de se préoccuper de la manière dont ce message sera perpétué. Pour



Juridique



LA TESTE-DE-BUCH : HEUREUX DÉNOUEMENT !

Son maire prétendait pouvoir interdire le survol et... les baptêmes d'ULM sur sa commune !

Le tribunal administratif de Bordeaux a consacré et matérialisé le retrait par l'arrêté d'annulation du 31 juillet 2014 de celui, illégal, du 10 juillet 2014.

Le « DROIT » sort vainqueur de cette juste cause que nous avons décidé de défendre alors

que l'arrêté illégal du maire de cette commune en bafouait les principes fondamentaux et pas uniquement les intérêts des pilotes d'ULM, bien que concrètement les premiers concernés.



« Et de deux ! » pouvons-nous écrire, puisque l'an dernier, un arrêté d'août 2012, signé du préfet de la Gironde, interdisant illégalement le survol de zones boisées par les ULM, était également annulé par les juges administratifs, faisant suite à nos actions auprès des juridictions compétentes.

Ainsi, il est prouvé que si les résultats ne sont



maturité

cela, il faut des jeunes, qui puissent voler sur des machines accessibles. Le succès du paramoteur vient de là, celui du marché de l'occasion également. Et après tout, piloter un ULM Hélico Classe 6 est tout de même plus abordable qu'un hélico-certifié. C'était bien l'idée qui est à l'oeuvre. Prendre conscience de tout cela, préserver à la fois les acquis tout en étant sensible à la nouveauté, c'est aussi la maturité, non?

Sébastien Perrot



évidemment pas toujours garantis, il ne faut jamais hésiter à faire valoir notre bon droit devant la justice, quand il s'agit de défendre et préserver nos droits vitaux.

Si la FFPLUM, concernée au premier chef par cet arrêté illégal, a tout naturellement été à l'initiative de cette action, il est remarquable de souligner l'appui unanime de toutes les fédérations aéronautiques françaises, dans le cadre du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives), qui se sont pour la circonstance associées à l'action judiciaire qui se conclut par une totale et juste victoire.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif

SKYLEADER

- Sécurité
- Prestige
- Émotion

de 48 à 260 km/h

NOUVEAU : LE GP ONE

- École
- Voyage
- Économie

de 55 à 215 km/h

PARACHUTE DE SECOURS

- Collision en vol
- Malaise du pilote
- Rupture en vol
- Panne moteur en milieu hostile

GRS
Galaxy Rescue Systems

Centre de formation agréé

AUTOGIRE - PARAMOTEUR - PENDULAIRE
MULTIAXES - HELICO

CENTRE DE FORMATION ULM
LABEL FEDERAL

- Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
- Travail aérien - Facteurs humains

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



de gauche à droite : D. MÉREUZE, le Gendarme Anthony CHERON et l'Adjudant-chef Arnaud BUFFETEAU.

BLOIS 2014, Détachement Sud de **La GTA**



Parmi les nombreuses nouveautés du 34^{ème} salon international de l'ULM de Blois, nous avons eu l'honneur d'avoir la présence, très remarquée, de la machine du détachement ULM Sud de la Gendarmerie des transports aériens (GTA) sur le stand G1 Aviation.

Déjà présents lors de l'édition précédente, ces militaires passionnés d'aéronautique, et plus particulièrement d'Ultra Léger, évoluent cette année sur deux types d'ULM différents : un G1 SPYL dans la moitié Sud de la France et un FK9 dans le Nord.

Les sept militaires armant ces deux machines effectuent leurs déplacements vers les aérodromes secondaires dont nos bases ULM font partie intégrante.

Contrairement à ce qu'il serait facile de conclure, il ne s'agit pas pour eux d'un moyen de verbaliser plus aisément mais plutôt d'apporter à notre activité et à nos usagers leur expertise dans le domaine de la sécurité de nos installations et de nos machines. Leurs messages de prévention visent également à améliorer la sécurité aérienne.

« Avec cet outil qu'est l'Ultra Léger, nous avons l'opportunité de nous projeter sur la totalité des aérodromes nationaux et ce beaucoup plus facilement et fréquemment que par la voie routière » nous explique l'adjudant-chef Buffeteau Arnault, instructeur ULM en charge des deux détachements. « Nous avons beaucoup de plaisir à nous poser sur vos bases ULM. L'accueil y est toujours chaleureux et, par nos échanges, nous ressentons souvent la satisfaction des usagers d'avoir pu être aiguillés et/ou éclairés dans des domaines très variés ; c'est le cas par exemple de l'optimisation de la sécurisation des hangars et des machines, soit en agissant sur les moyens physiques de protection, soit par un simple changement des us et coutumes en vigueur localement... ».

Ce projet novateur pour l'aéronautique, et bien plus encore dans cette grande institution qu'est la gendarmerie nationale, a vu le jour en 2012 avec un FK9, sous l'impulsion sans faille du général Damien Striebig, commandant la GTA, lui-même breveté ULM (Classes 3 & 6). La mission était alors de veiller à l'intégrité des installations de construction d'une ligne à très haute tension dans le Cotentin.

L'année suivante, de trois pilotes et deux départements couverts, le détachement ULM de la GTA est passé à quatre militaires et à un territoire s'étendant sur toute la moitié Nord de la France.

En 2014, ce projet a encore évolué. Sa nouveauté tient dans la création d'un second détachement dans le Sud de la France, basé sur l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée.

Chaque année ouvre la voie sur de nouveaux champs d'exploration. La nouvelle machine exploitée, le G1 SPYL, permet aux militaires de la GTA de se projeter sur des pistes courtes et parfois sommaires jusqu'alors encore non visitées par les airs. Le doublement du nombre de pilotes a par ailleurs nécessité la création d'une cellule « suivi des compétences et de la sécurité des vols ».

« Avant de commencer la mission, nous avons tous suivi plusieurs formations théoriques et pratiques », nous explique l'adjudant-chef Buffeteau. « Sur la sécurité des vols, au Groupe d'instruction des forces aériennes de la gendarmerie. Mais aussi sur les procédures de conduite d'une mission utilisant le vecteur aérien, dans une école ULM située à Biscarosse et dirigée par d'anciens pilotes de chasse de l'ar-

mée de l'Air. Depuis le début de l'aventure, nous avons beaucoup progressé dans notre manière d'aborder le vol. Nous étions tous issus du vol de loisir et nous entrons progressivement dans le professionnalisme avec nos aéronefs non certifiés. Grâce à ce nouveau vecteur, nous rencontrons les acteurs quotidiens de l'aéronautique, que ce soit sur la plus humble des bases ULM ou sur les plates-formes plus importantes comme Le Bourget, Rennes - Saint-Jacques, Bordeaux-Mérignac ou encore Toulouse-Blagnac.

Les retours professionnels se sont cristallisés de par notre présence sur le salon international de l'ULM de Blois. Au travers des nombreuses rencontres que nous avons pu y faire, nous avons pu mesurer avec, je le concède, une certaine surprise, l'ampleur du ressenti des usagers de l'aéronautique sur notre dispositif. Beaucoup de visiteurs du salon sont venus vers nous pour en apprendre plus sur notre activité. Nous avons également renseigné plusieurs jeunes brevetés ULM qui se sont montrés très intéressés pour postuler en gendarmerie ».

Si ce projet novateur peut permettre au monde ULM de nouer, renouer ou encore maintenir d'excellentes relations avec les services de l'État, nous sommes non moins certains qu'il contribuera tout autant à faire évoluer les a priori des plus réticents sur notre discipline.

Souhaitons-leur prospérité en espérant les retrouver sur le site de Blois l'année prochaine.



Une rentrée

studieuse !

La saison estivale n'a connu aucun répit en ce qui concerne les études de divers dossiers, la rédaction de rapports, notre participation à diverses réunions, tant au niveau national qu'européen, notre présence sur de nombreux évènements tels que rassemblements, salons, meetings, portes ouvertes en France et à l'étranger !

Toute cette énergie et ce temps dépensés par nos bénévoles durant la période estivale n'ont cependant pas résolu tous les problèmes et clos tous les dossiers... il reste bien du « pain sur la planche » pour la rentrée de septembre et votre équipe fédérale ne craint pas le chômage en ce début de saison automnale.

La principale alerte vient d'un large questionnaire de l'EASA qui a décidé (enfin) de traiter l'Aviation Légère à un niveau compatible avec sa pratique et de ne plus lui appliquer désormais les recettes de l'Aviation Commerciale ! Louable intention, quoique quelque peu tardive, que nous soutenons, bien entendu, aux côtés de nos fédérations consœurs, dans le cadre du CNFAS. Néanmoins, le problème pour nous, pilotes d'ULM, réside dans le fait que pour améliorer, à juste titre, le sort des uns... le nôtre soit sacrifié ! En effet, l'une des dizaines de questions de l'Agence évoque l'éventuelle modification des critères définissant les aéronefs de l'Annexe II et notamment de ceux des paragraphes e) et f) qui nous concernent très directement ; la question pose le principe d'une éventuelle exclusion de l'Annexe II e) & f) d'aéronefs réputés « complexes », sans en préciser les critères de « complexité ».

Attention danger !!! Plus particulièrement pour les classes multiaxes, autogires et hélicoptères. Nous sommes donc montés sans plus au créneau, avant que les choses ne prennent de plus amples proportions. Nous avons d'ores et déjà le soutien de notre DGAC, des Fédérations du CNFAS, d'Europe Air Sport (interlocuteur privilégié de l'EASA, de la Commission Européenne et du Parlement Européen) et de l'European Microlight Federation, pour que les mesures qui pourraient être prises pour modifier le Règlement Européen 216/2008 ne permettent à aucune de nos classes ULM de basculer sous le

régime EASA... et que nous continuions à bénéficier de notre régime « déclaratif » français. Il ne s'agit à ce stade que de « questions »... mais nous les prenons, à la base, très au sérieux. Croyez que nous serons intraitables ; et en cas de besoin nous savons pouvoir compter sur votre mobilisation !

Nous devons également traiter de l'accueil des ULM sur les terrains contrôlés ou à procédure IFR publiée (vieux serpent de mer), de l'évolution de la formation de nos Instructeurs ; et dans le cadre du CNFAS il nous faut nous saisir ensemble du problème des Gens du Voyage sur nos aérodromes, de celui de l'adaptation des textes relatifs aux Manifestations Aériennes à nos pratiques Sportives et de Loisir, de discuter du projet de nouvel Arrêté DGAC sur les atterrissages des aéronefs en campagne.

Il faut y ajouter les réunions avec la Direction des Services de la Navigation Aérienne de la DGAC et avec la DIRCAM (Direction de la Circulation Aérienne Militaire), le SIA (Service d'Information Aéronautique), les services de Météo France, etc.

Vous avez chacun des charges familiales et professionnelles à assumer qui vous interdisent de vous impliquer outre mesure dans la vie fédérale. Vous avez élu une équipe fédérale pour faire le « job ». Alors, à votre niveau, je vous demande tout simplement, pour cette « rentrée studieuse », un soutien sans faille et de vous mobiliser massivement derrière nous si cela vous était demandé.

**L'automne est propice à de très beaux vols !
Les couleurs sont magnifiques !
Profitez-en... en pilotes prudents et responsables !**



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Nos moyens de sauvetage

Le 8 mai dernier, le pilote d'un motoplaneur disparu dans les Pyrénées, était retrouvé et secouru, trois jours après un accident. C'est événement qui a eu une issue favorable, nous conduit à quelques rappels sur le sujet, tant ont été nombreux les commentaires qui ont accompagné son développement.

On peut les classer en deux grandes catégories qui se résument comme suit :

« *Moi, je suis tranquille, j'ai mon téléphone portable en permanence en fonction. Comme ça, si cela m'arrive, on me retrouvera très rapidement.* »

« *Vu les moyens de surveillance du ciel mis en œuvre, assez efficaces pour nous envoyer en commission de discipline à la moindre incursion en zone D ou aux abords des centrales nucléaires, il n'est pas normal (voire scandaleux) que l'on mette trois jours à retrouver un appareil accidenté sur le territoire européen.* »

Ces opinions reflètent surtout des idées reçues.

Un téléphone portable peut certes être localisé mais cette faculté n'est pas systématiquement offerte. Un smartphone n'est pas une balise. Sa puissance et sa portée propre sont très faibles. Pour que l'on puisse le retrouver, il faut qu'il soit en portée d'un réseau. Or nous expérimentons tous régulièrement les lacunes

de celui-ci dès que nous nous éloignons des centres urbains. En outre, il ne faut pas oublier qu'un aéronef se déplace vite et haut. Ainsi, lorsque l'on allume son téléphone en vol, il peut se trouver en portée d'un grand nombre de relais en même temps, configuration qui ne facilite pas la précision de localisation de l'historique de son déplacement.

Bref, le smartphone est une aide précieuse qui se révèle souvent efficace, entre autres parce que si l'on est en portée, on peut appeler soi-même à l'aide et guider les secours. Mais ce n'est pas un moyen infaillible, loin s'en faut.

Quant à la surveillance du trafic aérien, elle a concouru au sauvetage de beaucoup de monde. Mais elle concentre évidemment ses moyens surtout sur les abords des aéroports et les sites sensibles. Et même là, on peut gager qu'il y a plus de pénétrations de zones sans suite car non détectées, que de passages en conseil de discipline. Mais surtout, dès que l'on s'éloigne, le suivi n'est plus ni systématique, ni particulièrement précis. Comme l'a dramatiquement montré l'actualité récente, même un Boeing avec transpondeur, A-DSB et liaison de transfert de données peut disparaître sans laisser de trace. Alors un ULM en difficulté sans

i

#newslettersécurité

Le Comité Directeur de la FFPLUM a décidé la mise en place d'une « **Lettre de la sécurité** ». Ce bulletin mensuel sera envoyé à tous les abonnés à la « newsletter » chaque dernier vendredi du mois.

Son contenu comprendra les rubriques suivantes

▶ Les REX du mois et une analyse par T. Couderc, Président de la Commission fédérale « Sécurité des Vols »

▶ « Nos réflexions » par Ph. Dezecot, J-M. Seurin, J. Amiable et membres du Comité fédéral, en fonction des événements et de l'actualité.

transpondeur, de surcroît relativement furtif de par sa taille, son mode de construction et sa vitesse*, risque fort de passer inaperçu. Au moins, il serait hasardeux de compter sur la seule surveillance civile et militaire du ciel pour assurer sa sauvegarde.

Alors que doit-on faire ? L'emport d'une balise PLB 406 mHz est un moyen sûr. Il n'a pas été rendu obligatoire pour les ULM, ce qui est heureux, mais cela n'en reste pas moins une option à considérer dès lors que l'on vole ailleurs qu'au-dessus des sentiers battus. Ce n'est plus un équipement très coûteux ni encombrant, et la procédure d'enregistrement n'est pas bien complexe.

Il existe aussi un très bon moyen d'aide à la recherche en cas de problème. Il n'est pas infaillible à 100 % lui non plus, mais il ne coûte à peu près rien. Il consiste à vous assurer systématiquement avant chaque vol, que la ou les personnes susceptibles de donner l'alerte en cas de problème, connaissent précisément vos intentions.

Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité
FFPLUM



(*) En quoi la vitesse de l'appareil intervient-elle dans sa détection par un radar ? Lorsqu'une onde intercepte un mobile, la fréquence de l'écho qu'il retourne est décalée par rapport à celle de l'émission. Ce décalage est proportionnel à la vitesse du mobile. C'est l'effet Doppler. Ainsi, lorsque le traitement du signal du radar est conçu pour en tirer partie, plus le mobile sera rapide, meilleur pourra être le contraste Doppler de son écho primaire (celui qui peut être détecté sans transpondeur). Or la plupart des ULM ne se singularisent pas par des vitesses de vol élevées par rapport à celles de la majorité des avions.



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 = 6360) VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	24/06/2014	Nature du vol :	en plaine
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	en finale
Appareil :	Pendulaire	Phase vol autre :	
Equipements :	Parachute Radio	Catégorie	Renoncement
Description :	Par un beau temps, je décide d'emmener un passager faire un tour de pendulaire. Roulage, décollage, montée initiale OK, le passager montre des signes de contentement. Quelques minutes plus tard, il m'informe qu'il a un peu la nausée, puis insiste 3 minutes après. Encore 3 minutes et il me demande de faire demi-tour; je rentre (vent de face, pendulaire lent, turbulences thermiques (il est midi)), le passager commence à montrer des signes inquiétants de panique. Je m'annonce, j'explique au contrôleur que j'ai un passager en détresse, le contrôleur me propose un atterrissage sur la piste immédiatement accessible (par vent de travers) alors qu'un avion vient d'atterrir sur la piste en service et m'attend à l'interpiste. Je me pose très mal (rebond); on était loin de de crasher mais c'est une possibilité qui m'a traversé l'esprit au premier toucher.		
Commentaires :	Pression du passager qui demande à se poser toutes les 10 secondes + pression de l'atterro en vent de travers 10kt en pendulaire + pression de se sentir observé (contrôleurs + avion en attente) + turbulences thermiques = mauvaises conditions! Pour éviter cela, il faudrait tester le passager et voler en atmosphère calme pour un premier vol.		
Enseignement :	Enseignement 1: voler le soir, ne pas emmener quelqu'un à midi en pleins thermiques (au moins pour un premier vol). Enseignement 2: si on a un petit doute sur le passager, faire 1 ou 2 tours de piste et demander au passager (on continue?, on arrête) afin d'être sûr de ne pas se retrouver dans une situation pareille		
Impression :	Positive 		

Pour ceux d'entre vous qui ne seraient pas encore abonnés à la Newsletter, il est possible de s'y inscrire : <http://www.ffplum.com/#newsletter>

Vos réactions, remarques, observations et idées seront les bienvenues sur : ffplum@ffplum.com



40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage ! Ne l'oubliez-pas, cette 4ème édition, est téléchargeable gratuitement sur le site fédéral. www.ffplum.com



Nos moyens de sauvetage

Le 8 mai dernier, le pilote d'un motoplaneur disparu dans les Pyrénées, était retrouvé et secouru, trois jours après un accident. C'est événement qui a eu une issue favorable, nous conduit à quelques rappels sur le sujet, tant ont été nombreux les commentaires qui ont accompagné son développement.

On peut les classer en deux grandes catégories qui se résument comme suit :

« *Moi, je suis tranquille, j'ai mon téléphone portable en permanence en fonction. Comme ça, si cela m'arrive, on me retrouvera très rapidement.* »

« *Vu les moyens de surveillance du ciel mis en œuvre, assez efficaces pour nous envoyer en commission de discipline à la moindre incursion en zone D ou aux abords des centrales nucléaires, il n'est pas normal (voire scandaleux) que l'on mette trois jours à retrouver un appareil accidenté sur le territoire européen.* »

Ces opinions reflètent surtout des idées reçues.

Un téléphone portable peut certes être localisé mais cette faculté n'est pas systématiquement offerte. Un smartphone n'est pas une balise. Sa puissance et sa portée propre sont très faibles. Pour que l'on puisse le retrouver, il faut qu'il soit en portée d'un réseau. Or nous expérimentons tous régulièrement les lacunes

de celui-ci dès que nous nous éloignons des centres urbains. En outre, il ne faut pas oublier qu'un aéronef se déplace vite et haut. Ainsi, lorsque l'on allume son téléphone en vol, il peut se trouver en portée d'un grand nombre de relais en même temps, configuration qui ne facilite pas la précision de localisation de l'historique de son déplacement.

Bref, le smartphone est une aide précieuse qui se révèle souvent efficace, entre autres parce que si l'on est en portée, on peut appeler soi-même à l'aide et guider les secours. Mais ce n'est pas un moyen infaillible, loin s'en faut.

Quant à la surveillance du trafic aérien, elle a concouru au sauvetage de beaucoup de monde. Mais elle concentre évidemment ses moyens surtout sur les abords des aéroports et les sites sensibles. Et même là, on peut gager qu'il y a plus de pénétrations de zones sans suite car non détectées, que de passages en conseil de discipline. Mais surtout, dès que l'on s'éloigne, le suivi n'est plus ni systématique, ni particulièrement précis. Comme l'a dramatiquement montré l'actualité récente, même un Boeing avec transpondeur, A-DSB et liaison de transfert de données peut disparaître sans laisser de trace. Alors un ULM en difficulté sans



#newslettersécurité

Le Comité Directeur de la FFPLUM a décidé la mise en place d'une « **Lettre de la sécurité** ». Ce bulletin mensuel sera envoyé à tous les abonnés à la « newsletter » chaque dernier vendredi du mois.

Son contenu comprendra les rubriques suivantes

▶ Les REX du mois et une analyse par T. Couderc, Président de la Commission fédérale « Sécurité des Vols »

▶ « Nos réflexions » par Ph. Dezecot, J-M. Seurin, J. Amiable et membres du Comité fédéral, en fonction des événements et de l'actualité.

transpondeur, de surcroît relativement furtif de par sa taille, son mode de construction et sa vitesse*, risque fort de passer inaperçu. Au moins, il serait hasardeux de compter sur la seule surveillance civile et militaire du ciel pour assurer sa sauvegarde.

Alors que doit-on faire ? L'emport d'une balise PLB 406 mHz est un moyen sûr. Il n'a pas été rendu obligatoire pour les ULM, ce qui est heureux, mais cela n'en reste pas moins une option à considérer dès lors que l'on vole ailleurs qu'au-dessus des sentiers battus. Ce n'est plus un équipement très coûteux ni encombrant, et la procédure d'enregistrement n'est pas bien complexe.

Il existe aussi un très bon moyen d'aide à la recherche en cas de problème. Il n'est pas infaillible à 100 % lui non plus, mais il ne coûte à peu près rien. Il consiste à vous assurer systématiquement avant chaque vol, que la ou les personnes susceptibles de donner l'alerte en cas de problème, connaissent précisément vos intentions.

Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité
FFPLUM



(* En quoi la vitesse de l'appareil intervient-elle dans sa détection par un radar ? Lorsqu'une onde intercepte un mobile, la fréquence de l'écho qu'il retourne est décalée par rapport à celle de l'émission. Ce décalage est proportionnel à la vitesse du mobile. C'est l'effet Doppler. Ainsi, lorsque le traitement du signal du radar est conçu pour en tirer partie, plus le mobile sera rapide, meilleur pourra être le contraste Doppler de son écho primaire (celui qui peut être détecté sans transpondeur). Or la plupart des ULM ne se singularisent pas par des vitesses de vol élevées par rapport à celles de la majorité des avions.



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 = 6360) VISUALISATION DU REX			
Date de vol :	24/06/2014	Nature du vol :	en plaine
Fonction :	Pilote	Nature vol autre :	
Meteo :	Favorable	Phase du vol :	en finale
Appareil :	Pendulaire	Phase vol autre :	
Equipements :	Parachute Radio	Catégorie	Renoncement
Description :	Par un beau temps, je décide d'emmener un passager faire un tour de pendulaire. Roulage, décollage, montée initiale OK, le passager montre des signes de contentement. Quelques minutes plus tard, il m'informe qu'il a un peu la nausée, puis insiste 3 minutes après. Encore 3 minutes et il me demande de faire demi-tour; je rentre (vent de face, pendulaire lent, turbulences thermiques (il est midi)), le passager commence à montrer des signes inquiétants de panique. Je m'annonce, j'explique au contrôleur que j'ai un passager en détresse, le contrôleur me propose un atterrissage sur la piste immédiatement accessible (par vent de travers) alors qu'un avion vient d'atterrir sur la piste en service et m'attend à l'interpiste. Je me pose très mal (rebond); on était loin de de crasher mais c'est une possibilité qui m'a traversé l'esprit au premier toucher.		
Commentaires :	Pression du passager qui demande à se poser toutes les 10 secondes + pression de l'atterro en vent de travers 10kt en pendulaire + pression de se sentir observé (contrôleurs + avion en attente) + turbulences thermiques = mauvaises conditions! Pour éviter cela, il faudrait tester le passager et voler en atmosphère calme pour un premier vol.		
Enseignement :	Enseignement 1: voler le soir, ne pas emmener quelqu'un à midi en pleins thermiques (au moins pour un premier vol). Enseignement 2: si on a un petit doute sur le passager, faire 1 ou 2 tours de piste et demander au passager (on continue?, on arrête) afin d'être sûr de ne pas se retrouver dans une situation pareille		
Impression :	Positive 		

Pour ceux d'entre vous qui ne seraient pas encore abonnés à la Newsletter, il est possible de s'y inscrire : <http://www.ffplum.com/#newsletter>

Vos réactions, remarques, observations et idées seront les bienvenues sur : ffplum@ffplum.com



40 pages d'informations pratiques et essentielles sur toutes les phases du pilotage ! Ne l'oubliez-pas, cette 4ème édition, est téléchargeable gratuitement sur le site fédéral www.ffplum.com



Mais tout d'abord c'est quoi ?

Introduites dès l'origine dans la refonte des réglementations rendues nécessaires par la volonté de création du concept de « Ciel Unique Européen », ces Zones sont définies dans la nouvelle réglementation européenne SERA (Standardised European Rules of the Air) applicable désormais dans sa totalité dès décembre 2014.

RMZ pour *Radio Mandatory Zone* et TMZ pour *Transponder Mandatory Zone* sont des zones qui peuvent être rapidement créées dans les espaces de classe E ou G (pour la France) proches des espaces desservant des aéroports recevant majoritairement du trafic commercial lorsqu'une nécessité de protection vis-à-vis des trajectoires IFR est rendue souhaitable.

Pour une RMZ, avant de pénétrer, le pilote doit avoir établi un contact radio bilatéral avec l'organisme de contrôle et devra ensuite conserver l'écoute pendant tout le temps passé dans cette zone à moins d'avoir reçu une instruction contraire. Il est également possible de négocier avant le vol la traversée de la zone s'il est envisagé que ce contact radio ne pourra être établi selon les règles prescrites.

Pour une TMZ il sera nécessaire d'être équipé d'un transpondeur Mode A et C avec report d'altitude ou d'un transpondeur fonctionnant en mode S avant de pouvoir entrer dans ce type de zone.

Actuellement en France, la mise en œuvre de ces RMZ et TMZ est à l'étude et une réflexion conjointe DGAC/USagers est en cours. Sont actuellement recensés les espaces de classes E et G dans lesquels les DSNA assurent un service de contrôle ou d'information, la DSAC faisant de même pour

les espaces de classe G liés à des terrains AFIS. L'étude se fait au cas par cas et devrait peut-être déboucher d'ici le début 2015 sur la création d'un certain nombre de ces zones qui figureront dès lors dans les publications d'informations aéronautiques.

La première RMZ fut créée en Angleterre en août 2013 pour l'aéroport de Blackpool pour une durée d'un mois dans le cadre de travaux de renouvellement du radar de l'aéroport qui de ce fait rendaient le contrôle plus délicat à assurer. D'autres temporaires ou non, y compris des TMZ, y ont vu le jour depuis. Il est donc certain que nous ne pourrons y échapper ! Espérons pour nous que ce sera fait avec mesure ; ce que pour l'instant l'attitude de notre organisme de tutelle peut nous laisser favorablement penser !

Il n'en demeure pas moins que même avec une utilisation parcimonieuse de ce type de zone, c'est une nouvelle contrainte que notre aviation de loisirs va devoir subir.



Gérard Coffignot
Président Commission Espaces aériens



Gagnez du POIDS...
Réduisez vos DISTANCES D'ARRET...
Faites CONFIANCE à 25 ans d'expérience...
...investissez dans la QUALITE
la SECURITE



N'hésitez pas à nous contacter. Nous répondrons à vos questions techniques et vous conseillerons sur le matériel adapté à votre usage.

+33 (0) 4 92 20 16 19
Agréments:
EASA Part 21G
APDOA

contact@beringer-aero.com
www.beringer-aero.com

made in respect

NYNJA

Volez plaisir

Suivez nous en temps réel:
facebook.com/bestoffaircraft



Champion du Monde FAI 2014



Les références en école, en raid ou en compétition
Sur pistes courtes, en montagne, sur l'eau
Volez plaisir avec ou sans porte !
Appareils simples, robustes et performants
Visibilité exceptionnelle y compris arrière !
Réparation facile et économique (See pièce rapide)
Poids respectés ... Volez assurés !
Kit sky à partir de 12900€ ht, kit Nynja 16900€ ht

BEST OFF www.bestoffaircraft.com



Des capacités hors normes
Pour répondre à toutes vos exigences

TANARG BioniX

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

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

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

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

Pour tenter d'en finir avec les fiches de pesée surréalistes et illicites des ULM proposés à la vente...

Chacun sait que la matière des devis de masse n'est guère évidente et semée d'embûches dont les sanctions et les conséquences financières sont susceptibles d'être majeures.

1. Sur l'obligation légale de « respect des masses » issue de l'arrêté du 24 juillet 1991 (JO n°202 du 30 août 1991)

L'article 5.1.1 concernant les « limitations de navigabilité » et visé sous le chapitre 5 de cet arrêté traitant des « utilisations - limitations » dispose que : « L'aéronef doit être utilisé conformément aux conditions définies par les documents associés à son certificat de navigabilité, par son laissez-passer ou par son autorisation de vol ».

Pour simplifier, l'autorisation de vol d'un ULM va dépendre des caractéristiques techniques de chaque machine définies notamment dans le dossier technique élaboré par son constructeur et dans la **fiche de pesée** qui y est associée.

Et chacun sait que les références du dossier technique accepté par l'administration (et qui figurent sur la fiche d'identification qui est délivrée à l'acheteur par le vendeur), ainsi que la fiche de pesée de l'ULM vendu (pesée réalisée par le vendeur) seront expressément exigées et visées à l'occasion de la demande de délivrance de la carte d'identification de chaque ULM.

2. Sur les conséquences de la violation des prescriptions légales concernant les masses

Il est nécessaire de rappeler que l'obligation légale du respect des masses légales étant une condition essentielle de la navigabilité des ULM, sa violation va constituer, si elle est établie, non seulement un motif de poursuites devant les tribunaux correctionnels du chef du délit d'engagement d'un vol sur une machine qui est démunie de navigabilité pour violation de la réglementation sur les masses, mais qui en outre et en cas de sinistre, est tout à fait susceptible d'entraîner une déchéance des garanties d'assurance qui n'indemnisent pas le commandant de bord des suites de ses actions délictueuses intentionnelles.

Il s'agit là de conséquences suffisamment graves pour que l'attention de chaque pilote d'ULM soit spécialement et systématiquement attirée sur le respect des prescriptions de la Loi.

3. Sur le calcul de base auquel tout candidat acquéreur doit se livrer avant de se porter acquéreur d'une nouvelle machine, en rapport avec la fiche de pesée délivrée

3.1. Le candidat acquéreur va se voir remettre par le vendeur la fiche de pesée de l'ULM vendu, que le vendeur viendra de réaliser. L'acheteur devra alors effectuer les calculs suivants :

→ poids figurant sur la fiche de pesée (masse à vide de référence

de l'ULM = sans occupant, chargement, carburant, avec équipement et instrumentation).....XXX kg

→ poids (forfaitaire) d'un pilote et de son passager (selon instruction du 15 mai 2001 qui prescrit de majorer le devis de cette masse).....
..... + 156,00 kg

→ une heure d'autonomie (propre à chaque appareil, figurant sur la Fiche d'identification)

● Exemple : base 15 l./heure =
15 x 0,7 (densité de l'essence)
soit+ 10,5 kg

le tout devant livrer une masse maximum de 450,00 kg

(sauf évidemment une majoration légale de 5 % pour les ULM biplaces équipés de parachutes et hors équipements particuliers = 472 kg et 495 kg pour les hydros).

Le calcul est le même pour les ULM monoplace sauf à retenir un poids de référence du pilote fixé par l'instruction du 15 mai 2001 à 86 kg pour une masse maximum au décollage de 300 kg, majorable de 5 % pour installation d'un parachute et de 10 % pour les hydros.

3.2. Vendre une machine dont la « masse de référence » telle que visée dans la « carte d'identification » et la « fiche de pesée » ou telle que la pesée révélera cette valeur !, majorée du poids du pilote et du passager à hauteur de 156 kg plus l'essence pour une heure de vol, dépasserait la « masse maximum au décollage » de 450 kg (sauf majoration pour parachute à 472 kg ou 495 kg pour les hydros) consti-



tuera une violation de « l'obligation générale de conformité » telle que prévue par l'article L212-1 du Code de la consommation qui prévoit que « les produits doivent répondre aux prescriptions en vigueur relatives à la sécurité et à la santé des personnes, à la loyauté des transactions commerciales et à la protection des consommateurs ».

Dans une telle hypothèse, en effet, l'ULM vendu ne saurait satisfaire à « l'obligation générale de conformité » alors que le consommateur est fondé à penser que la machine qu'il va acquérir permet légalement de voler avec deux personnes à bord pendant une heure sans dépasser la masse maximum au décollage, ce qui est l'une des qualités substantielles d'un ULM biplace vendu, et ce qui s'avère... impossible !

Dans ce cas, l'acheteur pourra invoquer l'article L211-10 du Code de la consommation permettant à son choix soit de se faire restituer le prix, soit de garder le bien et de se faire rendre une partie du prix, en prenant garde que l'action résultant du défaut de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien. [Art. L211-12 du Code de la consommation]

4. Sur les fausses fiches de pesée !

Force est de constater que certains osent remettre à des acheteurs des fausses fiches de pesées qui ne traduisent pas la véritable masse à vide de référence (*avec équipements*) ni la masse à vide « sans occupant ni chargement, ni carburant ».

Un tel comportement constitue le délit de tromperie visé par l'article L213-1 du Code de la consommation qui prévoit un emprisonnement de deux ans au plus et d'une amende de 300 000 euros pour celui qui aura trompé ou tenté de tromper le contractant notamment sur la nature, l'espèce, l'origine, les qualités substantielles [...] de toutes marchandises.

4.3 Sur les manquements par non révélation de modifications substantielles ayant affecté la machine

L'hypothèse est classique. Le vendeur d'une machine - généralement d'occasion - produit à l'acheteur les fiches de pesée et d'identification originelles de la machine qui répondent strictement à la réglementation.

Pourtant et entre-temps, le vendeur a procédé à des « modifications majeures » de son ULM et pour exemples : *changement d'hélice, montage d'un parachute non spécifié dans le dossier technique du constructeur, changement de moteur !, ajout d'une avionique non installée initialement*, le tout modifiant les caractéristiques de la machine et sa masse à vide et induisant que soient remises à la DGAC lors de la nouvelle immatriculation non seulement une copie de l'« attestation de conformité après modification majeure ULM », mais tout autant « nouvelle fiche de pesée » si l'ULM a subi une modification influençant sa masse à vide.

Et c'est bien lors de la mesure du nouveau poids de la machine que l'acheteur va constater au mieux qu'il n'a pas été informé ou pire qu'il a été trompé, au sens de l'article L213-1 du Code de la consommation alors que la DGAC va refuser de lui remettre une nouvelle carte d'identification !

5. Sur les mesures préventives

Deux mesures de prévention paraissent opportunes sinon indispensables !

1) En premier lieu, est suggéré à chaque acheteur d'un ULM neuf d'exiger du vendeur que pesée soit faite de la machine acquise en sa présence et le procès-verbal de pesée dressé à cet ins-

tant de façon contradictoire, le tout permettant de dresser un calcul de masse conforme à la loi.

2) En deuxième lieu et pour la vente des machines d'occasion, sera de la même façon opérée la pesée de la machine au moment de son transfert de propriété, le vendeur remettant en outre l'attestation que la machine vendue n'a subi aucune (*ou a subi*) une « modification majeure » et qu'elle n'a pas subi (*ou a subi*) une modification influençant sa masse à vide impliquant production à la DGAC d'une nouvelle fiche de pesée.

Sera tout autant mentionné le fait que l'acquéreur restera responsable de l'installation de tout équipement supplémentaire dont il assumera la responsabilité du devis de masse en résultant induisant décollage dans le respect de la masse maximale définie par la réglementation.



Dans ce contexte, il apparaît bien que la « normalisation » du débat sur les masses des ULM devrait intervenir en responsabilisant tous les acteurs, fabricants, vendeurs et acheteurs, dont les transactions interviendront en toute connaissance de cause de part et d'autre, sous les risques de sanctions civiles et... pénales pouvant affecter tous les acteurs, qu'il s'agisse pour les vendeurs de la faute civile de défaut de conformité visé par l'article L212-1 du Code de la consommation, du délit pénal de tromperie visée par l'article L213-1 du même code, ou du délit de violation des règles de l'air en application de l'article L 6232-4 du Code des transports pour les commandants de bord dépassant délibérément les masses légales.



Serge Conti
Avocat
UL - PPL/H -
PPL/A - BL

Championnats d'Europe de Slalom en Paramoteur

Couhé-Vérac

20 au 26 juillet 2014



Jérémie PENONE

C'est en 2010 qu'apparaît une compétition organisée exclusivement autour du slalom. Dès le début, c'est un succès. Plusieurs raisons font que les pilotes se lassent et se désintéressent des championnats "classiques" où il faut partir en navigation pendant 2 heures, perdre une demi-journée lors des fastidieux fueling et contrôle des machines pour les épreuves d'économie, attendre 1 ou 2 jours pour voir apparaître les scores, encore attendre que les nombreuses réclamations soient traitées...

Les pilotes plébiscitent donc le slalom, un format plus simple, plus rapide, plus dynamique. Il s'agit de contourner des pylônes gonflés mesurant entre 8 et 12 m de haut. Les épreuves sont courtes, entre 30 secondes et 2 mn. La règle est simple : établir le meilleur chrono. Les résultats sont quasi-instantanés.

Le circuit est établi autour de 2, 3, 4 ou 5 pylônes. La porte d'entrée-sortie est matérialisée par des cellules photoélectriques qui déclenchent et arrêtent le chrono.

Avec ce type de compétition, le paramoteur rentre dans une dimension spectaculaire. Un évènement sportif qui peut facilement amener du public (et donc les médias). C'est aussi cet aspect qui attire les pilotes qui ont besoin, et c'est tout naturel, de reconnaissance.

Si encore quelques vieux briscards méritants s'inscrivent, ce sont surtout les jeunes qui affluent et font monter le niveau, une nouvelle génération attirée par le freestyle, la précision de pilotage et l'extrême.

La France, sous l'égide de la FFPLUM, organise en 2011 la 1ère rencontre internationale, une première Coupe du Monde. Une trentaine de pilotes sont inscrits. Durant 3 ans, la FFPLUM va travailler à établir et peaufiner un règlement sportif spécifique. Elle crée même SLALOMANIA, une entité dédiée à cette compétition. Un circuit national de plusieurs rencontres par an est mis en place. La plupart du temps, des pilotes étrangers viennent y participer.

Alexandre MATEOS



Pascal VALLEE



Après avoir organisé les 1ers Championnats du monde à Aspres-sur-Buëch en septembre 2013, la France récidive en recevant 37 pilotes représentant 9 nations à l'occasion des 1ers Championnats d'Europe officiels FAI*.

* FAI : Fédération Aéronautique Internationale



L'équipe de France SLALOM - PARAMOTEUR

Fred MALLARD, Pascal VALLEE, Jérémy PENONE, Thomas MIGNEAUX, Nicolas BERGER, Coralie MATEOS, Alexandre MATEOS, Nico AUBERT, Julian GANAYE, Patrice BEFFREY, Fabien COUDERC, Aurélien GANAYE.

Après le succès des 1ers Championnats du Monde, la CIMA* approuve et valide la candidature de la France d'organiser ce 1er Championnat d'Europe de Slalom. Un grand barnum est monté sur l'aérodrome de Couhé. Ce site est presque devenu familier pour la plupart car ce n'est pas le premier évènement organisé ici. Il faut dire que l'accueil et l'organisation proposés par Antoine, Charles, Carole et les dizaines de bénévoles membres du club est sans faute. C'est pour cela qu'on est à nouveau ici et il y a de fortes chances pour qu'on y revienne...

Les prévisions météo pour la semaine sont plutôt correctes. À cet endroit et à cette période de l'année, seule l'activité thermique peut gêner si elle est trop marquée. Si le vent du Nord n'est pas trop fort, ce sont bien ces brises thermiques qui vont faire arrêter les épreuves le matin, à partir de 9, 10 h. Le soir, il faudra attendre 18 h, 18 h 30 voire 19 h pour relancer des manches dans des conditions aérologiques compatibles avec du slalom.

* CIMA : Commission sportive ULM de la FAI

Malgré cela, 14 manches (15 est le maximum suivant le règlement) sont disputées en PL1 (chariot monoplace) et 12 en PF1 (décollage à pied monoplace).

Les pilotes polonais sont « les hommes à battre ». Ils sont favoris suite aux médailles récoltées l'année dernière. Que ce soit en déco à pied ou en chariot, ils imposent d'entrée de jeu leur suprématie.

À la fin des manches qualificatives, Alexandre MATEOS termine 1er. Il finit à chaque épreuve dans les 3 premiers. Si l'équipe polonaise est la plus forte, Alex est bien l'un des favoris naturels au titre. Jérémy PENONE est à la 4ème place alors qu'il a commis une grosse erreur sur la manche 4 qui aurait pu lui coûter cher mais il prend tellement d'avance dans les épreuves de qualif qu'il lui reste encore une belle marge. Pascal VALLEE est 6ème. Très constant, il passe le cut facilement. Nicolas AUBERT, le prodige, du haut de ses 16 ans, se classe également pour la suite. Pas très loin derrière, Aurélien GANAYE est sélectionné dans le cut.

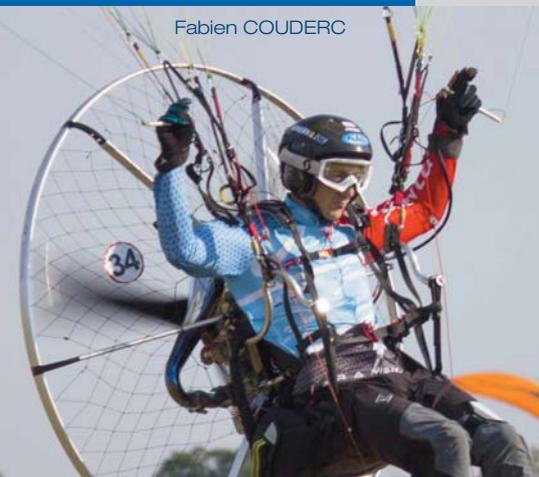


Nicolas AUBERT



Aurélien GANAYE

Fabien COUDERC



Patrice BEFFREY



Coralie MATEOS



Championnats d'Europe de Slalom en Paramoteur

Fabien COUDERC, 19ème, Patrice BEFFREY, 21ème et Coralie MATEOS, 27ème, ne font malheureusement pas partie des 16 finalistes.

En chariot, Frédéric MALLARD termine 2ème. Il parvient à s'intercaler entre 2 pilotes polonais.

La compétition de slalom présente une particularité : la course en relais. Trois équipiers font le même parcours l'un après l'autre. Le premier qui rentre dans le circuit déclenche le chrono, le dernier l'arrête. Le temps qui s'écoule entre la sortie du premier équipier et la rentrée du second fait donc partie du temps global de l'équipe. Ces manches sont particulièrement spectaculaires et donnent enfin une dimension collective à ce sport qui est par nature plutôt individuel.

La France et la Pologne présentent 2 Team de 4 pilotes (3 pilotes en course plus 1 remplaçant). Quatre manches sont lancées le jeudi après-midi. Le Team France 1 composé d'Alex, de Pascal, de Jérémy et de Fabien remporte la médaille d'Or. L'équipe Pologne 2 reçoit l'Argent et c'est l'équipe France 2 (Aurélien, Nicolas, Patrice et Coralie) qui repart avec la médaille de Bronze.

Le samedi matin est consacré aux phases finales.

En chariot, Fred et Thomas MIGNEAUX se retrouvent en demi-finale face à 2 Polonais. Mais ces 2-là, BOGDAL et

ROMICKI, volent vraiment plus vite et se disputent la finale. Wojciech BOGDAL, qui aura survolé la compétition en terminant toutes les épreuves 1er, est sacré logiquement Champion d'Europe.

Son compatriote ROMICKI est second. Frédéric MALLARD reçoit la médaille de Bronze pour son excellente prestation.

En décollage à pied, les 16 pilotes sélectionnés entament les phases finales. Pascal VALLEE qui finit 8ème passe in extremis en quart de finale mais se fait écartier pour la suite. En demi-finale, il reste Alex et Jérémy face à... 2 polonais... Bernat MARCIN, l'un des favoris, commet une grosse erreur en passant au-dessus des cellules de chronométrage. Alex attaque et fait une amorce de vrille sur un des virages.

Il doit relâcher ses commandes, élargit donc son rayon et perd un peu de temps. Au verdict du chrono, il ne participe pas à la finale pour 4/10èmes de seconde !... C'est donc Jérémy qui doit se confronter au Polonais Piotr FICEK. Celui-ci est sûrement surpris de se retrouver dans cette situation inespérée car si c'est un excellent pilote, ce n'était pas le favori parmi ses équipiers.

Jérémy entame le 1er parcours de cette finale. Comme à son habitude, il attaque fort et prend des risques mais c'est son style habituel, Jérémy ne sait pas voler en « assurant »... Son parcours est bouclé en 28 sec 43/10èmes.

Piotr loupe la cellule de sortie, incroyable ! Jérémy rentre dans le 2ème parcours de cette finale. Même style ; à fond et sans concession !... Ce tracé composé de 5 pylônes et 6 virages est un peu plus long. Il l'exécute en un peu plus de 33 sec. Deuxième fois incroyable, Piotr commet à nouveau une erreur mais cette fois en

Podium relais slalom - France 1 avec : Pascal VALLEE, Jérémy PENONE, Alexandre MATEOS, Fabien COUDERC.



Podium relais, France : 1 et 3.



Podium des équipes, France : 2



Frédéric MALLARD

Thomas MIGNEAUX



se trompant de parcours ! La pression de cette finale aura sûrement pris le dessus et fait perdre toute sa lucidité à ce pilote.



Jérémy PENONE est donc sacré Champion d'Europe. Lui qui se consacre exclusivement depuis 3/4 ans au slalom voit ici son travail et sa ténacité récompensés. Il a énormément progressé dans ce laps de temps, le résultat est imparable. Alexandre MATEOS monte sur la 3ème marche du podium. Il avait fini 2ème aux Championnats du Monde l'année dernière.

Il tourne maintenant autour de ces médailles d'Or tant convoitées. Vu la perfection de ses trajectoires en vol qui ont amené ses camarades à le surnommer « El maestro », la plus haute marche n'est sûrement plus très loin pour ce talentueux pilote.

Par nation, c'est la Pologne qui remporte la médaille d'Or. La France reçoit la médaille d'Argent et c'est l'Espagne qui repart avec le Bronze.

Plusieurs faits remarquables sont à noter.

Le niveau général des participants s'est encore élevé, et un cran au-dessus de ce qu'on avait pu voir l'année dernière. Souvent, 4, 5 ou 6 pilotes sont dans la même seconde. Les places se jouent maintenant au 10ème de seconde près.

Un seul accident est à déplorer sur une erreur manifeste de pilotage, et ce dans la zone d'attente (donc hors du circuit) alors que le pilote évalue mal la sortie de son équipier, il part en décrochage et percute le sol. Plus de peur que de mal car le pilote ne souffre que d'une contusion à la jambe gauche.

Il n'y a eu qu'une seule réclamation (180 lors des derniers Championnats du Monde en Hongrie !...), vite reconnue comme infondée par l'équipe qui l'a déposée.

Ce premier Championnat d'Europe de Slalom est une vraie réussite. Même si certains secteurs sont perfectibles, il n'y a eu aucune anicroche dans le déroulement des déco, des atterros, des slaloms ou des publications des scores.

La FFPLUM confirme qu'elle est devenue la référence en matière d'organisation de ce style de compétition. Les pilotes seront reçus en Pologne l'année prochaine pour la 2ème édition des Championnats du Monde. On peut supposer que ce grand pays du paramoteur saura faire, espérons-le, aussi bien.

Un grand MERCI aux acteurs locaux qui nous ont reçu et aidé. La réussite de ces championnats est avant tout leur réussite. Merci au club ULM de Brux-Y-Couhé (CUBYC), à son président, aux membres et à tous les bénévoles.



José ORTEGA
Août 2014

Podium décollage à pied :
Jérémy PENONE 1 et Alexandre MATEOS 3.



Championnats du Monde 2014 en Hongrie



Une équipe de France dont nous pou

C'est à une centaine de kilomètres au Sud de Budapest que se sont déroulés les Championnats du Monde d'ULM, à Matkópuszta précisément. Lorsque l'on fait la route depuis la capitale hongroise, rien ne laisse supposer que nous allons rejoindre un petit village perdu au milieu de cette province. C'est pourtant ici qu'ont lieu des manifestations aéronautiques d'envergure comme la nôtre ou comme celle qui a débuté peu de temps après notre départ : les Championnats d'Europe de voltige aérienne « Unlimited » (FAI European Aerobatics Championships).

Nos championnats ont tout d'abord débuté par une session d'ajustage, de réglages et d'entraînements sur quelques jours, avant que ne soient données les premières épreuves. Un temps nécessaire pour que chacun trouve ses repères, assimile le contexte et dispose d'un équipement avec lequel il va se donner à fond pendant une semaine.

Côté humain, l'organisation retenue, cette année, pour l'encadrement des équipes de France, était la suivante : José ORTEGA assisté de Laurent SALINAS pour les paramoteurs et Samir ELARI assisté de Joël AMIABLE assurait l'encadrement des

Classic' Class. Cette distribution a très bien fonctionné, l'expérience et la sagesse d'anciens compétiteurs ayant déjà évolué en environnement international étaient des gages crédibles aux yeux de notre équipe de France.

Si ces championnats ont eu lieu dans de bonnes conditions matérielles et humaines, il ne serait pas honnête de passer sous silence l'organisation locale qui a été plus que décevante sur bien des points, pourtant essentiels, tels la Direction de Course et la gestion du « scoring », déplorables et indignes d'un événement de cette envergure.

Podium Autogire Biplace

Christophe Vedraire
et Eric Changeur

Podium Pendulaire Mono

Jean-Michel
Serre

Podium Pays par équipe

Samir
ElariCoralie et
Alexandre
Mateos



Frédéric MALLARD

L'ULM français, une pluie de médailles !

Six médailles d'Or, deux médailles d'Argent et quatre médailles de Bronze.

← de gauche à droite debouts :

Max GUILLABEAU, Gérard RAYSSAC, Patrice BURGIO, Pierre POUCHÈS, Yann LEUDIERE, Béatrice LIONDORE, Éric CHANGEUR, Bruno LIONDORE, Christophe VEDRAINE, Christine CRÉON, Pierre BOURGUE, Bruno BOURON, Jean-Michel SERRE, Laurent LEBIHAN, Corinne GUGLIELMINO, Pascal VALLÉE, René MANZANO, Georges TRUCHET, Julien BARBIER, Fabien COUDERC, Laurent ASSIÉ, Sylvain DUPUIS, Tristan GUILLABEAU, Christophe RAYNARD, Nicolas SALINAS, Marie-Pierre GUIPPERT, Matthieu PIERASCO, Laurent SALINAS, Frédéric MALLARD, Fabrice BREUZARD, Joël AMIABLE.

← de gauche à droite à genoux et assis :

Patricia ROUMIER, Bruno ROUMIER, Serge BOUCHET, José ORTEGA, Coralie MATEOS, Jean MATEOS, Alexandre MATEOS, Danièle MATEOS, Célia DOMINGUES, Patrice BEFFREY, Nicolas AUBERT, Vincent BEUTTER, Christelle BREUZARD, Samir ELARI.

RESULTATS

8èmes Championnats du Monde

Paramoteur - Matkopuszta - Hongrie - Août 2014

Médaille d'Or, Championne du Monde PF1f (décollage à pied féminin) Coralie MATEOS.
Médaille d'Or, Champion du Monde PF1 (décollage à pied monoplace) Alexandre MATEOS.
Médaille d'Or, Champion du Monde PL1 (chariot monoplace) Frédéric MALLARD.
Médaille de Bronze PF2 (décollage à pied biplace) Yann LEUDIERE / Sylvain DUPUIS.

Médaille d'Or par équipe PF1 (décollage à pied monoplace)

Alexandre MATEOS, Julien BARBIER, Pascal VALLEE, Tristan GUILLABEAU, Patrice BEFFREY, Coralie MATEOS, Fabien COUDERC.

Médaille de Bronze par équipe PL1 (chariot monoplace)

Frédéric MALLARD, Nicolas AUBERT, Laurent ASSIÉ.

Médaille de Bronze par équipe PL2 (chariot biplace)

Nicolas SALINAS / Marie-Pierre GUIPPERT, Bruno et Béatrice LIONDORE, Christophe RAYNARD / Vincent BEUTTER.

Médaille d'Argent par Nation : France, avec : Alexandre MATEOS, Julien BARBIER, Pascal VALLEE, Tristan GUILLABEAU, Patrice BEFFREY, Coralie MATEOS, Fabien COUDERC, Frédéric MALLARD, Nicolas AUBERT, Laurent ASSIÉ, Nicolas SALINAS / Marie-Pierre GUIPPERT, Bruno et Béatrice LIONDORE, Christophe RAYNARD / Vincent BEUTTER, Yann LEUDIERE / Sylvain DUPUIS, Jean MATEOS / Célia DOMINGUES, Fabrice et Christelle BREUZARD.



Equipe de France Paramoteur

avons être fiers !

Tout semblait bien démarrer car la première épreuve a été rapidement validée et les scores assez vite attribués. Malheureusement, il n'a pas fallu attendre longtemps avant de percevoir un désordre évident, qui allait s'amplifier au fur et à mesure des épreuves. Scores contestés, retard considérable de la publication de résultats, « protests » (réclamations) quotidiennes et nombreuses, interprétation et redéfinition de certaines règles en cours de route...

Un contexte difficile, souvent légitimement ressenti comme injuste par notre équipe de France !

Heureusement, il existe, dans cette équipe, un formidable état d'esprit, une solidarité et une volonté qui ont permis ce succès manifeste. Les médailles rapportées en sont l'illustration. Si l'organisation doit revoir sa copie, l'Équipe de France 2014 a été brillante, toutes classes confondues... Oui, nous pouvons en être fiers !

Xavier Le Bleu
Commission Sportive FFPLUM



14èmes Championnats du Monde

Classic Class - Matkopuszta - Hongrie - Août 2014

RESULTATS

Médaille d'Or, champion du Monde WL1 (pendulaire monoplace) Jean-Michel SERRE.
Médaille d'Argent GL2 (autogire biplace) Eric CHANGEUR / Christophe VEDRAINE.
Médaille de Bronze GL2 (autogire biplace) Serge BOUCHET / Patrice BURGIO.

Médaille d'Or, Championne du Monde par Nation : FRANCE, avec : Jean-Michel SERRE, Laurent LE BIHAN, Patricia et Bruno ROUMIER, Bruno BOURON / Christine CREON, Pierre BOURGUE / Georges TRUCHET, Eric CHANGEUR / Christophe VEDRAINE, Serge BOUCHET / Patrice BURGIO, Corinne GUGLIELMINO / René MANZANO.

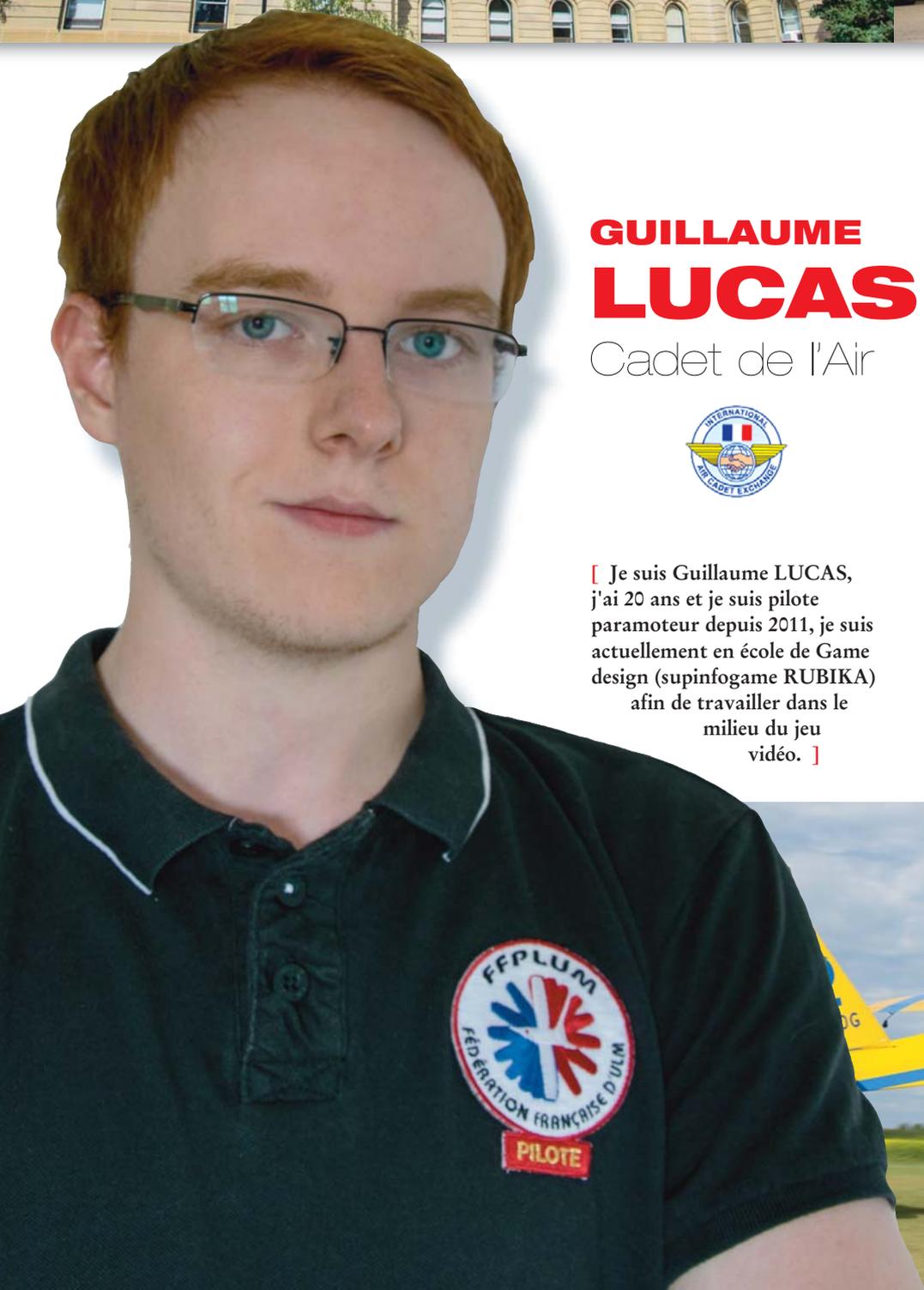


Equipe de France Classic' Class



Jean-Michel Serre





GUILLAUME LUCAS

Cadet de l'Air



[Je suis Guillaume LUCAS, j'ai 20 ans et je suis pilote paramoteur depuis 2011, je suis actuellement en école de Game design (supinogame RUBIKA) afin de travailler dans le milieu du jeu vidéo.]

Tout a commencé lorsque j'ai reçu un e-mail de la commission jeune FFPLUM à propos des Cadets de l'Air. Je ne connaissais pas du tout cet échange et très rapidement après m'être renseigné, j'ai décidé d'envoyer mon dossier comprenant : une lettre de motivation, mon brevet de pilote et mes heures de vol de l'année précédente (qui ont été gonflées grâce à ma participation au tour ULM 2013) et quelques autres documents administratifs.

Je reçois quelques semaines plus tard un e-mail me convoquant à Paris pour les sélections finales en mars. Je me rends donc à l'Aéroclub de France le 1er mars afin de participer aux épreuves. Sans surprise, à peine rentré dans le bâtiment, ça parle aviation, autour des différentes maquettes et photos d'aviateurs et d'aviatrices exposées. D'anciens Cadets sont présents pour nous informer sur l'échange et nous faire passer les différents entretiens. Je commence par l'entretien d'anglais, une simple discussion, très brève après quoi je me dirige vers une autre salle pour l'entretien de motivation.





3

Je rentre dans la salle, cinq personnes sont assises en face de moi, je m'assois, l'entretien débute. Stressé par nature, je dois dire que cet entretien n'était pas stressant. Je me présente brièvement, parle de mes différents hobbies, le jury me pose quelques questions sur ma passion aéronautique, j'explique pourquoi j'ai choisi le paramoteur. Le jury me demande ensuite pourquoi je souhaite participer à l'échange et en quoi je serai un bon représentant français. L'entretien passe très vite, je sors déjà. Tous les candidats se regroupent dans une salle pour la dernière épreuve : un questionnaire d'anglais, de culture générale, d'actualité et d'aéronautique. L'épreuve se termine en fin d'après-midi, je rentre chez moi, déjà impatient d'avoir les résultats.

Deux mois plus tard, je reçois les résultats finaux, je scrute la liste et finis par trouver mon nom : joie, exaltation je suis sélectionné pour représenter la France au Canada ! En attendant l'échange, l'association Envolée (qui regroupe les anciens du tour aérien des jeunes pilotes et des Cadets de l'Air) nous a offert des places à la Ferté-Alais le dimanche 8 juin, ce qui nous a permis de nous rencontrer avant l'échange.

Dimanche 20 juillet, tous les Cadets sont sur le lieu de rendez-vous, on nous distribue chemises, épaulettes, cravates et badges tout en nous expliquant le programme du lendemain. Nous avons ensuite reçu nos billets d'avion ainsi qu'une piqûre de rappel sur notre fonction principale : représenter la France.

Nous avons eu la chance de visiter la maintenance d'Air France Industrie le lendemain ainsi que le BEPN (Centre de formation des Hôtesse et Stewart) d'Air France. Pour terminer la journée, nous avons été accueillis par la DGAC afin de partager notre passion aéronautique autour d'un cocktail.

Du mardi 22 juillet au jeudi 7 août, j'ai vécu tout un tas d'expériences extraordinaires, j'ai rencontré des gens extraordinaires. J'ai découvert un pays, ses paysages et ses coutumes. J'ai visité des bases militaires, visité des musées, marché sur un glacier...

Mais le plus important, j'ai pu échanger sur beaucoup de sujets avec des personnes venant de différents horizons.

Je suis maintenant un ancien Cadet de l'Air et mon but aujourd'hui est de promouvoir l'échange. J'ai été déçu d'être le seul Ulmiste à tenter ma chance cette année. C'est pourquoi j'encourage tous les jeunes pilotes à tenter leur chance l'année prochaine où je serai probablement présent pour les sélections finales.

Je tiens encore à remercier la FFPLUM, la DGAC et toutes les personnes qui ont pris sur leur temps personnel pour les Cadets.

1. Alberta legislature building : déjeuner officiel avec un représentant du gouverneur.
2. Snowbirds, la "patrouille" Canadienne.
3. L'échange culturel avec les familles d'accueil.
4. Planeurs avec les Cadets Canadiens.
5. Les paysages Canadiens : Le lac Waterton.



4

5

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire

AirBorne
Magni
SkyRanger
SkyLane
Pegasus



www.airulmparis.com

idées cadeaux

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



Ouvert
7/7jrs

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

Réalisation Agence Magarni & Associés - 2013

STAGE CADETS ULM

PROGRAMME et **APPEL**
À CANDIDATURE



La Commission « Jeunes » organise un nouveau stage **au profit de 12 jeunes brevetés de l'année 2014**, âgés de 18 à 25 ans, en collaboration avec le Comité régional Rhône-Alpes



Objectif initial : perfectionnement et découverte des classes ULM (paramoteur, pendulaire, 3 axes, autogire et hélico).



Les thèmes abordés :

- 1 / Module compétition
- 2 / Sensibilisation à l'utilisation des caméras embarquées et des réseaux sociaux pendant un vol : aspect technique et surtout facteur humain...
- 3/ Etude du domaine de vol d'un ULM et vols de mise à garde.

Dates : du 29 octobre au 1er novembre.

Lieu : PIZAY en Rhône-Alpes.

La FFPLUM prend à sa charge l'hébergement et la nourriture des stagiaires ainsi que les heures de vol à concurrence de 5 heures par élève. Les déplacements domicile / Pizay (aller/retour) sont à la charge du stagiaire (à voir avec le club et/ou le Comité régional respectif(s) pour une aide).

Dossier d'inscription en ligne sur www.ffplum.com

Coralie MATEOS
Présidente Commission Jeunes
ffplum.commissionjeunes@orange.fr



crédit photo

Aérodrome Pizay
SUD L'AIR DU TEMPS
46° 8' 34" N / 4° 42' 52" E



ULM au féminin



en Bretagne FESTIVAL ULM DE VANNES

Sur l'invitation de Philippe Mériquier, le président du Comité régional ULM de Bretagne et big boss de l'organisation du 2° festival de Vannes, la Commission "voler au féminin" était intégrée dans le stand FFPLUM.

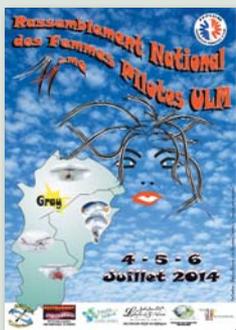


Malheureusement pour toute l'équipe organisation, la météo n'a pas été favorable et a empêché nombre de pilotes hommes et femmes de venir en vol. Le public quant à lui est venu essentiellement le dimanche après-midi qui a vu l'aérodrome de Vannes-Meucon s'ensoleiller et sans pluie.

Il faut saluer Thérèse Porcheron qui est venue depuis Viabon (Eure-et-Loir), en équipage féminin, à bord de son Storch.

D'autres femmes pilotes étaient aussi présentes dans l'organisation comme Anne-Marie de Pontivy, Geneviève de Rennes, Florence de La Possardière, ou venues en auto comme Corine de Ploermel, Christine de Pouançay, Françoise de Paris, Thérèse de Castellones, etc.

Le dimanche après-midi, le stand a vu de nombreuses visiteuses non pratiquantes, tentées par un vol d'initiation mis en jeu par tirage au sort. Espérons que les cinq chanceuses auront l'envie d'aller un peu plus loin que ce premier vol !



en Franche-Comté 11^e RASSEMBLEMENT NATIONAL DES FEMMES PILOTES ULM

Contre vents et pluies, les habituées du rassemblement annuel et quelques nouvelles participantes, étaient présentes à Gray.

À l'initiative de la FFPLUM, l'équipe du Comité régional de Franche-Comté sous la houlette de Florence Doizelet, sa présidente, aidée de Fanny et Jérôme des Ailes

de St-Adrien et du club ULM, a reçu une bonne centaine de personnes dont une trentaine de femmes pilotes licenciées, les 5 et 6 juillet.

Seule Anita Kieffer a pu rejoindre Gray en vol avec son Tanarg, le samedi en fin d'après-midi, accompagnée de ses quatre potes lorrains.

Les Filles d'Alsace et les Bourdons comtois auxquelles s'est jointe Christine, venue du Poitou-Charentes, ont réussi à voler en paramoteur. Parmi d'autres activités, toutes, y compris Yvette et Dominique Mereuze ont découvert une nouvelle discipline sportive grâce à Olivier Bon et ses Girocodes !



Rendez-vous pour l'édition 2015, dans la très belle région Auvergne, au PUY les 11 et 12 juillet.



en Rhône-Alpes UNE TOUTE JEUNE ÉLÈVE pour la toute jeune école ULM de Valence

Le 22 juin dernier, le club "Aéro-ULM-Valence" nous a conviés à l'inauguration de son école, basée sur l'aérodrome de Valence Chabeuil. Baptisée École ULM Charles Bono, cette nouvelle école dispose d'un Bingo, acquis d'occasion avec une aide du Comité régional ULM Rhône-Alpes.

Au-delà des discours officiels orchestrés par Christian Nicolardot, cette journée était aussi l'occasion d'accueillir une très jeune élève au sein du club. En effet Abigaëlle, âgée de 13 ans, s'est inscrite en formation multi-axes le matin même, avec le soutien de ses parents. Cette jeune fille pratique aussi l'équitation et aime le

sport et les nouvelles sensations. Elle aspire à une carrière militaire en tant que médecin urgentiste et pilote d'hélico. Si Abigaëlle parvient à réaliser son projet, il y aura de quoi rendre très fiers, les dirigeants du club de Valence, puisque l'ULM serait ainsi le début d'une belle carrière au féminin !



Infos et contact
Contact : Monique Bouvier
Commission « Voler au féminin »
au 06 62 85 07 40
ou par email mbocavok@gmail.com



Suivez les infos sur l'espace
"Voler au féminin" du site FFPLUM.

► <http://www.ffplum.com/femmes/accueil.html>
► [google.com/+MoniqueBouvierVoleraufemininFFPLUM](https://www.google.com/+MoniqueBouvierVoleraufemininFFPLUM)



COMITE REGIONAL ULM



* île de France

MANIFS CENTENAIRE

EN ILE-DE-FRANCE

Dans le cadre de son plan de développement, le Comité régional Île-de-France s'engage à être davantage visible tant dans les différents événements locaux importants que sur les plateformes aéro. À ce titre en IDF nous avons été servis puisque plusieurs manifestations d'envergure nationale ont été programmées durant l'été 2014 sur le thème de la 1ère Guerre mondiale.

À l'occasion du meeting aérien de la Ferté-Alais (LFFQ) des 7 et 8 juin, nous avons partagé avec la Fédération le stand boutique et information. À l'honneur cette année : le débarquement de Normandie avec un show de vol en formation de plus d'une dizaine de Warbirds, dont 4 DC3/C47 Dakota. Un largage de parachutistes depuis ces appareils évoquait les opérations aéroportées du 6 juin 1944.

À Meaux, la première édition sur le thème de l'aviation pendant la Grande Guerre s'est tenue sur l'aérodrome de Meaux-Esbly (LFPE), les vendredi 13, samedi 14 et dimanche 15 juin. Le thème « L'aviation durant la guerre de 1914-1918 » a été décliné localement par l'histoire de l'aviation aux environs de Meaux. Autour de la reconstitution d'un aérodrome de campagne, différentes animations et exposi-

tions, culturelles et ludiques ont été proposées avec notamment le vol d'aéronefs d'époque à l'occasion d'un meeting aérien. Le Comité présent avec son staff et son stand d'information a été pris d'assaut par le public enthousiaste et curieux devant les pendulaires disposés par le club Veliplane et le club RATP ainsi que les paramoteurs de Hugo Ripoli.

À l'aéroport du Bourget (LFPB), le dimanche 13 juillet l'Aéro-Club de France en collaboration avec Aéroports de Paris et l'Armée de l'Air, a organisé un événement « La Grande Guerre des aviateurs » qui marquera le lancement officiel des célébrations du centenaire de la guerre de 1914.

Ce fut l'occasion de découvrir une soixantaine d'avions de toutes les époques. Et malgré une météo maussade, nous avons découvert le spectacle en cinq tableaux chronologiques de la 1ère Guerre mondiale à l'aviation d'affaires en passant par l'entre-deux-guerres, la 2ème Guerre mondiale et l'épopée commerciale.

Puis les démonstrations de la Patrouille de France, de l'équipe de voltige de l'Armée de l'Air, de Yak russes de 1945



et présentation statique du Spirit of Saint-Louis venu des États-Unis ont rythmé la fin de l'événement.

Au-delà de sa présence active dans les manifestations, le Comité accompagne sous forme de coups de pouce les actions des clubs dans différents domaines.

Le mercredi 18 juin 2014, Mohamed Azzouni, Président et René Vigié, Secrétaire du Comité régional et membre du Comité directeur de la FFPLUM ont accompagné une action en direction des jeunes dans le cadre d'un projet financé par le Comité via l'association CRACS.

Une vingtaine de jeunes d'un collège de la Plaine-Saint-Denis a participé à la découverte de l'univers aéronautique et en particulier celui de l'ULM. Cette journée s'inscrit dans le cadre d'un projet d'établissement en vue de proposer à la rentrée prochaine la mise en place d'un atelier BIA et le brevet ULM. Le club des « Chiffons Volants » de Montdidier (LFAR) sous la houlette de Docteur Assaad Assaker éga-





Voilà le déroulement d'un début d'été en IDF avec l'engagement des partenaires et particulièrement les bénévoles des clubs et du Comité régional Île-de-France.

À bientôt sur vos plateformes ou dans les différentes manifestations.

Bons et agréables vols !



Mohamed Azzouni
Président du Comité régional ULM d'Île-de-France

Email : comite@ulm-iledefrance.fr
Site : www.ulm-ile-de-france.ffplum.com



lement membre directeur de la FFPLUM a accueilli et co-animé cette journée.

Au programme, la découverte de l'aérodrome, ses espaces et ses acteurs, la présentation du mouvement ULM animée par le Comité, le programme du BIA par le représentant du Rectorat de Créteil (CIRAS) M. Pierre Theillere et enfin, compte tenu de la météo du jour les vingt baptêmes réalisés sur deux machines 3 axes.

Un barbecue convivial a été organisé avec l'ensemble des pilotes et les acteurs du projet.

À l'issue de cette journée, nous avons une nouvelle fois observé l'engouement des jeunes qui restera pour certains un bon souvenir à partager et pour d'autres pourquoi pas le début d'un projet à poursuivre dans l'établissement et dans un de nos aéroclubs de la région.

Publicité



La vente...



Groppo Trail

Pendant que vous hésitez, les autres volent !

Ne reportez plus votre envie de voler sur votre propre appareil : offrez-vous l'ULM de vos rêves !

Groppo Trail, Pioneer 200, Kite, Pioneer 300, appareils neufs, occasions récentes ou kits : Silvair dispose d'appareils en stock ou rapidement livrables.

Un essai en vol vaut mieux qu'un discours : venez les essayer et réparez aux commandes... ou profitez de l'hiver pour monter votre kit.

Consultez-nous : nous avons la solution qui saura vous satisfaire.

Et n'oubliez pas : Silvair, c'est aussi une école ULM et hélico et votre centre de maintenance.



Pioneer 200-300



Kits Groppo & Pioneer



... et l'après vente !

Confiez la maintenance de votre appareil à un spécialiste !

Importateur officiel Alpi-Aviation, Groppo, agent Tecnam, école ULM, hélico et Classe-6, Silvair est, depuis dix ans, reconnu pour son sérieux et sa compétence.

Le Centre de Maintenance Silvair est le prolongement logique des activités de vente et de formation et assure l'entretien et le suivi de la flotte Silvair et de ses clients, l'entretien, la réparation, le dépannage, le montage d'accessoires et la rénovation complète de votre appareil.

Tous travaux d'entretien, réparation, dépannage

Entretien cellule et moteur

Menuiserie, ébénisterie, entoilage, composite

Visite d'inspection périodique - Réparation

Rénovation complète ou remise en état

Vente et installation Flybox, AvMap, strobes...

Modification ou conception planche de bord

Hélices GT Tonini, hélices DUC

Pièces d'origine Alpi-Aviation, Groppo...



Distributeur officiel

Pioneer - Groppo - Tecnam - Helico

www.silvair.fr

86100 Châtellerault - LFCA

(Près du Futuroscope)

Tél. : 05 49 90 20 78





COMITE REGIONAL ULM



TOUT COMME EN PACA,

le mécénat... y'a plus qu'à...!

Pour commencer, comme il se doit, un peu de théorie

Le mécénat a beaucoup évolué et désigne une personne physique ou morale, comme une entreprise, qui apporte un soutien financier, humain ou matériel, sans contrepartie directe, à un projet culturel ou un artiste, ou au sens plus large, à tout domaine d'intérêt général : recherche, éducation, environnement, sport, solidarité, innovation, etc.

Depuis les années 1990 plusieurs lois ont fait évoluer son cadre qui bénéficie d'un régime fiscal avantageux, comme la loi Aillagon de 2003, qui permet aux entreprises 60 % de déductibilité fiscale des dons effectués.

Outre cette logique fiscale très intéressante, il s'agit d'un échange de bons procédés. Le mécène bénéficie d'une bonne



image et d'une reconnaissance, à l'intérieur et à l'extérieur de son entreprise.

Depuis presque deux ans les discours officiels, à quelque niveau que ce soit, sont clairs : « Il y a moins d'argent à distribuer parce que l'on nous en donne moins », ce qui se traduit en clair par : moins de subventions.

Pour continuer, un cas pratique : PACA

1/ Politique de communication

Notre principe fondamental « se faire connaître » nous a permis de tisser des liens avec toutes les instances locales et régionales dans les domaines administratif, politique et sportif.

2/ Politique de formation

Nous essayons de nous former au moule administratif, notamment grâce aux forma-

tions régulièrement proposées par notre CROS, excessivement intéressantes.

3/ Dynamique de projets

Pas de subvention sans projet et pas de mécénat sans projet intéressant et innovant pour donner le change au mécène.

4/ Statuts

Le système associatif ne se limite pas au dépôt des statuts de l'association, il peut donner une autre dimension administrative, celle d'« Association d'Intérêt Général » qui permet alors de partir en quête de mécènes car, seule une association de ce type permet la défiscalisation.

5/ Procédure

► Contacter les services fiscaux préposés aux associations afin de se faire reconnaître « Association d'Intérêt Général » grâce à un imprimé à remplir puis validé par l'administration.

► Monter des projets innovants car on ne peut décemment se présenter à un mécène potentiel sans un dossier précisant clairement l'objectif et la budgétisation.

À titre d'exemple, nous avons lancé trois projets qui ont pu aboutir grâce à un mécénat d'entreprise et de collectivités locales :

1.

Faire monter une cellule de Savannah dans un lycée aéronautique afin de faire voler les jeunes à moindre coût - Population porteuse : les jeunes.



2.

Financer des pylônes gonflables pour permettre à notre compétiteur paramoteur régional, Jérémy Penone, de s'entraîner - Créneaux porteurs : la compétition, les jeunes.

3.

Créer une piste à Meyrargues pour une école de paramoteur électrique - Créneaux porteurs : le développement durable, les jeunes, les personnes à mobilité réduite.

Pour terminer, une évidence :

Si nous voulons continuer à voler comme nous le faisons, si nous voulons faire avancer l'ULM, avoir une posture de responsables et non d'assistés, mais surtout si nous voulons attirer des jeunes et continuer à être innovants, alors allons à la rencontre des autres et bougeons-nous !



Corinne
Monloubou
Comité
régional
ULM PACA

Aviation et Pilote

2014-2015

HORS-SÉRIE

LE GUIDE PRATIQUE

AVION - ULM - HÉLICO

Se former
Acheter
Entretenir

4 QCM
pour tester vos
connaissances !



Piloter, s'équiper, voyager...

France métropole : 7,50 € - DOM : 8 € - BEL : 8 € - CH : 12,70 FS - TOM : 10,90 xpf

92 pages
de conseils
et d'infos

Casques
Montres
Applis
GPS...

... Bien choisir!

L 15885 - 20 H - F: 7,50 € - RD



7,50 €*
Par correspondance
ou en formule
Abonnement

*Hors Frais de port

**AVION
ULM
HÉLICO**

**PILOTER
LOUER
APPLIS
ÉQUIPEMENT
ACHETER
VOYAGER
QUIZZ
GPS...**

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

JE COMMANDE PAR COURRIER (PORT INCLUS)

France / 1 exemplaire HS : **9,90 €**

DOM/TOM Etranger / 1 exemplaire HS : **11,50 €**

* Pour commander plusieurs exemplaires, nous contacter.

EN FORMULE ABBONNEMENT (MENSUEL + HS)

France 6 mois + HS : **36 €**

France 1 an + HS : **66 €**

CEE 6 mois + HS : **42 €**

CEE 1 an + HS : **76 €**

Vos coordonnées : NOM Prénom

Adresse : Code postal :

Ville : Pays : Tel : Mail :

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de « SEES »

carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
commandez-le sur

www.aviation-pilote.com



ANTI-FROID

Blouson pilote Workguard

75€

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.



Parka 3en1

75€

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



Polaire Ben

ANTI-FROID

30€

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



LE PRIX

T-Shirt Impérial

12€

Col rond avec bord côte, couleurs : orange ou vert pomme, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné, tailles : S, M, L, XL.



T-Shirt Moon

Col en V avec bord côte, couleurs : violet ou vert pomme, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné, tailles : S, M, L, XL.



T-Shirt Master

12€

Col en V avec bord côte, couleur : violet, jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné, tailles : S, M, L, XL.



Polo Spring II

Couleur violet, maille piquée 210 gr., 100 % coton peigné, col et manches en côtes, 4 boutons, tailles : M, L, XL, XXL.



Polo People

20€

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



10€

Casquette Urban

complètement fermée à l'arrière ce modèle "army" très tendance, réalisé en coton souple délavé. Rivets d'aération. 3 couleurs au choix : beige, vert olive ou noir. 2 tailles au choix : S/M (57 cm) et L/XL (59 cm).

2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX



17€

franco

Carte VFR

"Jean Bossy"

Ech.: 1:1 000 000

NOUVEAU



20€

Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.



5€

Blouson polaire Falcon

100% polyester micropolaire anti-boulchage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage :

300 gr/m²

30€

Couleur : marine Tailles : M, L, XL, XXL

NOUVEAU



Manche à air

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

2 TAILLES

110€ Long. 2,50m Diam. 0,50m Circonférence 1,57m

190€ Long. 4,00m Diam. 1,00m Circonférence 3,14mm

Poster mural

Cartabossy **BASULM**

Retrouvez l'intégralité des bases ULM et des aérodromes - édition 2014. Dim.: 117x130 cm. Papier pèliculé mat, 4 œillets de fixation. Ech.: 1:1 000 000



24€90

prix franco de port

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

Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. 100% polyester tricoté. BS EN471: 1994 Classe 2. Deux bandes haute visibilité de 5cm sur le corps et une sur chaque épaule. Fermeture velcro®. Grammage : 120 gr/m² Tailles : XL - XXL

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

8€50





ULTRA LEGER

Gilet Multipoches typé "Tour ULM"
Couleur naturel, en sergé de coton. Grande poche avec glissière à l'arrière. 2 poches intérieures à fermeture facile. Taille unique.

25€



CHAUD

35€



30€



Coloris beige, 100 % coton lavé CANVAS, 2 poches sur côtés. 3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie.

Blouson polaire Penduick

68€

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

Gilet Warm

100 % nylon enduit, Doublure ouate polyester. 2 poches devant, 1 poche côté droit serrée par un cordon élastique, 2 poches intérieures (1 zippée et 1 téléphone). Couleur bleu marine, tailles : S/M/L/XL/XXL.

Gilet Mélodie

Couleur naturel, micropolaire 100 % polyester, fermeture zippée. Coupe cintrée. 2 poches zippées. Tailles : S, M, L, XL.

Pantalon Safari

40€

Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



T-Shirt Victory

12€

Col en V. Couleur : Marine ou blanc. 95 % coton peigné, 5 % élasthanne. tailles : M, L, XL, XXL.



Polo Rugby

QUALITÉ

33€

100 % coton peigné, col blanc, poignets élasthanne, couleur bleu Navy tailles : M, L, XL, XXL.



Sweat-Shirt New Supreme

25€

Couleurs : bleu Royal ou Bordeaux, moleton gratté 280 gr. 50 % coton, 50 % polyester, poignets élasthanne tailles : M, L, XL, XXL.



Chemisette Popeline

22€

Coloris : blanc. Mélange 65 % polyester, 35 % coton. Manches courtes. 2 modèles Homme ou Femme. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Ecussons

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



Porte-clés fédéral
En cuir véritable, acier nickelé, logo fédéral gravé.

6€



3€

Pin's inox
Diam.: 22mm.



10€

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

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

Bon de commande

merci de livrer cette commande

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)

* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

- Ecussons et Pin's : 1,00 €
 - Autres articles : Forfait 8,00 €
- FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger nous consulter

MONTANT TOTAL des articles ▶ ,€

PORT * ▶ ,€

TOTAL en euros ▶ ,€



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex



Antho Fly Day's 4



Une belle météo pour nous lors de ces AnthoFly Day's 4, évènement dont l'ampleur a dépassé les précédentes éditions. Les très nombreuses animations (baptêmes ULM, hélico, 4x4, quad et aéroglisseur, simulateur de vol, expo motos et voitures anciennes et de course, château gonflable, mini quad, VTT freestyle, chute libre, stands divers, buvette et soirée dansante) ont attiré un public nombreux et enthousiaste.

Les bénéfices de l'édition 2013 ont été remis à Dominique Méreuze pour la Fédération et à Louis Collardeau pour le Comité régional Rhône-Alpes lors du dîner dansant.

2014 permettra encore d'offrir aux jeunes pilotes ULM des stages axés pour leur formation et la sécurité surtout.

Un immense merci à toute l'équipe de bénévoles de l'association AnthoFly.

Sylvie Seignobeaux
Présidente de l'association



Association AnthoFly
La Ferme de la Goubetière
0, rue Philippe Tormento
26300 Bourg de Péage
Tél : 06 09 63 07 72

 **Association AnthoFly**
 www.anthofly.fr/



KIT Sécurité Balisage Terrains ULM



Toujours avec l'aide de la DGAC et compte tenu des demandes qui nous sont adressées la Fédération renouvelle cette année l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM.

Depuis 2011 c'est près de 125 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.

Pour mémoire cette opération entre dans le cadre des actions visant à renforcer la sécurité, à améliorer les infrastructures et forme avec le développement de  un ensemble cohérent pour l'identification des bases ULM.

Cette opération n'est possible qu'avec l'aide de la DGAC.

C'est la mutualisation des commandes qui nous permet de vous proposer d'équiper votre terrain dans des conditions particulièrement avantageuses. En effet la valeur de ce KIT livraison incluse est de l'ordre de 700 €.

→ Comme pour les années précédentes un numéro d'ordre sera attribué à la réception des demandes, le nombre de kits étant limité.

Pierre-Henri Lopez
Vice-Président FFPLUM
Administrateur BASULM

Sont exclus de l'offre,
les structures ayant
déjà obtenu 1 Kit.



150 €

Conditions d'obtention du kit

- La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un

terrain, il faut se coordonner.

- Le paiement se fait par chèque (150 euros) en l'envoyant au siège de la Fédération, en joignant le coupon ci-dessous.



Détail du kit

- 20 Balises Normalisées Aviation, fabriquées en PEHD de couleur blanche. 4 trous de diamètre 6 mm permettent une fixation légère au sol. Matière composite imputrescible, poids unitaire 1,55 kg.
- Une manche à air qualité aviation de 2,50m x 0,50m (sans le mât, sans l'articulation).
- Un ensemble signalétique.
- Une notice.



Environ 36 kg.



Livré en 2 colis par la Poste,



ou 1 colis par transporteur.

Bon de commande

Nom de la Structure :

Code BASULM du terrain :

Nom & Prénom du Président de la Structure :

Courriel :

Adresse de livraison :

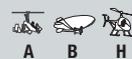
Numéro de portable (à joindre pour la livraison) :



Coupon à nous retourner, accompagné de votre règlement à la commande, par chèque à :
**FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier
94704 - Maisons-Alfort Cedex**

Cadre réservé
à la FFPLUM

Numéro d'ordre : _____



Motorisation auxiliaire
X

nouvelles Structures

M	83 ULM AVIATION LEGERE AERODROME DE CUERS-PIERREFEU ZONE CIVILE DE L'AERODROME 83390 CUERS ☎ 06 21 51 64 84	M	ALP ULM - ASSOCIATION LOISIR PILOTAGE ULM AEROPORT DE VALENCE/CHABEUIL - LA TRESORERIE 26120 CHABEUIL ☎ 06 14 41 91 05
A/M/ P/R	FLY AIR PARIS AERODROME DE MEAUX-ESBLY 77450 ISLES LES VILLENY ☎ 06 01 67 75 09 ► www.flyairparis.wordpress.com	M	AEROPALE MELUN VILLAROCHE 77550 LIMOGES FOURCHES ☎ 06 08 96 23 59
M	SAVOIE MONTAGNE AIR CLUB AERODROME ANNECY MEYTHET ROUTE DE L'AERODROME 74910 MEYTHET ☎ 06 20 45 14 28	M	CLUB ULM DU HAUT DIOIS SAINT-MARTIN 26310 LESCHES EN DIOIS ☎ 06 80 52 87 47 ► club.ulm.haut.diois.free.fr
R	AUNIS PARAMOTEUR LES CAILLEBAUDES 17170 COURCON ☎ 06 78 60 37 73 ► http://aunisparamoteur.fr	M/P/R	ULMELEC 42 9 RUE DE BRETAGNE 42400 SAINT-CHAMOND ☎ 06 10 27 09 62 ► www.ulmelec.fr
M	AVIATION RG ULM AERODROME - AVENUE DE CHAMBERY 73190 CHALLES LES EAUX ☎ 06 11 01 88 85	M/P	SARL LE DUO 104 AVENUE DE GENEVE 74000 ANNECY ☎ 06 11 49 19 97
A	GYROS AVIATION AERODROME DE ROMANS ST PAUL 26100 ROMANS SUR ISERE ☎ 06 35 32 58 64 ► www.gyros-evasion.com	M/R	ADEPAL - ASS. POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AVIATION LEGERE - AEROPORT ROUEN - VALLEE DE SEINE - RUE MARYSE BASTIE 76520 BOOS COLLECTIF ULM 4 VENTS LE GRAND CHENE 77 CHEMIN DU PETIT ENGUEIROU 83440 MONTAUX ☎ 06 61 48 08 64 ► www.facebook.com/ulmaux4vents
M	FLY FORMATION ANGERS LOIRE AEROPORT BUREAU N° 16 - 49140 MARCE ☎ 06 50 87 83 18 ► www.flyformation.fr	A/M/P	SKYLAC AEROPORT D'ANNECY MEYTHET 8 ROUTE DE COTE MERLE 74370 METZ TESSY ☎ 06 19 67 84 49
A/M/P	LES AILES DU SENEGAL AERODROME DU KALAHARI - M'BOUR 8906 SENEGAL ☎ 77 633 03 45 ► www.saly-aerodrome.com	H	HELICAMARGUE 34130 CANDILLARGUES ☎ 06 80 45 40 22 ► www.helicamargue-ulm.fr
		R	AERONATURE ROUTE D'ASPRES 34160 CAMPAGNE ☎ 06 81 13 86 52 ► www.aeronature.com
		A	LES AILES BRETONNES - LES VIGNETTES 78770 THOIRY ☎ 06 13 02 19 61

Annuaire des clubs
► www.ffplum.com/ou-voler.html

Publicité

les gens viennent de loin pour faire le plein d'UL91 à Egletons...

TOTAL

- Pompe d'UL 91 - centre de la France - Egletons (LFDE)
- Service assuré
- Cartes de crédit acceptées

Partenaire Officiel du **TOUR ULM**

Aides fédérales

IMPORTANT

À compter du 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés évoluent.

Le montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.

SONT CONCERNÉES

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

ATTENTION, CES MONTANTS SONT PLAFONNÉS.

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

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

2014



Les aides fédérales JEUNES



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

Formation pilote : plafonnée à **305 €** (sur justificatif) + **95 €**

si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.

Formation instructeur : plafonnée à **1 525 €** (sur justificatif)

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : plafonnée à **458 €** (sur justificatif)

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

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'Éducation Nationale inscrits à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.

Aide 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 d'aides.

> 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

Tel 0 800 777 107

Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

JE VOLE EN ULM, JE M'ASSURE ...

- Pour les dommages que je peux causer aux autres
- Pour mes propres dommages corporels
- Pour les dommages matériels à mon ULM

Consultez-nous ! Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com
(Assurance de prêt, Santé, Hangar, ...)

