

ULM

info



Bulletin fédéral trimestriel mars 2016 • N° 95



DOSSIER SPÉCIAL
Dominique Méréuze
par Les textes

LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Soyons optimistes !

Ce numéro d'ULM-Info est exceptionnel à plus d'un titre.

Tout d'abord comme en avait décidé l'Assemblée Générale 2015, ULM-Info est à présent distribué à l'ensemble des adhérents et il est désormais publié à 17 000 exemplaires. En augmentant le nombre, on a aussi diminué le coût en modifiant légèrement la fabrication, mais indépendamment de ces questions matérielles, on sait combien la communication est un outil essentiel pour notre Fédération. Le monde des médias change vite, parfois trop vite. Le numérique a une place déterminante et la Fédération, avec l'espace pratique ou Basulm ou la dématérialisation des licences par exemple, a souvent anticipé ces évolutions. Nous avons en projet un gros travail pour la modernisation future de notre site. Quand tout bouge, il est sain d'avoir de la stabilité. C'est la vertu du papier et d'ULM-Info. Nous essaierons toujours d'être au plus proche de ce qui peut servir les licenciés, les présidents de club, les comités régionaux, la sécurité.

Mais cet ULM-Info est exceptionnel car nous avons voulu donner une grande part à ce que Dominique Méreuze a écrit durant toutes ces années, dans les pages fédérales de notre journal. La relecture de ses textes est instructive et les débats que nous rencontrons sont souvent les mêmes. Le poids ? La sécurité ? La formation ? L'Europe ? Les terrains ? Les conflits ? La place des ULM dits performants ou des paramoteurs ? La nécessité de se fédérer ? Celle de se battre aussi ? Tout y est. Il ne s'agit pas de répéter mais de s'adapter en ayant toujours en tête ce qui fait nos racines. Cette relecture est donc stimulante.

Pour ma part, je suis devenu Président dans des circonstances particulières, car Dominique nous a quittés bien trop vite. J'assume cette lourde tâche de mon mieux, en y consacrant tout mon temps. Bien sûr il y a des insatisfactions, bien sûr il y a des conflits, bien sûr chacun a ses défauts ! Mais finalement, l'important n'est-il pas de garder le cap et de s'entendre sur l'essentiel ? La condition est de savoir se rassembler quand il le faut.

La parenthèse de cette année particulièrement mauvaise pour la sécurité est aussi à remettre en perspective statistiquement, chacun a bien compris que nous devons faire de gros efforts pour une amélioration indispensable de cette situation.

Sur un plan général, il faut constater que l'évolution de notre Fédération est globalement positive, que les licenciés sont toujours plus nombreux et que l'ULM a un bel avenir.

Il y a peut-être une qualité dont Dominique parlait souvent et qui est essentielle : l'optimisme ! Car nous avons bien de la chance de pouvoir voler dans des conditions d'accès favorables. C'est du plaisir, il faut que tous ensemble, nous nous attachions à préserver nos acquis, à faire découvrir notre pratique et la faire partager.

Soyons optimistes !
Volons, toujours prudemment.

Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



2	Editorial <i>par Pierre-Henri Lopez</i>
3	Dossier spécial Dominique Méreuze par les textes
16	L'actualité ULM
18	Boutique fédérale
20	Sécurité, renforcer la Commission sécurité <i>Thierry Couderc</i>
22	Sécurité, le vent phénomène météo <i>Eric Galvagno</i>
25	Formation Instructeur <i>Pierre-Henri Lopez</i>
25	Dates Compétitions nationales
26	Espace aérien en 2016 <i>Gérard Coffignot</i>
28	Assises nationales paramoteur <i>Philippe Ganaye & Thierry Faivre</i>
30	Compétition Internationale WAG à Dubai <i>Jean-Marc Seurin & Pascal Vallée</i>
32	Au féminin <i>Monique Bouvier</i>
34	Juridique <i>Serge Conti</i>
36	Comités régionaux <i>Corinne Monloubou & Thierry Gobert</i>
38	Dématérialisation <i>Jean-Claude Hanesse</i>
40	Rappels fédéraux, et nouvelles structures 2016 <i>Nicole Focas</i>
41	Basulm pensez-y !
42	Les aides fédérales



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



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.

Directeur de la Publication : Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot

Ont collaboré à ce numéro : Monique Bouvier, Corinne Monloubou, Nicole Focas, Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, Gérard Coffignot, Philippe Ganaye, Thierry Faivre, Jean-Marc Seurin, Pascale Vallée, Thierry Gobert.
Crédit Photos : FFPLUM, Marie Le Dorze, Noëlle Macarion, P. Tisserant, P. Marguier, Air Création, DTA.
Design & fabrication : Agence CA2S - 07 88 49 20 52
Imprimé en France à 17 000 exemplaires.
ULM Info 95 © Tous droits réservés FFPLUM - 03.2016



DOMINIQUE MÉREUZE par Les textes

Dominique Méreuze, président de la Fédération Française d'ULM de 1998 à 2015, était un homme charismatique. Cette qualité apparaissait comme une évidence. Il aimait parler, convaincre, avec habileté et séduction, avec une énergie généreuse qui débordait souvent la contradiction par cette passion qu'il y mettait. Il ne comptait pas son temps et nous sommes nombreux à avoir assisté en Assemblée Générale, sur le Tour ULM, en Comité directeur, à Blois, sur les terrains, dans la myriade de réunions techniques à cette manière de capter, parfois de la monopoliser, la parole. Au point que dans certaines circonstances, il était difficile d'en placer une, même pour aller dans son sens et il ne faut pas cacher que cette parole pouvait avoir quelque chose d'aliénant et de frustrant pour l'interlocuteur. Ses proches savent l'usage chronophage qu'il faisait du téléphone toujours pour la bonne cause, celle de la conviction et de la nécessité de mettre la Fédération en ordre de marche. Mais cette force débordante était toujours respectueuse de son interlocuteur et il créait de grandes sympathies sachant avec un sourire, une présence constante montrer ses grandes qualités humaines.

Mais derrière ce Dominique de l'oralité, il y avait le Dominique de l'écriture. Il était très attaché à cet aspect de sa fonction dont il disait souvent qu'il était le plus important. Dominique écrivait bien, avec facilité et d'une belle encre bleue. Il était fier de ses études littéraires et de son goût permanent pour la lecture : l'histoire surtout et tout ce qui pouvait aiguïser sa curiosité. Il lisait de tout comme les grands lecteurs qui aiment écrire. Il aimait notamment partager ses lectures. Les fameux « Lu pour vous » qui répondaient aux « Ecrit pour vous ».

Dominique mettait toute son énergie dans la lecture attentive, précise, minutieuse. Ses formulations, même dans un simple courriel, n'étaient jamais approximatives et il aimait déployer avec rigueur une argumentation complète sans perdre l'attention du lecteur pour le convaincre avec passion.

Outre les écrits officiels, les rapports, les échanges incessants, Dominique avait choisi de communiquer par le biais de deux grands supports : ULM-Info auquel il a toujours attaché le plus grand prix et les pages fédérales mensuelles qui parurent dans la plupart des magazines aéronautiques, à commencer par celui qui a toujours été intimement lié à notre mouvement, Vol Moteur. Cette communication avait un coût mais l'ULM devait avant tout gagner la bataille de l'image, tant les préjugés sur sa pratique étaient et sont encore nombreux.

Petit à petit, Dominique a donné un ton à notre mouvement, un style bien à lui. Cet ADN, cette moelle, viennent principalement de ses nombreux écrits. C'est d'ailleurs à partir d'eux que se construisait sa prise de parole et non l'inverse. Ils étaient destinés aux ULMistes bien sûr mais tout autant à ceux qui, appartenant au grand monde de l'aviation, connaissaient mal l'ULM. C'est donc à partir d'une communication vers l'extérieur que se constituait la cohérence interne.

Dominique était un ambassadeur et un leader.

Je l'ai accompagné depuis 2001 dans cette tâche et je lui disais souvent que lorsqu'il ne serait plus président, nous n'avons jamais vraiment imaginé ce moment, je lui ferai un volume spécial de la Pléiade ! Nous en rigolions. Sans tomber dans la nostalgie, ni l'exercice de sanctification, j'ai eu beaucoup de plaisir, et un peu de tristesse aussi, celle du temps qui passe, à relire ce Dominique-là. Cela permet très nettement de clarifier ce qui nous anime.

Bien sûr, Dominique n'a pas tout inventé et il n'était pas seul, bien au contraire, mais il a porté fort et clair les bases de notre mouvement en les inscrivant dans son histoire et en l'adaptant à notre modernité.

Nous avons choisi de regrouper certains de ses textes autour de quelques grands thèmes qui sont autant de repères. Pour ceux qui l'ont bien connu, c'est une manière de retrouver derrière sa plume, puis son clavier, un homme de cœur. Pour les autres, c'est peut-être aussi l'occasion de se forger une idée ferme de ce que nous voulons et de ce que nous sommes.

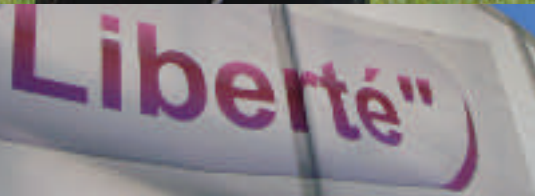
Bonne lecture.
Vive Dominique.
Vive l'ULM.

Sébastien Perrot



SOMMAIRE

- 4 Liberté
- 6 Émerveillement
- 8 Révolte
- 9 Fédérer
- 10 Le monde de l'ULM
- 11 Sécurité
- 12 Europe et 450
- 13 le Tour ULM et Blois
- 14 Emotion
- 14 Prix D. Méreuze



Liberté

Nous commencerons par le plus simple, le plus essentiel aussi, la liberté. C'est un mot qui revient très souvent. Mais en février 2010, Dominique est inspiré. Il dit à la fois la passion et les équilibres nécessaires.

“ Amoureux de liberté !

Que nous souhaiter de mieux (...) que de conserver ce qui fait de nous des femmes et des hommes responsables : la LIBERTÉ.

Il est en effet, par les temps que nous connaissons, tout juste raisonnable de souhaiter simplement que l'on ne nous la restreigne pas un peu plus encore ; c'est-à-dire qu'elle ne soit pas une fois de plus l'objet des mêmes atteintes que celles qui la minent régulièrement depuis quelques années, dans tous les domaines, au nom de la sécurité, de la sûreté et du principe de précaution. Notre aviation légère et ultra légère n'échappe malheureusement pas à cette règle. Institutions européennes ou nationales rivalisent souvent d'idées et de solutions qui restreignent les champs de notre libre arbitre et de nos possibilités de choix. Au point que nous devenons de moins en moins responsables de nos décisions et que, plus généralement, l'infantilisation nous guette... alors que paradoxalement, les tribunaux nous rendent responsables de la moindre anicroche !

La LIBERTÉ est un état opposé à la contrainte et à la servitude ; c'est aussi le pouvoir d'agir ou de ne pas agir, ainsi que celui de choisir (Larousse). C'est un état que nous, pilotes d'ULM, revendiquons... !

Il ne nous sera jamais consenti ou garanti sans que nous soyons assez vigilants, prêts à nous exprimer, à revendiquer et à nous battre s'il le faut. Ni la résignation, ni le doute ne doivent nous habiter. Nous n'avons pas à courber l'échine.

Pour de multiples raisons, toutes plus pertinentes les unes que les autres, et certaines

même destinées à nous culpabiliser, les tendances du temps sont à l'encadrement, à la surveillance et à la répression. Les libertés ne nous donnent donc pas l'impression de s'étendre ; bonne raison alors pour faire savoir que nous n'acceptons pas que celles que nous connaissons soient réduites chaque fois un peu plus. Alors que l'anniversaire de la chute du mur de Berlin vient d'être dignement et très officiellement fêté à travers toute l'Europe, devrions-nous accepter des contraintes sur nos aérodromes, nos aéronefs, nos installations, nos vols et nos personnes qui nous ramèneraient à des mesures adoptées à l'époque dans les ex-régimes du bloc de l'Est de derrière ce même mur.

Nous sommes de grands amoureux ; des amoureux de « LIBERTÉ », parce qu'en tant que personnes et pilotes responsables, nous voulons pouvoir faire des choix, dans un cadre aussi ténu que possible, mais que nous savons respecter. Nous ne sommes pas des « libertaires », c'est-à-dire des partisans de la « liberté absolue », comme l'on nous qualifie encore trop souvent par abus de langage ou par volonté manifeste de nous marginaliser.

Nous revendiquons simplement un statut d'adulte, le respect de notre passion et de nos décisions ; nous osons dire qu'il faut nous faire confiance, parce que dans le cas contraire nous aurions l'impression d'être assimilés à des robots, programmés pour obéir, pour agir aveuglement en fonction de règles et de règlements propres à nous ôter tout esprit d'initiative et tout plaisir.

Ce n'est pas cela la vie ; si nous volons en ULM, c'est parce qu'avant tout, nous aimons notre « LIBERTÉ ». ”

Février 2010

Cette déclaration d'amour est analysée de manière plus précise à l'occasion d'un baptême que Dominique fit sur un P51 Mustang au meeting de la Commemorative Air Force à Midland au Texas.

Elle permet d'articuler la liberté à la responsabilité, autre mot récurrent. Cette articulation est assez libérale. Non pas au sens que l'on donne à ce mot en France (libéralisme économique et conservatisme sur le plan social) mais aux Etats-Unis.

D'où la référence inspirée à Tocqueville qui permet de souligner l'originalité de la réglementation ULM élaborée au début des années 80.



“ (...) Mais je retire aussi de ce vol une leçon de démocratie : j'ai certes perdu dix minutes à signer une multitude de décharges ; à la suite de quoi l'administration nord-américaine a considéré que j'étais libre de mes choix, assez adulte et responsable pour les assumer, que j'étais assez grand garçon pour savoir ce que je devais faire de ma vie, et prendre des risques calculés, n'engageant que moi-même. En même temps, je participais à la pérennisation du patrimoine aéronautique des USA.

Puis par comparaison, je me suis rendu compte, avec cette fois-ci encore plus d'acuité que d'habitude, qu'en France, dans les mêmes circonstances, je ne risquais pas de perdre ces dix minutes de temps de signatures, puisque l'Etat souverain m'interdit d'office de monter à bord de ce type d'appareils de collection, décidant pour moi des mesures de sécurité à appliquer à ma personne, considérant que je ne

suis pas assez adulte et responsable pour analyser et décider par moi-même de ce que je peux et veux faire.

Voilà donc une grande différence de conception de la liberté individuelle et de la notion de responsabilité. C'est une notion étriquée qui a fait et continue de faire tant de mal à l'aviation légère traditionnelle.

C'est a contrario parce que les créateurs de la réglementation ULM ont à l'époque choisi la voie d'un système déclaratif simple, basé sur la « responsabilité individuelle » que le mouvement Ultra Léger Motorisé connaît un tel succès et un tel développement.

Et pourtant, cette réglementation adaptée est sans cesse menacée, par ceux qui veulent toujours penser et décider pour nous. Raison de plus pour continuer sans relâche notre combat afin qu'ils ne triomphent pas et que nous puissions vivre longtemps encore sous un régime véritablement démocratique, celui qui permet à chacun de prendre véritablement ses responsabilités. ”

Novembre 2008

Au fond, croire en la liberté c'est être foncièrement optimiste et cette psychologie positive et volontaire était un trait essentiel de la personnalité de Dominique.

“ Non... l'avenir n'est pas sombre !

(...) Il ne nous faut pas être non plus béats et euphoriques devant le formidable développement du mouvement ULM, une progression qui inquiète... les autres ! Il nous faut être simplement persuadés que rien n'est jamais définitivement acquis et que chaque jour est un jour de bataille... Notre Liberté, nous devons la mériter !

Au diable donc l'immobilisme qui rassure, les certitudes qui endorment... le réveil serait trop cruel.

Mais au diable également le pessimisme qui ronge. L'espoir se forge... et nous devons le forger nous-mêmes.

Le nombre de jeunes est en progression (même lente...), nos pilotes sont fidèles à notre Fédération (les chiffres le confirment...), des milliers de bénévoles

se dévouent chaque jour à la cause de l'ULM, les administrations nous font globalement confiance et nous écoutent, nous proposons, nous organisons et nous réalisons.

Nous devons être d'infatigables optimistes, sans oublier les réalités. Le contraire nous démotiverait... et demain nos ballades dans le ciel ne seraient plus que vagues souvenirs !

Il y a sans aucun doute plus de raisons d'espérer que de se lamenter pour notre avenir ; mais à la seule condition que tous ensemble, nous ayons la volonté inébranlable d'être rassemblés et déterminés... ”

Novembre 2008

Dans une page d'octobre 2007 “ Tout est possible ! ” Dominique montre à la fois que les choses peuvent changer dans le bon sens mais aussi parfois dans le mauvais, si l'on abandonne le combat ou la mobilisation.

L'optimisme n'est donc pas béat. Il donne un prix à notre liberté. Dans tous les cas :



“ Il n'est pas sain pour le moral de passer son existence à se lamenter... y compris quand il n'y a pas lieu de se plaindre ! ”

Janvier 2008



Emerveil

Notre liberté n'est pas abstraite, elle correspond à une expérience bien précise, physique et extraordinaire : le plaisir du vol. Comme le dit Gaston Bachelard, "le vol parle à tous les sens".

L'aviation, c'est une passion sensible qui nous fait retrouver un goût simple, parfois enfantin, de la joie, du plaisir, de la simplicité. Plaisir de la découverte, des machines, des paysages, des terrains, des rencontres.

L'ULM permet à la fois de retrouver cette simplicité et cette diversité.

“ Aviation Légère et Ultra Légère « Champêtre »... Une même passion !

Samedi, rencontre ulmiste à Bernay à l'occasion de la réunion du Comité régional de Haute Normandie.

Dimanche, rencontre de pilotes d'avions légers « champêtres » sur le petit terrain privé de La Harazée dans la Meuse.

A chaque fois, une vingtaine d'aéronefs présents, une cinquantaine de convives, des conversations de passionnés, des grillades sous le soleil, une ambiance familiale, conviviale, heureuse... en un mot, de la vérité, de l'authenticité, de la passion, du pur bonheur.

On aurait pu inverser ou mélanger ces deux rencontres sans que rien ni personne ne paraisse incongru ou pas à sa place... si l'on veut bien se souvenir que nous affirmons voler légers, authentiques, simples, humbles, proches de la nature, pour simplement le plaisir... le fun comme disent les jeunes,... et les moins jeunes !

Je n'ai véritablement pas regretté le trajet en voiture vers la Normandie pour y retrouver des amis, puis le retour pour honorer le lendemain en vol l'invitation de mes amis « devenus » de la Meuse.

Nous vivons la même passion, avec la même philosophie ! Il nous faut donc faire admettre ensemble à certains de nos fossoyeurs, ou même dirigeants, ainsi qu'à quelques fonctionnaires de nos administrations de tutelle, que l'avenir ne passe pas forcément par le tout technologie, les boutons très très nombreux, les transpondeurs, le poids, la vitesse, les trains rentrants et pas variables...

Tout cela mérite d'avoir une place... mais pas toute la place ! Les sentiments existent heureusement encore !

Légère ou ultra légère, l'aviation « champêtre » est toujours vivace... celle qui nous intéresse... celle de la passion ! ”

Juin 2002

“ Retour à la simplicité.

Il suffirait parfois de penser un court instant à nos voisins qui volent simplement en revant, installés aux commandes d'un ULM... au sol ; et peut-être en relativisant nos problèmes, éprouverions-nous encore plus de plaisir à profiter de la chance que nous avons. ”

Juillet 2008

lement



“ Willkommen !

En ce début du mois de juin 2009 et en fin de matinée, nous sommes deux pendulaires qui survolons les contreforts de la Forêt Noire en Allemagne. Le point météo, fait par un professionnel, nous laisse entrevoir une météo tout à fait « volable » en sécurité (visibilité et plafond) ; juste prévoit-il des grains à contourner.

Presque une petite heure après le décollage, un brusque phénomène commence à nous inquiéter : à folle allure monte des vallées et des forêts une brume qui envahit tout le paysage environnant constitué de forêts, hauteurs et vallées.

Nous sommes en ULM et ne pouvant prédire l'ampleur et la durée de cette manifestation météorologique soudaine, nous décidons d'un commun accord de prudemment « vacher ». Des champs au-dessous semblent accueillants... il n'en sera peut-être pas de même plus loin ! Celui qui est élu se situe en bordure de route et à la limite d'un petit village. Une fois posés et alors que nous devisons sur la suite des événements, le propriétaire du champ, un paysan qui fertilise son champ d'à côté, vient aimablement s'enquérir de nos besoins ; un homme d'un

certain âge qui travaillait avec lui nous rejoint et au cours de la conversation, nous fait savoir qu'il est le Maire du village. Au bout de quelques minutes il quitte les lieux sur son tracteur, ce qui ne manque pas de nous interpellier : va-t-il revenir avec la maréchaussée locale ? Les ennuis véritables allaient-ils commencer ?

Une vingtaine de minutes plus tard, Monsieur le Maire revient avec sa voiture : il ouvre le coffre et nous offre du café chaud dans des tasses, des croissants frais et des sandwiches « fromage et jambon ».

En fait de maréchaussée soupçonneuse, c'est un bon petit déjeuner, offert par Monsieur le Maire en personne qui est venu à notre rencontre. Un troisième homme, Mr Vogel (« Oiseau » en allemand, ça ne s'invente pas !) se met à notre disposition pour nous accompagner jusqu'à la prochaine ville, à une vingtaine de kilomètres, pour nous permettre de louer un véhicule afin de récupérer housses et remorques (il faut en effet vite se décider car ce samedi les loueurs de voitures ferment leurs établissements à 12h00).

Enfin, cerise sur le gâteau, en soirée, arrivant sur les lieux pour embarquer nos ULM, nous constatons que, d'initiative, Mr Vogel et l'agriculteur ont déposé quatre grandes baches sur les ailes et les chariots pour les protéger des grains de l'après-midi.

C'est une petite histoire toute simple et sans prétention et que nombre d'entre vous ont certainement déjà vécue. Mais puisque j'ai le privilège de pouvoir m'adresser à des milliers de lecteurs, je voulais témoigner qu'au-delà des « empêcheurs de tourner en rond » et des « casques à pointe », il existe encore beaucoup de convivialité, de gentillesse et de solidarité chez nos contemporains. Témoigner également de ce que peut aussi nous révéler la pratique de l'ULM : la

rusticité, la découverte, le sens de l'initiative, l'adaptation aux événements, la prise de décision. Bons vols ! ”

Juillet 2009



“ Pourquoi ne nous aiment-ils pas ?

Le monde est ainsi fait que la jalousie et la frustration dictent leurs actes à trop de nos contemporains. C'est pourquoi, au-delà de nos arguments réglementaires, de nos mesures et de nos statistiques, il nous faudra aussi nous transformer en psychiatres si nous voulons espérer un tant soit peu avoir gain de cause face aux « furies » qui veulent nous voir disparaître, plus pour satisfaire leur frustration qu'obtenir une réduction des nuisances.

Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, je leur conseille d'aller voir le film « Avatar »... pour voler et planer durant presque trois heures dans un décor merveilleux et stupéfiant. En quittant ce spectacle de rêve, j'ai mesuré combien était grande la frustration de ceux qui n'étant pas pilotes, n'avaient aucun espoir de vivre ce fantasme, qu'au contraire nous avions, nous, à portée d'ailes. ”

Mars 2010



Révolte

L'amour de la liberté, le sens des responsabilités, sont d'autant plus forts que l'on sait dénoncer les injustices ou les formes sournoises de la servitude. Dominique avait une réputation de tempérament bien trempé souvent craint dans les réunions.

Mais cette polémique est en fait l'autre visage de la passion. On souffre trop souvent et en particulier dans le petit monde de l'aviation, des phrases toutes faites, des convictions molles ou de vieilles incantations qui masquent les profonds changements. Bref, c'est en s'opposant que l'on se pose, c'est en s'indignant que l'on se rassemble.

Dominique qui fut commandant CRS durant 35 ans avait un sens aigu de cette exigence et ce n'est qu'une apparente contradiction.

Dans une page fédérale de février 2007, il n'hésitait pas à citer :
“La résistance naît de l'inacceptable”...

(Geneviève De Gaulle-Anthonioz)



et qu'elles fassent tout le nécessaire pour que leurs clubs, structures et adhérents la suivent strictement.

Le moins que l'on puisse écrire c'est que l'exemple ne vient pas d'en haut et que tous les arguments sont bons, dès lors que l'on dispose de la force.

Nous sommes nombreux à nous souvenir des fables de Jean de La Fontaine et de leurs morales :

- La raison du plus fort est toujours la meilleure (Le loup et l'agneau).

- Selon que vous soyez puissant ou misérable, les jugements de cour vous rendront blanc ou noir (Les animaux malades de la peste).

Et plus proche de nous, Coluche nous rappelait que « si nous sommes tous égaux, certains sont cependant plus égaux que d'autres ! »

Faut-il en conclure que rien n'aurait changé au cours des siècles ?

Il ne faudra donc pas s'étonner qu'un jour, devant ces fâcheux exemples répétés, des actions plus ou moins légales soient organisées par des pilotes excédés de tant de désinvolture...

Octobre 2006

”

“ Les fables de Jean de La Fontaine !

J'ai porté l'uniforme pendant 35 ans et j'ai toujours cru en la noblesse de mon métier, au service de nos concitoyens dans le cadre d'une Société démocratique au sein de laquelle l'Etat est le garant de l'égalité de tous devant la Loi et les Règlements... Je supporte donc d'autant plus difficilement que celui-ci se déconsidère en se moquant des Lois qu'il est lui-même chargé d'appliquer... Sous une dictature on ne relèverait même pas le fait, tant ce comportement y serait naturel... mais en démocratie !

Soulignons en outre que nos Ministères de tutelle exigent de nos Fédérations qu'elles soient des modèles en terme de respect de la réglementation en vigueur





Fédérer

Dominique n'a pas cessé de vouloir rassembler : comme Président de club, comme Directeur du Tour ULM, comme Président de la Fédération bien sûr, Président de l'EMF (European Microlight Federation), Président de l'UFEGA (l'Union des Fédérations Gestionnaires d'Assurances), délégué général du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives). Mais on ne se rassemble pas pour le plaisir, pas que..., on se rassemble autour de convictions et en travaillant ! C'est ce que Dominique appelait souvent « le sens du devoir » qui est la condition de la réussite.



“ Tous ensemble !

C'est un slogan bien connu qui fait recette au sein des manifestations revendicatives pour la défense d'intérêts communs ; il marque une volonté affichée d'être réunis pour être plus forts, plus persuasifs, mieux écoutés et mieux respectés. Longtemps, trop longtemps, nos fédérations aéronautiques ont joué leur propre jeu ; et même parfois se sont opposées de manière stérile, offrant une image de division déplorable. Ces temps sont révolus ! (...)

Le plus facile serait de fustiger ces « trucs » et ces « machins » comme certains aiment à les appeler par dérision. Mais ces rassemblements de pilotes et d'associations ne sont pas aujourd'hui seulement utiles et nécessaires ; ils sont absolument indispensables pour que nous fassions le poids et que nous soyons efficaces. Le monde administratif et politique ne s'est pas simplifié ces dernières années et il fallait s'adapter pour ne pas lui abandonner la place.

Cela impose à vos élus plus d'investissement personnel, plus de présence aux

quatre coins de la France et de l'Europe, plus de coûts en terme de déplacements qu'auparavant. La FFPLUM participe très activement et très assidument aux travaux de ces associations nationales et internationales, y occupant par ailleurs le plus souvent des postes de hautes responsabilités.

Il n'y a pas d'autre choix, pas d'autre route. Sur vos bases, sur vos terrains, sur vos aérodromes, au sein de vos clubs et associations... il en est exactement de même, bien que cela ne soit pas toujours très facile ; la pérennité de nos pratiques aéronautiques est au prix de vos rassemblements de pilotes et d'associations. Des associations qui ne voudraient pas le comprendre ont de grandes chances de disparaître face aux grandes « machines » administratives implacables qui nous font face. Alors, ayons les comportements qui sauvent... tous ensemble ! ”

Décembre 2010



“ Il y a ceux qui...

Il y a ceux qui parlent, critiquent et se moquent... Il y a ceux qui travaillent, se démènent et donnent...

Que l'esprit critique s'exerce, que les débats d'idées s'imposent, que les oppositions

jouent leur rôle, rien de plus normal, et rien qui ne soit même plus souhaitable. Mais à la condition impérative que le jeu se joue à armes égales ; c'est-à-dire que les contradicteurs aient fait préalablement l'effort d'un véritable travail d'analyse, de rassemblement de preuves, de renseignements et d'informations objectives, qu'ils sachent de quoi ils parlent et connaissent leurs dossiers. Et Dieu sait que ces exigences ne sont que très rarement réunies !

En conclusion : Mesdames et Messieurs, ne tirez à bout portant sur vos dirigeants bénévoles qu'à bon escient... au risque, dans le cas contraire, de ne plus en trouver du tout très bientôt. Et là je ne donne pas cher, en ce qui nous concerne, de notre activité favorite, le vol Ultra Leger Motorisé. ”

Décembre 2007



“ On pourrait croire que les dangers que nous encourons viennent essentiellement de nos ennemis, ceux que notre succès et notre état d'esprit chagrinent au point qu'ils souhaiteraient nous voir aller voler... ailleurs ! Eh bien, non ! ”

Mars 2008

le Monde de l'ULM

Un reproche légitime qui peut être fait au monde de l'aviation est d'être une activité d'enfants gâtés. Or la force de l'ULM est d'offrir une très grande diversité de pratiques selon les goûts et les moyens de chacun. Toute la difficulté est de préserver l'unité de cette diversité. Dominique a mené un combat incessant pour garantir cette cohérence, du lourd dossier des assurances à celui de la classe 6. Les tendances "séparatistes", des plus légers ou des plus lourds sont de "fausses bonnes idées". Il faut s'unir, pas se disperser.



“ L'ULM : quelle richesse !

C'est souvent en début d'année que nous nous prenons parfois à songer au remplacement de notre ULM pour profiter au printemps et en été un nouveau jouet, peut-être plus moderne et plus performant, ou à l'acquisition d'une première machine ; l'ULM qui nous permettra d'assouvir à satiété notre irrépressible passion de voler. C'est par ailleurs une constante humaine (et heureusement !) que de désirer connaître et posséder toujours plus et mieux. Mais il faut parfois faire la part des choses, entre le rêve d'excellence et les moyens d'acquiescer. Dans le domaine automobile qui n'a pas rêvé devant une Ferrari ou une Lamborghini, dans la rue où à l'occasion d'un Salon ? Pour finalement se retrouver, heureux tout de même, au volant d'une modeste petite voiture d'occasion, sans se sentir frustré pour autant. Et la petite cylindrée possédée à 20 ans aura parfois la chance de se transformer en une confortable et puissante voiture après la soixantaine, le conducteur étant patiemment monté

dans la gamme au fil des ans.

Ce qui est admis et compris pour l'automobile devrait l'être tout autant pour l'ULM... or ce n'est pas le cas ! Il ne se passe pas de semaine sans que pilotes, fonctionnaires et journalistes ne mettent en avant la dérive du monde ULM qui ne proposerait plus, soi-disant, que machines lourdes, rapides, performantes et... chères. Certes c'est en partie vrai. Mais en partie seulement. C'est en effet ignorer l'extrême richesse du parc ULM, neuf et d'occasion, qui offre à chacun la possibilité de trouver des « ailes » à sa mesure financière. Débuter à 20 ans avec un paramoteur d'occasion à 2 500 €, après avoir travaillé pendant les vacances pour réaliser un rêve devenu ainsi accessible, c'est possible. Acquiescer neuve la nouvelle « Guêpe » biplace d'Aéro Services ou le dernier « Quick », neuf ou d'occasion, reste tout à fait raisonnable pour s'envoyer passionnément en l'air. Ce qui n'empêche pas d'admirer les Dynamics et autres MCR01, Rolls des multiaxes. En pendulaire, les offres sont tout autant prolifiques en termes de simplicité et de coûts d'achat tout en « bavant » devant les derniers Tanagrs ou Combos.

Il est donc faux d'affirmer que l'ULM perd son âme, ses racines, sa simplicité et la modestie relative de ses coûts, à force de progrès permanents en termes de performances et de technologies. Les ULM accessibles et dans l'esprit existent... il faut juste accepter de les voir, sans pour cela nous priver d'admirer ceux qui pour un certain nombre d'entre nous sont hors de portée. En cela, le Salon de Blois, par exemple, est identique aux Salons de l'auto et de la moto ou du Salon nautique : on s'y rend tout à la fois pour trouver l'objet de ses desirs et... de ses moyens, et pour rêver devant l'inaccessible !

Mais finalement, ce qui compte avant tout, c'est de découvrir l'accessible ; et le monde de l'ULM, contrairement aux idées, qui malheureusement progressent, est, dans ce domaine, d'une particulière richesse. Il suffit d'ouvrir les yeux... Attention à l'arbre qui cache la forêt. Politiquement, c'est ce que je m'épuise à faire comprendre à nos interlocuteurs de l'EASA : le mouvement ULM c'est certes l'ULM haut de gamme... mais ce n'est pas que cela. Nous ne renions personne et aimons tous nos enfants du même amour : mais nous ne voulons pas que l'on masque la réalité pour ensuite mieux nous contraindre sous des prétextes fallacieux : nous serions tous extrêmement riches et nous ne piloterions que des avions. Sachons être nous-mêmes, chacun à notre mesure et selon nos moyens ! La richesse et l'étendue du marché de l'ULM nous y autorisent. ”

Janvier 2010



“ Le paramoteur tient aujourd'hui une place particulièrement importante au sein de la communauté ULM ; mais, pour être tout à fait juste, il faut également lui accolier l'adjectif « indispensable ». La philosophie qui préside à sa pratique, et qui met en avant simplicité et esprit ludique, doit en effet rester, pour les autres classes d'ULM, la référence, afin que leurs pilotes ne brûlent pas leurs ailes en cédant trop aux tentations du toujours plus lourd et plus complexe. Le paramoteur joue en quelque sorte un rôle de garde-fou salvateur qui rappelle, à chaque fois que cela s'avère nécessaire, que trop c'est trop et qu'il ne faut rien oublier de nos racines.

La pratique du paramoteur est ludique, naturelle, peu gourmande en énergie, abordable économiquement, simple à mettre en œuvre et toute orientée vers la pure joie du vol... même si sa technique de vol requiert, comme toute pratique aéronautique, mais peut-être même un peu plus, la maîtrise de soi... et de l'aéronef, patience et humilité face à l'environnement et aux forces de la nature. ”

Juin 2010



Sécurité

L'ULM comme l'ensemble des sports aériens fait partie des "pratiques à risque", au même titre que la plongée, la moto ou l'alpinisme. Toute la difficulté est d'évaluer cette part de risque. Pendant très longtemps l'ULM a souffert d'une réputation injuste de dangerosité spécifique. Derrière les chiffres et les arguments, il y a cependant des drames. Il faut donc trouver le ton juste, efficace, lucide et respectueux. Défendre l'ULM tout en étant réactif, agir sans céder à l'émotion, s'inscrire dans la durée malgré le temps chaud de l'actualité. Très souvent Dominique a pris la plume pour exposer lucidement cet enjeu décisif.



« Les cinq P ! Prudence. Prévoyance. Prévention. Peur. Précaution !

Pris individuellement, la définition de chacun de ces mots, mise raisonnablement en application dans notre pratique de l'ULM est d'un apport précieux pour notre « sécurité ». Pris au pied de la lettre, liés tous ensemble de manière littérale et sans nuance aucune, ils deviennent paralysants et anesthésiants, au point de devenir une source d'insécurité, propre à nous porter à ne plus nous engager, à ne plus agir... à ne plus vivre... à ne plus voler !

Certes l'avenir de notre réglementation ULM dépend étroitement du taux de nos accidents, tout particulièrement ceux définis « mortels ». D'autant plus que le rapport de notre société avec la mort est tel que cette dernière est devenue « inacceptable » et « inconcevable », comme si nous étions immortels. La prise de risque, même calculée, est incongrue et la décision ne vous appartient plus. Les hommes politiques, qui vivent et calculent dans l'instant présent sont prompts à emboîter le pas

de leurs électeurs et à vouloir prendre les mesures qui « s'imposent ». De leur côté, les tribunaux, presque « automatiquement » saisis, assènent des peines pénales et civiles qui dépassent l'entendement ces derniers temps.

De ce fait, si vous alignez les cinq « P », sans discernement, vous restez à la maison dans votre canapé, vous n'organisez plus rien, vous ne volez plus, vous n'emmenez plus de passagers... ou alors vous le faites la « trouille au ventre »... Nous ne sommes plus alors dans le domaine de l'amélioration de la sécurité ; et notre problème n'est donc pas résolu.

En revanche si chacun des « P » est analysé individuellement avec juste mesure et intelligence, reliés les uns aux autres avec discernement et cohérence, chacun à sa place et pas plus, nous serons normalement prudents et prévoyants, avec juste l'infime dose de crainte qui met en place les défenses appropriées et les précautions juste nécessaires.

Comment réagir face aux accidents ? Les cinq « P » sont la preuve que tout est question de sang-froid, de dosage et de réflexion ; de l'usage que l'on peut faire des mots, des analyses et des statistiques il est possible de faire tout et son contraire. Les vérités et les recettes assénées sous le coup des émotions, des pressions politiques, étatiques ou médiatiques peuvent se révéler dangereuses pour la sécurité quand elles sont brutes et sans nuances. Il n'existe pas de solution miracle, de vérité unique, de réglementation salvatrice, cette dernière étant souvent mise en avant par ceux qui s'évitent ainsi de trop réfléchir. (...)

Parallèlement à d'autres actions concrètes, c'est cette voie de la réflexion individuelle

que nous devons privilégier pour diminuer le nombre de nos accidents et renforcer notre sécurité. Et cette réflexion sera guidée par ... le bon sens, qui demeure le maître mot. »

» Octobre 2010

« Est-ce utile de l'écrire ?

Il m'a été dit à une époque que sonner du « clairon » dans la page fédérale pour alerter les pilotes sur la nécessité de rester vigilants par rapport aux risques d'accidents graves n'était en fait que du « pipeau ». (...) Alors oui, il est utile, en complément de toutes nos autres actions de l'écrire de nouveau : cet été nous aurons certainement l'occasion de voler plus loin et plus longtemps. Faisons preuve d'humilité face aux conditions météorologiques, aux contrées survolées, aux performances de nos ULM et à nos compétences. Sachons renoncer à voler lorsque cela s'avère nécessaire et nous poser lorsque cette solution est la plus raisonnable. »

» Juillet 2008



« Je radote... mais...

Dans ce cadre, l'emport du parachute, qui n'est pas réglementairement obligatoire, est un bon exemple et un élément de cette « culture de la sécurité », précédemment évoquée et que nous devons acquérir par nous-mêmes. Certes le parachute n'a aucune influence sur les causes des accidents et le nombre de ceux-ci ; mais il en a de toute évidence sur leurs conséquences et leur taux de gravité, notamment sur celui des décès. Et ce dernier est systématiquement pris en compte par les pouvoirs publics pour juger du risque « acceptable » par la société. Chaque décès épargné, c'est un drame humain évité, une pratique mieux acceptée et donc pérenne, des coûts en assurance plus supportables, etc... »

» Novembre 2007



Europe et 450

Parmi les sujets structurants les édits de Dominique, il y a bien sûr la question du poids, le fameux 450kg qui est en quelque sorte la clé de voûte de la politique fédérale. Dès le début de sa mandature, Dominique déploie les arguments pour garantir la cohérence de notre réglementation. Ce combat est principalement devenu un combat européen. Les temps changent, les idées restent.



“ Ils peuvent le faire !

Trop de constructeurs et d'importateurs ont voulu nous faire croire qu'il n'était pas possible de voler en sécurité sur des appareils respectant le cadre réglementaire, notamment en terme de masse maxi à vide. Je suis heureux de constater un virage à 180° pour certains d'entre eux, certainement les plus raisonnables et les plus lucides. Dans un récent numéro de Vol Moteur, un constructeur annonçait une cure d'amaigrissement de son appareil de 35 kg, qu'il présentait comme étant plus sûr que l'ancien modèle. Dans le dernier numéro de ce même magazine, l'importateur d'un multiaxe réputé « très lourd » se réjouissait de proposer une nouvelle version à 286 kg avec parachute. C'est donc prouvé, ils peuvent le faire !

Je pense que l'action et la pression de la Fédération et de ses pilotes y sont pour quelque chose. L'un de nos instructeurs de club vient d'imposer au constructeur que l'appareil neuf livré respecte la réglementation et il a obtenu satisfaction. Cela va dans le bon sens. C'est à ce prix que nous conserverons notre liberté. Ce sont les concepteurs, les constructeurs et les importateurs qui doivent s'adapter aux exigences de la réglementation et des pilotes, et certainement pas l'inverse. Ce qui n'était pas possible hier, l'est devenu aujourd'hui, excellente nouvelle, que chacun prenne ses responsabilités. La Fédération prendra les siennes, car elle est convaincue que nous jouons sur ce chapitre notre avenir.

Nous avons besoin de tous les pilotes pour maintenir une pression qui ne doit pas se relâcher. Au moment du choix de votre appareil, dirigez-vous vers le vendeur qui vous proposera un ULM véritable. Il en existe et il doit en exister toujours plus nombreux, jusqu'à ce que le marché soit devenu totalement sain. Il ne le sera cependant que si nous l'imposons c'est notre intérêt, c'est votre devoir. ”

Mai 2005

“ La France ... l'ULM ... l'Europe !

Rappelons que l'EASA d'ailleurs ne fait que définir dans son règlement les catégories d'aéronefs qui échappent à son domaine de compétence. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une définition de l'ULM, chaque pays restant ensuite libre de classer ces catégories comme bon lui semble, au sein de réglementations nationales, ULM ou autres.

Si l'on en reste à la règle des 450 kg (472,5 kg si parachute), telle que proposée dernièrement par l'EASA, c'est l'assurance que les aéronefs de cette catégorie, déjà classés ULM en Europe, le resteront. Ainsi, les échanges entre pays, qui peuvent être certes encore améliorés, perdureraient. Si le domaine d'exclusion du champ de compétence de l'EASA était élargi à 590 kg, il est fort à parier que pour certains pays, où dominent les intérêts des constructeurs plus que ceux des pilotes, la définition de l'ULM pourrait s'étendre à cette masse au décollage.



Et comme de toutes manières l'administration française a décidé d'en rester, pour ce qui concerne la France, à la définition actuelle en vigueur chez nous, les aéronefs étrangers entre 450 et 590kg définis ULM dans leurs pays ne pourraient ni voler ni être vendus dans notre pays en tant qu'ULM... ce n'est pas ainsi que l'on construira l'Europe des pilotes !

Par ailleurs, si une nouvelle classe d'aéronefs entre 450 kg et 590 kg devait être créée en France ou ailleurs (ce qui serait certainement une bonne chose...), elle ne serait pas ULM et connaîtrait donc un régime réglementaire nettement plus contraignant. Ce n'est donc pas aux mouvements ULM européens de la réclamer à l'EASA, mais à ceux qui souhaiteraient en bénéficier... A chacun son métier ... Nous avons déjà beaucoup à faire pour que notre voix soit entendue afin de préserver nos acquis face aux lobbies anti-ULM de toutes sortes !

C'est pourquoi la FFPLUM s'oppose à une telle demande qui émanerait de l'EMF ; elle n'est pas de son ressort, l'objet de l'EMF étant la défense exclusive de l'ULM... Il y a trop d'arrière-pensées commerciales chez certains de nos voisins... ce qui ne veut pas dire que nous soyons contre le principe même de l'existence d'une telle classe pour ceux qu'elle intéresse ! (...) Concentrons nous sur l'essentiel. ”

Février 2015

“ Je rappelle par ailleurs qu'en France la moitié de nos pilotes pratiquent le Paramoteur, le Pendulaire, l'Autogire, et que parmi l'autre moitié, la majorité d'entre eux volent à bord de multiaxes qui ne posent pas de problèmes sérieux à leurs propriétaires. Le devis de poids est un problème inhérent à l'Aviation depuis ses débuts et reste de la responsabilité des commandants de bord, quel que soit le type de l'aéronef piloté, de l'ULM au Boeing 747. Augmenter la MTOW est une « vraie » fausse solution, qui ne résoudrait absolument rien pour le futur et que l'on pourrait assimiler à une fuite en avant. Il existe en outre, et en France, de beaux appareils qui présentent des charges utiles intéressantes. La majorité ne doit pas perdre ses privilèges et ses droits pour satisfaire les revendications d'une minorité. ”

Novembre 2005



le Tour et Blois

Dans la vie de la Fédération, il y a des événements cycliques : les Assemblées générales, les Championnats de France, le Tour ULM et Blois. Ces deux derniers occupent quasi systématiquement les pages fédérales ou l'ULM-Info de la rentrée scolaire avec des titres qui tournent souvent autour de « La boucle est bouclée » ou « Tous à Blois ». Comme des réunions de famille ils permettent de se retrouver mais aussi de se voir grandir. Dans les deux cas il s'agit bien de fête.



car isolés, nous ne pesons rien dans le contexte de la « mondialisation » ou tout simplement de celui limité à la Communauté Européenne. Cette dernière, avec les meilleures intentions du monde, si l'on n'y prend garde, et si nous ne sommes pas présents en tant que garde-fou, nous laminerait sans état d'âme, puisque ce serait pour la bonne cause.

L'un des moyens de la faire vivre et de l'animer, cette communauté, c'est de participer à la grande fête européenne de l'ULM. Pratiquants des autres disciplines aéronautiques, administrations et institutions, constructeurs français et étrangers, tous ont chaque année les yeux rivés sur « Blois » : pour mesurer le dynamisme du mouvement, les tendances du marché, deviner les goûts des pilotes, leurs souhaits et leurs désirs... les éventuelles dérives également !

L'image que nous donnons de l'ULM, ce sont nos actions et notre comportement de tous les jours qui la façonnent au fil des ans... mais c'est à Blois qu'elle est la plus visible et la plus palpable, Blois est une vitrine dans laquelle chacun de nous a sa place parce que les facettes de notre mouvement sont variées et que chacune est indispensable à l'autre et qu'elles se renforcent mutuellement.

Soyons donc très nombreux à nous y rencontrer, à partager nos expériences, nos histoires et nos émotions. Avec le souhait, un peu utopique, d'imposer nos vues aux ingénieurs, constructeurs et vendeurs... plutôt que l'inverse. ” Août 2010

“ Ils l'ont bouclée !

L'ULM est un formidable aéronef de voyage, mais de plus il n'est nul besoin pour boucler plus de 2000 Km d'être aux commandes de l'appareil dernier cri en composite, équipé 912... Dans certaines circonstances, au contraire, les plus rustiques furent avantagés... et les pilotes des deux appareils les moins performants (un pendulaire et un multiaxe) ont posé les roues à Amiens sans avoir eu l'impression d'avoir accompli un exploit... en tout cas pas plus que tous les autres pilotes dont chacun était conscient qu'il venait de beaucoup apprendre, d'acquérir une expérience supplémentaire, celle qui se forge à chaque vol un peu difficile et permet de devenir un « vieux » pilote.

La preuve par l'expérience vécue qu'il y a toujours un bel avenir pour nos ULM aux performances modestes (et au prix raisonnable !), mais tout à fait suffisantes en terme d'assouvissement de notre inextinguible passion de voler. ” Septembre 2006

“ Ils ont été bons partout.

Cette caravane de 250 copains (et copines !), sérieux et solidaires, qui ne se sont surtout pas pris la tête non plus, à bord de plus de 130 appareils, a véhiculé et valorisé une belle image de l'ULM. « Ils » ont été bons partout... Qu'ils en soient remerciés ! Et il y a en effet tant de contrariétés à vivre tout au long de l'année, qu'en cette circonstance, il serait bien stupide de boudier notre plaisir et de ne pas avoir la fierté de le dire et de l'écrire ! ” Septembre 2007

“ La Fête !

J'écris bien « fête » plutôt que salon ou rassemblement, titres officiels qui ne laissent pas transparaître l'aspect émotion et partage qui caractérise la « philosophie » de la pratique de l'ULM.

J'écris bien « philosophie », même si certains font mine de se moquer du terme, car à la passion du vol, commune à tous les aviateurs du monde, s'ajoutent pour les pilotes d'ULM la revendication du choix de la responsabilité personnelle, l'affirmation d'une volonté de liberté assumée et l'esprit ardent qui nourrit le perpétuel combat pour moins de contraintes... Mettre de nouveau l'homme, donc le pilote, au centre du système, ce dernier ayant naturellement plutôt tendance à nous phagocyter.

Pour garder et promouvoir ces valeurs il nous faut faire vivre notre communauté ;

Emotion



« Jusqu'à ce qu'Alain Dreyer, Président fondateur de notre Fédération en 1981, monte à la tribune pour nous conter les circonstances et l'état d'esprit qui présidèrent à la naissance, il y a plus de 25 ans, de la FFPLUM... Une bande d'amis, assoiffés de liberté sans limite, fous de vols, s'investissant et hurlant chacun, au cours de réunions épiques, sa conception de l'Ultra Leger devenu « Motorisé », réalise alors le miracle, sur lequel personne ne comptait : celui de comprendre que, seul et isolé, l'individu, quelles que soient ses qualités et ses convictions, ne pèse rien face aux monstres étatiques et technocratiques qui ont tôt fait de le broyer ou mieux encore... de le dédaigner !

Alain souligne alors avec force et humour que son rôle s'est borné à celui de rassembleur, de catalyseur de toutes ces énergies éparpillées qui n'attendaient que lui, caractère bien trempé, un brin « dirigiste », pour les réunir en une force qui est devenue ce qu'elle est aujourd'hui, de pratiquement 12 000 pilotes licenciés.

Notre Président fondateur tenait par ailleurs à faire venir à ses côtés Alain Vella, de la DGAC, qui a contribué à l'époque, avec quelques autres (dont Monsieur Coffin, actuel Directeur de la DCS), à la création des bases de notre réglementation ULM d'aujourd'hui. Sans a priori, avec imagination, ils eurent l'idée géniale d'élaborer ensemble un système original, ne se référant à aucune réglementation existante... Ce fut si innovant et révolutionnaire (imaginez : faire a priori confiance !), qu'aujourd'hui encore certains n'en admettent pas le

principe ; et pourtant ça marche ! Même toute jeune, l'histoire leur a donné raison.

Nos racines, nous les trouvons dans cette soif de liberté et cette volonté d'être reconnus comme des pilotes responsables qui ont présidé à la création de la FFPLUM. Nous devons sans cesse nous y référer pour y puiser l'énergie et la volonté nécessaires à nos futurs combats, pour que notre existence soit pérennisée, dans un contexte européen très complexe et encore trop souvent flou.

C'est debout que les membres de l'Assemblée générale ont longuement ovationné, par de longs applaudissements, Alain Dreyer et, à travers lui, tous nos pionniers... les larmes qui ont embrumé les yeux d'Alain étaient des larmes d'émotion... je crois qu'il réalisait seulement à cet instant l'importance de son geste fondateur 25 ans plus tôt...

Nous leur devons ce que nous sommes devenus aujourd'hui et ce que nous serons demain encore. Ce fut une véritable « séquence émotion », comme nous en avons besoin de temps en temps...

Avril 2007



jeunes licenciés



Dominique Méreuze, président de la FFPLUM de 1998 à 2015, était un homme de passions. Passion de l'aviation bien sûr, et de l'ULM en particulier, mais la passion n'est jamais exclusive et Dominique était avant tout un homme de culture, sensible à l'histoire et à l'écriture. Cette culture, il a toujours aimé la transmettre de manière généreuse auprès des jeunes tout particulièrement.

C'est dans cet esprit que sa femme, Yvette Méreuze, et la Fédération Française d'ULM mettent en place un **Prix Dominique Méreuze** qui récompense la meilleure production culturelle sur un support et un thème qui seront définis chaque année (écriture, film, photographie...) à un jeune de moins de 18 ans, licencié de la Fédération.

Les modalités sont les suivantes :

- q au début de chaque année la Fédération définira un thème et un support associé
- q les productions devront être remises à la Fédération avant le 6 décembre de chaque année
- q un jury composé sous la responsabilité d'Yvette Méreuze et de la Fédération sera chargé de désigner le lauréat
- q le lauréat sera récompensé par un chèque de 500 euros remis lors de l'Assemblée Générale de la FFPLUM ; le déplacement sera pris en charge
- q le Prix sera publié et diffusé de la plus large manière par la Fédération



PARIS AIR EXPO

co-organisé avec

AÉROPORTS DE PARIS



- ◆ 300 Exposants et marques représentées
- ◆ 90'000 m² de surface d'exposition
- ◆ Plus de 150 aéronefs exposés, neufs et occasions

LE SEUL SALON D'AVIATION GENERALE EN FRANCE

10^E EDITION

2, 3, 4 JUIN 2016

AÉROPORT DE PONTOISE-CORMEILLES, LFPT

ULM - Avions - Hélicoptères - Constructeurs - Equipements - Accessoires
- Ecoles de pilotage - Formations Aéronautiques - Services - Avionique
- Assurances - Financements - Ateliers de maintenance - FBO

Plus d'informations : Tél. : + 33 4 92 97 52 47 - www.parisairexpo.com

Partenaire Officiel



Partenaire Horloger



04 | 2016

Championnat Régional Pays de la Loire. Les 9 & 10 avril 2016 (avec report les 23 & 24 avril 2016). Base ULM de Courcité LF5325 en Mayenne.

Rassemblement privé de pilotes paramoteurs, les 15,16 & 17 avril 2016 (dates à confirmer) Juvigny (Champagne-Ardenne)



05 | 2016

Tour des Bretons, du 5 au 8 mai 2016. Circuit non défini à ce jour. Info sur club.ulm.luconnais.free.fr

Meeting Aérien de la Ferté-Alais, le mercredi 14 & 15 mai 2016 Aérodrome de la Ferté-Alais (LFFQ). Infos sur : <http://www.ajbs.fr/presentation-du-meeting-2016/>



33ème Rassemblement de Bois de la Pierre. Du 14 au 16 mai 2016 Attention ! Les dates de cet événement restent à confirmer par les organisateurs.

7ème Rassemblement Autogires et Voilures tournantes, le dimanche 15 mai 2016. Aérodrome de Eu/Mers/Le Tréport (LFAE). L'accueil des participants débutera à partir du samedi avec repas champêtre le 14 mai au soir (sur réservation). Renseignements : Fabien 06 83 84 43 54 ou Francis 06 73 07 97 96.

Prochaine édition du rallye annuel "Les 3 rivières" les 15 & 16 mai 2016. Organisation club Lépidoptères Besançon-Thise (LFSa) Circuit en cours de préparation... Infos sur <http://lepidojimdo.com>

Rencontre Angleterre - France - Classic class, du 24 au 28 mai 2016 Organisé par le club Nostradamus.

06 | 2016



Du 10 au 19 juin 2016, 2ème championnat de Slalom en Paramoteur organisé par l'Espagne à Bornos.

Trans'ULM - Pays de la Loire Les 11 & 12 juin 2016 (avec report les 25 & 26 juin 2016) Circuit non défini à ce jour.

07 | 2016



Fête de l'Aéroport de Nevers Dimanche 3 juillet 2016 Aéroport de Nevers-Fourchambault (FLQG)

Toujours très prisé, ce rassemblement est animé, avec de nombreux mouvements



Assemblée Générale et Elective – 2 avril 2016 DGAC - Paris

Nous attirons l'attention des participants sur le fait qu'en raison du niveau VIGIPRATE et de la prolongation de l'Etat d'urgence, les mesures de sécurité pour accéder aux locaux de la DGAC sont renforcées. Il sera procédé à un contrôle d'identité et à la vérification du contenu des sacs.

Il sera formellement interdit que des véhicules se garent en épi devant la porte, l'enlèvement sera demandé sans concertation préalable.

Aucun rassemblement de personnes pendant les pauses devant l'entrée principale ne sera autorisé. Nous comptons sur vous tous pour que ces consignes soient suivies scrupuleusement et permettent un bon déroulement de notre Assemblée Générale.

A bientôt !

ULM BLOIS 2016 27 & 28 août
Aérodrome de Blois-le-Breuil (LFBQ)
www.ulmblois.fr
Festival international de TOUT L'ULM

SALON OCCASION RASSEMBLEMENT

VOL moteur **Paramoteur**

d'avions et de parachutistes, des démonstrations, des stands et des points d'accueil officiels présentant les métiers de l'aéronautique. Toujours actif, comprenant des clubs de pilotage, d'ULM et de saut, l'Aéroport de Nevers est en pleine transformation et mobilise, à la fois, bénévoles et spectateurs à chacun de ses événements : une bonne raison pour marquer dès à présent la date du 3 juillet 2016 dans vos tablettes !

Contact : c.lazerne@orange.fr
ou corinne.mangel@nievre.fr



11ème rallye ULM - Balade en France, du 3 au 9 juillet 2016
Bretagne Aéroptère - Programme : vols le matin et visites de sites insolites l'après-midi. Contact : Michel Le Roy au 06 85 34 61 42.
bretagneaeroptere@orange.fr
www.rallye-ulm.fr

Partenaire
Tour ULM
2016



Publicité

Du 8 au 10 juillet, Rassemblement national femmes pilotes ULM - Figeac - LFCF. L'organisation sera assurée par le Comité Régional ULM Midi-Pyrénées et le Comité départemental ULMM 46 du Lot.
infos : www.ffplum.com espace : [voler au féminin](http://www.voler-au-feminin.fr).



www.ffplum.com



Du 23 au 29 juillet, le tour ULM 2016 se déroulera dans le Sud de la France.
infos : www.ffplum.com

SPECIAL
JEUNES
18/25
ANS

Vous avez entre 18 et 25 ans, l'aventure vous tente ?

Adressez-nous un courrier ou un mail de motivation pour faire connaître votre candidature.

(les frais de participation sont pris en charge)



Partenaire
Officiel
du Tour ULM
2016



Publicité



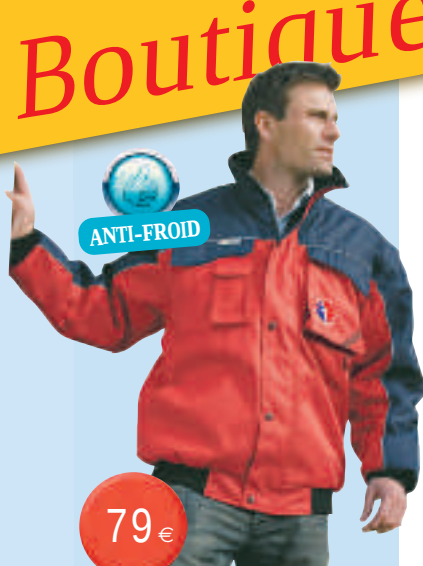
Aérodrome de Niort
Marais poitevin
Deux Sèvres

- ✓ Recherche porteur de projet pour création d'une structure professionnelle ULM multiaxe et/ou autogyre.
- ✓ Locaux et place hangar disponibles.

Un aérodrome orienté vers l'aviation générale

Contact : Olivier DUPONT au 06 15 92 37 63 olivier.dupont@mairie-niort.fr

Publicité



ANTI-FROID

79€

Blouson pilote

Workguard

Couleur rouge/marine, Nylon enduit PVC, intérieur : 100 % polyester 160 G, doublure Nylon taffetas, waterproof, anti-froid, manches amovibles, col polaire.

Tailles : M, L, XL, XXL.



75€

Parka 3en1

100% polyester enduction PVC. Coutures thermosoudées étanches. Doublure intérieure bi-matière. Corps, manches et filet 100% polyester. Fermeture zippée et patte de boutonnage à pressions. Intérieur col polaire. 3 poches devant zippées avec rabat. Capuche amovible doublée en filet avec boutonnage à pressions + stoppeurs. Veste polaire : micropolaire 100% polyester. Manches doublées 100% polyester. Fermeture zippée. 2 poches côté. Veste polaire rattachée à la parka par zip. **Tailles : S, M, L, XL, XXL et XXXL.**



2 COULEURS AU CHOIX

CONFORT

ANTI-FROID

28€

Blouson polaire Falcon

100% polyester micropolaire anti-boulochage. 2 poches zippées sur le devant. Fermeture zippée. Grammage : 300 gr/m². Couleur rouge ou marine. **Tailles : M, L, XL, XXL.**



69,50€

Blouson polaire Penduck



FIN DE STOCK !

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.**



LE PRIX

T-Shirt Moon T-Shirt Master

12€

Col en V avec bord côte, couleurs : violet, vert pomme, ou blanc. Jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. **Tailles : S, M, L, XL et XXL.**

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



19€

Polo Spring II

Couleur violet ou bleu marine, maille piquée 210 gr., 100 % coton peigné, col et manches en côtes, 4 boutons. **Tailles : S, M, L, XL, XXL.**



18€

Polo People

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



NOUVEAU

59€

Combi Pilote

Véritable combinaison Pilote, très confortable et agréable à porter. Couleur beige foncé. 65% polyester, 35% coton.
q Un total de 7 poches q Trous de ventilation sous les bras q Boutons pour le réglage de la largeur de la taille
q Bras et jambe avec fermeture éclair
4 tailles : 46 (M) / 50 (L) / 54 (XL) et 58 (XXL).



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 & 3 COULEURS AU CHOIX



Manche à air

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

2 TAILLES

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

Long. 4,00m
Diam. 1,00m
Circonférence 3,14m

Carte murale

Air Million France 2016 Editerra

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



30€

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



Gilet Sécurité

Logo fédéral sur le dos. Deux bandes haute visibilité de 5cm. Fermeture velcro®. 120 gr/m² **Tailles : XL - XXL**

8,50€

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO



NOUVELLE

Cartabossy

VFR France 2016
Jean Bossy

Tous les terrains
BASILUM
Ech.: 1:1 000 000
La "Cartabossy" VFR France 2016.

17,50€



ULTRA LEGER



TRANSFORMABLE
EN SHORT

58 €

NOUVEAU

Pantalon Trekking

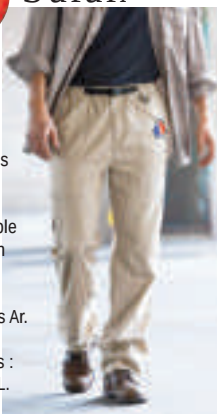
Blouson ultra-léger, 95 % polyester, 5 % élasthanne, tissus 3 couches respirant imperméable, intérieur micro polaire. 4 poches extérieures, couleur femme : bleu ciel - homme : bleu navy. Tailles : M, L, XL, XXL, XXXL.

2 en 1 Homme. Coupe droite. 2 poches latérales et 2 poches à l'arrière. 1 Grande poche avec rabat sur les cuisses. Taille avec passant pour ceinture. Fermeture éclair et bouton. 100 % polyester. Enduction en Téflon (traitement déperlant et anti-tâches).

Pantalon Safari

40 €

Coloris beige, 100 % coton lavé CANVAS, 2 poches sur côtés. 3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie. Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar. (1 zippée et 1 à rabat). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



30 €

Gilet

Multipoches

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



29 €



CHAUD

35 €

Gilet Mélodie

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

Gilet Warm

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



T-Shirt Victory

11 €

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



Polo Rugby

QUALITÉ

35 €

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



Sweat-Shirt New Supreme

23 €

Couleurs : bleu royal, bordeaux ou gris. Moleton gratté 280 gr. 50 % coton, 50 % polyester, poignets élasthanne. Tailles : M, L, XL, XXL.



Cravate fédérale

Polyester tissé, largeur 8 cm., logo fédéral tissé, livrée en boîte.

19 €



Chemisette Brooklyn

Chemise homme en twill de coton. Casual. Col classique 2 boutons. Poche côté cœur. Patte 7 boutons ton sur ton. 2 boutons de rechange. Tailles : S, M, L, XL, XXL.



Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

20 €



5 €

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.

Bon de commande

merci de livrer cette commande

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons)			MONTANT TOTAL des articles	,€
* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)			PORT *	,€
• Ecussons et Pin's : 1,00 € • Autres articles : Forfait 8,00 € FRANCO À PARTIR DE 300 €			TOTAL en euros	,€

Dom-Tom & étranger
nous consulter

Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

MARS 2016 • ULM INFO 95



19

☐ M. ☐ Mme. ☐ Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

@



Renforcer la COMMISSION SÉCURITÉ

Le rôle de la commission

Elle est là avant tout pour informer les pilotes sur ce qu'ils doivent faire, ou éviter de faire pour améliorer leur sécurité, d'une manière générale, mais aussi en fonction de ce que notre réglementation implique au niveau de la gestion des risques.

Pour cela, ses membres sont amenés à étudier les accidents de manière globale, puis à prendre appui sur les résultats dans les relations de la FFPLUM avec l'administration, les média, les politiques.

En interne, il s'agit d'exploiter nos statistiques de sécurité (bonnes et mauvaises) et les analyses du REX, pour extraire les informations et les exemples propres à convaincre les pilotes qu'il faut s'attacher à respecter les bonnes pratiques telles que par exemple s'auto évaluer avec honnêteté, aller voir les instructeurs, garder des objectifs compatibles avec ses compétences et son expérience, et ne pas résoudre le problème de maintenance en se contentant de payer ou de faire l'auto-truche.

Notre analyse doit se concentrer sur la détection des comportements qui font franchir la limite entre profiter d'une liberté et en abuser. Mais il s'agit de faire vivre une étude globale.

À propos des dérives individuelles qui pourraient être relevées, nous n'avons pas à nous substituer aux pouvoirs publics, aux dirigeants élus des clubs, ni aux commissions de discipline.

L'objectif est d'améliorer la sécurité globale du mouvement ULM

L'action que nous avons à mener se situe sur un plan politique. La pédagogie que nous avons à impulser se situe dans le domaine comportemental des pilotes vis-à-vis de la réglementation et des limitations opérationnelles propres à l'aviation ultra légère.

C'est par l'étude sans concession de nos vulnérabilités que nous pouvons voir d'où peut venir un risque. Par exemple, constater les tendances à faire de l'ULM comme si c'étaient des avions, ou à piloter des machines qui sortent de son domaine de compétence, cela fait partie des vulnérabilités que nous nous devons de relever et analyser, pour ensuite guider l'action des cadres fédéraux (commission enseignement, présidents de club, comité directeur fédéral.)

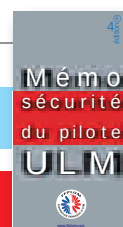
Nous devons améliorer la diffusion des informations auprès des clubs et des pilotes

Contrairement aux autres branches de l'aviation légère de loisir, la pratique au sein de structures normées encadrant chaque pilote au sein d'une activité collective, n'est pas compatible avec l'ULM. La micro-aviation française est au contraire caractérisée par l'indépendance de chaque pratiquant. Et le maintien de cette particularité est indispensable à l'exercice de la responsabilité personnelle que chaque pilote se doit d'assumer dans un régime déclaratif.



PILOTES, téléchargez et consultez la dernière édition du MÉMO SÉCURITÉ sur www.ffplum.com

q





ECOLE Hélico Classe 6
Découvrez la Classe 6 en CH-77



ECOLE Hélico PPL/H
Formation, mise à niveau, etc



Vols d'initiation
Stages de pilotage

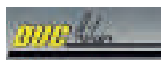


Ecole ULM 3 axes et train classique

10 ans de compétence et de service



ATELIER de MAINTENANCE



Importateur officiel
Pioneer Alpi-Aviation



Importateur officiel
Trail Groppo



Agent officiel
Tecnam

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

publicité

Dans ce contexte particulier, un grand nombre de nos licenciés s'adressent directement au siège de la FFPLUM pour rechercher des informations, demander des explications ou des expertises, qui sont généralement récurrentes et souvent déjà publiées.

Ces données sont disponibles auprès du correspondant sécurité de leur région, mais il s'avère que nos adhérents n'ont pas toujours l'idée de les solliciter. Cela nous permet ne nous rendre compte qu'un nombre significatif de membres de la FFPLUM semblent peu au fait des informations diffusées, et se complaisent parfois dans des interprétations lacunaires, voire erronées de notre cadre réglementaire.

Densifier le réseau sécurité de la FFPLUM

Actuellement, il comprend 23 correspondants régionaux, et ce n'est en effet sans doute pas suffisant. Avec les regroupements administratifs en cours, il va d'ailleurs devenir irréaliste de baser notre réseau sur une référence régionale. Afin de nous adapter en nous efforçant d'améliorer cette situation, nous proposons d'essayer de construire un réseau sécurité plus dense, défini sur une référence plutôt départementale, pour un meilleur échange d'informations de proximité avec les pilotes.

Si vous êtes intéressé(e) pour vous investir dans cette tâche en devenant correspondant régional de sécurité, je vous invite à vous rapprocher du président de votre comité régional.

Chaque correspondant bénéficiera d'une journée d'information organisée à Paris par la FFPLUM avec le concours de la DGAC (DSAC MEAS), au cours de laquelle les outils nécessaires à son action lui seront remis. Il n'est pas nécessaire d'être instructeur pour postuler. Une bonne expérience de l'ULM et une forte intégration parmi les ULMistes de sa région sont toutefois indispensables.



Thierry Couderc
Pdt. Commission sécurité FFPLUM

Le vent

un phénomène météo

à ne pas prendre

à la légère

Généralités

Le vent est un écoulement d'air qui est créé essentiellement par les différences du champ de pression, la rotation de la terre et au niveau local en fonction du type d'environnement.

Vents dominants en France métropolitaine



De manière générale, cet écoulement va des hautes vers les basses pressions. Dans l'hémisphère Nord, suivant la règle de Buys-Ballot, si vous vous placez vent dans le dos, vous aurez les hautes pressions à droite et les basses pressions à gauche.



En météorologie, la direction du vent est donnée par rapport au Nord vrai alors qu'en aéronautique, les tours de contrôle donnent la direction d'où souffle le vent par rapport au Nord magnétique. Sous nos contrées, la différence, qui correspond à la valeur de la déclinaison magnétique, est minime... La force du vent est exprimée en unités internationales m/s ou km/h, en KT ou selon l'échelle de Beaufort chère aux marins.

L'écoulement du vent peut être stable, auquel cas on parlera de vent laminaire, ou bien instable en force ou en direction, et on parlera alors de vent en rafales, de turbulences ou de cisaillements de vent.

Comment appréhender le vent et ses conséquences dans notre pratique de l'aviation ultra légère ?

En préambule, je voudrais préciser que nos machines ultra légères sont de fantastiques véhicules pour s'envoyer en l'air, naviguer, prendre du plaisir mais qu'elles ne sont pas adaptées à toutes les conditions météo que l'on peut rencontrer et

UTILE !



Conditions météo, téléchargez et consultez la dernière édition du MÉMO SÉCURITÉ sur



23



Le vent un phénomène météo à ne pas prendre à la légère

En croisière

Arrivé à l'altitude de croisière, un coup d'œil à votre badin (majorer la valeur de 10% par tranche de 6 000 ft hors correction due à la température) et à votre vitesse sol (si vous êtes équipé d'un GPS !), vous permettra de savoir si vous subissez du vent de face ou arrière. Pour les paramotoristes ou ceux qui n'ont pas d'anémomètre, avec l'habitude, l'observation du défilement du sol sera un bon indicateur.

De même, la dérive, visualisée sur le compas par la différence entre le cap et la route suivie ou en regardant la direction dans laquelle s'est positionné le nez de votre appareil, vous donnera le côté d'où vient le vent.

Regardez aussi les nuages, s'il y a des lenticulaires, c'est qu'il y a du vent fort et des phénomènes turbulents d'ondes, mieux vaut alors faire demi-tour...

Cherchez, aussi, des fumées au sol pour déduire le vent en surface, comparez-le avec le vent que vous subissez (en n'oubliant pas que par rapport au sol le vent tourne vers la droite de 30° en altitude), vous aurez peut-être une indication sur un cisaillement de vent possible si les directions sont très différentes...

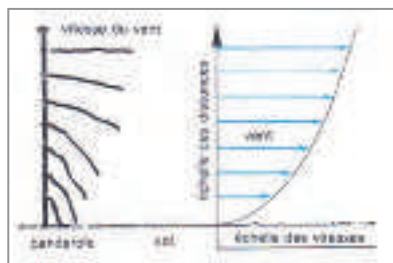
Si vous rencontrez des turbulences, essayez de gagner de l'altitude. En présence de vent établi, la "rugosité" du sol rend souvent la couche entre 0 et 1 500 ft sol peu compatible avec un vol confortable dans nos ULM.

La phase d'atterrissage

C'est la phase où la présence ou pas de vent peut changer fondamentalement la difficulté pour bien la réussir et où une bonne appréhension des phénomènes susceptibles d'être rencontrés est indispensable (pensez au E d'I.P.A.D.E *!!!).

Quelles que soient les conditions, une finale stabilisée jusqu'à l'arrondi est une condition nécessaire pour un atterrissage réussi. C'est-à-dire une finale stable en vitesse, en configuration et en trajectoire, si ce n'est pas le cas : remise de gaz !

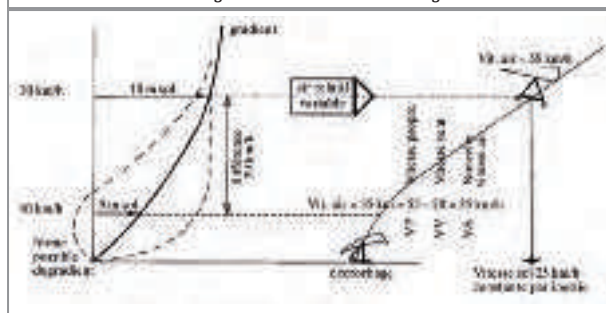
En règle générale, s'il y a du vent, pensez à majorer votre vitesse en finale, cela permettra d'absorber les sautes de vent et de vous garantir une marge acceptable face au décrochage, adaptez aussi votre configuration de volets pour les ULM qui en sont équipés pour garder un ULM manœuvrant.



En courte finale et jusqu'à l'arrondi, gardez une réserve de vitesse pour ne pas vous laisser piéger par le gradient de vent qui est forcément présent lorsqu'il y a du vent.

En effet, le gradient de vent est la diminution graduelle de la vitesse horizontale du vent à l'approche du sol. Il est causé

Influence du gradient sur l'atterrissage



par la friction du vent avec le sol qui fait qu'à proximité immédiate de ce dernier, le vent est nul.

Le roulage

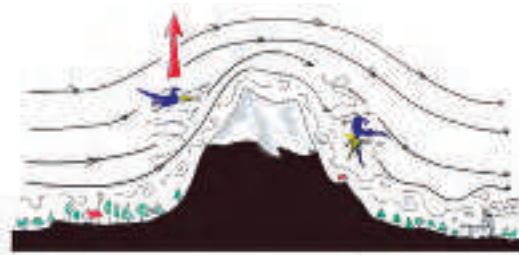
Ça y est vous êtes au sol, mais le vent continue de souffler et n'oubliez pas qu'en dégagant la piste, le vent qui était de face à l'atterrissage va devenir de travers et il faudra le contrer pour ne pas risquer d'être renversé en pendulaire ou en multiaxe. De même, une rafale peut faire s'envoler la voile d'un paramoteur et provoquer des dégâts, privilégiez le pliage à l'abri du vent.

Attention aussi en manipulant les portes du hangar, le vent qui s'engouffre peut faire bouger ou entrechoquer les ULM qui se trouvent à l'intérieur avec des conséquences sur leur navigabilité.

Particularités du vol en montagne, ou près des falaises

Le vol en ULM, en conditions de vents forts et de turbulences en montagne ou près de falaises est à proscrire. Les rabattants, les gradients de vent, les turbulences sont, dans ce cas-là, d'une telle complexité et d'une telle intensité que le risque de sortir du domaine de vol ou d'avoir des déformations structurelles est important.

En conditions de vent faible, ne volez jamais près des crêtes sous le vent. N'oubliez pas que la direction du vent épouse souvent celle des vallées et qu'à l'intersection de plusieurs d'entre elles, vous pouvez rencontrer du cisaillement.



Conclusion

Avoir en permanence conscience de la force et de la direction du vent que l'on subit est fondamental. Une fois encore, nos machines ultra légères sont extrêmement sensibles par essence à ce phénomène météo et ses dérivés.

Une bonne appréhension et compréhension des vulnérabilités associées vous permettra de prendre la bonne décision : rouler, décoller, naviguer, se poser ou renoncer.



Eric Galvagno
Membre de la Commission
sécurité FFPLUM

* voir ULM Info de septembre 2015



LA FORMATION INSTRUCTEURS

En France nous le voyons bien, les réformes sont toujours difficiles à mettre en place, et pourtant chacun reconnaît qu'elles sont nécessaires et même indispensables si nous voulons affirmer notre responsabilité, affirmer que nous sommes capables d'être une force de propositions et prouver que nous méritons notre liberté.

Il y a plusieurs années que Dominique a créé cette Commission, celle-ci a vu un grand nombre de participants apporter dans quantités de réunions de travail leurs compétences et leur temps, nous devons les en remercier.

Malgré les aléas inévitables sur un sujet aussi lourd et certaines impatiences légitimes, la Commission mixte FFPLUM/SNPPAL a continué, suivant le programme fixé, à travailler au canevas des propositions qui seront présentées comme prévu aux responsables pédagogiques des centres de formation instructeurs lors d'un séminaire qui se tiendra le :

4 avril à 10h30 dans l'amphi de la DGAC.



Il s'agit d'une réunion de travail qui permettra de finaliser les propositions que nous soumettrons par la suite à notre organisme de tutelle la DGAC.

C'est un dossier difficile et nos propositions doivent permettre une réelle amélioration des processus de formation, leur adaptation aux évolutions de notre activité dans tout son éventail sans pour autant remettre en question notre attachement au système déclaratif, à notre liberté et à la philosophie ULM.

Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



Compétition



Championnats de France ULM Saison 2016

Le Championnat de France Classic' Class 2016 se déroulera du 21 au 25 juin :

Le lundi 20 juin : Concentration sur le terrain d'accueil
Du mardi 21 au vendredi 24 juin : 4 journées consécutives d'épreuves
Le samedi 25 juin en soirée : Scoring final et podiums

Le Championnat de France Paramoteurs 2016 se déroulera du 27 juin au 2 juillet :

Le dimanche 26 juin : Concentration sur le terrain d'accueil
Du lundi 27 juin au vendredi 1er juillet : 5 journées consécutives d'épreuves
Le samedi 2 juillet à midi : Scoring final et podiums

Comité régional FFPLUM : Nord - Pas-de-Calais
Le lieu : Aérodrome de St Omer - Wizernes (LFQN)
Club d'accueil : Aéroclub de St Omer (ACSTO)

Le formulaire d'inscription est en ligne sur le site fédéral www.ffplum.com
Renseignements : Commission Sportive FFPLUM
au 06 89 14 19 19 ou commission.sportive.ffplum@gmail.com

Compétitions régionales 2016 annoncées

Championnat régional Pays de la Loire (toutes classes)
Les 9 & 10 avril 2016 (avec report les 23 & 24 avril 2016)
Base ULM de Courcité - LF5325 en Mayenne
[q ulm-paysdelaloire.ffplum.com](http://q.ulm-paysdelaloire.ffplum.com)

Championnat régional Centre (toutes classes)
Les 18 & 19 avril 2016
Club des Ailes Motorisées - LF3624 à Levroux
[q clubailesmotorisees.free.fr](http://q.clubailesmotorisees.free.fr)

Championnat Régional Ile de France (Classics)
Dates publiées prochainement
Véliplane à Meaux-Esbly (LFPE)
[q www.veliplane.com](http://q.www.veliplane.com)

L'espace aérien en 20

C'est pour ma part sans regrets que j'ai refermé le livre de l'année 2015 non seulement endeuillée par la disparition tragique de Dominique fauché à l'amour des siens par une impitoyable maladie, mais aussi celles bien trop nombreuses de pilotes ULM connus ou inconnus perdant la vie dans l'accomplissement de leur rêve d'Icare rendu désormais aisément accessible grâce à l'PULM, sa fédération forte de 15 000 membres, et surtout l'investissement total de son défunt président. Je n'oublie pas non plus les conséquences terribles du terrorisme aveugle qui a frappé la France pendant cette année décidément abominable.

Quid de 2016 ?

Les seuls évènements sur lesquels je vais me prononcer ne relèvent évidemment que de l'Espace Aérien.

À vrai dire, fin 2015, le nouvel arrêté Drone a déjà commencé à modifier le paysage réglementaire de l'espace aérien français. L'arrêté du 11 avril 2012 est abrogé et remplacé par deux nouveaux arrêtés ; 1 arrêté « Aéronef », et 1 arrêté « Espace Aérien » daté du 17 décembre 2015. Si a priori cela semble alourdir le dispositif réglementaire, je pense qu'en fait, cela le rend plus lisible que précédemment.

Ces documents sont consultables via ce lien : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Drones-civils-loisir-aeromodelisme.html>.

Un document synthétisant l'ensemble est également consultable sur le site ainsi que la plaquette d'information destinée aux aéromodèles.

Pour 2016, la mise en application de nouvelles possibilités offertes par la réglementation européenne SERA devrait permettre une éclosion que nous espérons contenue des ATZ, RMZ, et TMZ liées en

particulier aux terrains AFIS, sans exclusive d'ailleurs. Pour l'instant, en l'absence de directive nationale demandée par l'ensemble de vos fédérations, seules quelques ZRT (à l'emprise parfois invasive) ont été mises en place. Lorsqu'il s'agit de protéger certains circuits d'aérodromes, nous aimerions que soit pris en compte un volume n'excédant pas un rayon de 2NM autour de l'AD avec un plafond à 2 000 ft à l'image de ce qui se pratique au Royaume-Uni.

Une Arlésienne : en 2016 la zone Centre verra-t-elle la mise en place d'un micro couloir Est-Ouest permettant de traverser selon cet axe cet énorme « pâté » infranchissable lorsque s'y déroulent des exercices militaires ; mais aussi de désenclaver les AD d'Ussel et d'Egletons. Le dossier est à nouveau à l'étude. On attend une réponse dans un avenir très proche.

Une interrogation : en 2016, le décret « modifiant le Code de l'Aviation Civile en ce qui concerne l'atterrissage et le décollage des aéronefs hors aérodromes et les aérodromes privés » et celui de l'arrêté « fixant les conditions dans lesquelles certains aéronefs peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome » vont-ils être signés ?

Ce dernier texte nous intéresse particulièrement puisqu'il est destiné entre autres à remplacer la précédente réglementation concernant la création et l'utilisation des plateformes ULM occasionnelles ou permanentes.

Dès lors qu'ils seront signés, ils devraient apporter selon moi de notables simplifications dans le millefeuille réglementaire. Utilisés avec sagesse par l'ensemble des acteurs qu'ils concernent, ils doivent permettre de continuer l'exercice de notre loisir avec une grande liberté indissociable toutefois d'une toute aussi grande responsabilité.

Pour le reste, la mise en œuvre de l'espace-ment 8.33khz va certainement nous poser quelques problèmes pour tous ceux d'entre nous encore équipés de VHF à espacement 25khz dès lors que la plupart des grands aérodromes (désignés par le terme « grandes approches ») vont être de plus en plus implémentés en équipements 8.33. Je vous rappelle en effet que l'utilisation d'une radio 25khz dans un environnement 8.33 sera strictement prohibée !

Certains espaces de classe D risquent donc rapidement de nous être interdits. Il nous reste maintenant moins de deux ans pour nous préparer ; d'accord c'est encore long

mais le 31 décembre 2017 il risque d'y avoir bousculade au portillon !

Enfin j'aimerais vous sensibiliser à nouveau sur l'attention que porte notre administration sur les intrusions en espace aérien contrôlé et/ou réglementé dont je vous ai entretenus lors du dernier numéro d'ULM INFO.

Il semblerait hélas qu'il n'y ait pas de diminution observée ! Aussi de grâce, comme je vous le disais alors dans cet article, forçons-nous, même (et peut-être surtout) pour un vol local, à consulter l'info aéro nécessaire pour ne pas louper un NOTAM, un SUP AIP, ou une activité RTBA, switcher ON notre transpondeur au départ du parking si nous en disposons, veiller, certes le 123.5, mais aussi séquentiellement les fréquences d'informations de vol, voire les contacter, bref mettre toutes les chances de notre côté, particulièrement lors d'un voyage, pour éviter d'être l'acteur d'une intrusion supplémentaire, qui d'un côté, en alimentant la statistique risque de nous apporter à très court terme de nombreuses contraintes supplémentaires, mais surtout engager la sécurité d'autrui ; cet autre qu'il est facile de mettre au pluriel dans ce type d'espace très fréquenté !

Une dernière recommandation faisant naturellement suite au paragraphe précédent : ne manquez pas d'aller consulter le dernier flyer édité sur le site de la DGAC : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/flyer_aviation_de_loisir-2.pdf

tiré du règlement (UE) 376/2014 qui nous enjoint à reporter en particulier toute intrusion en Espace Aérien Contrôlé, ceci sans sanction en l'absence de volonté délibérée. Les informations collectées par le biais de ce retour d'expériences sont également nécessaires pour endiguer ce phénomène d'intrusion.

Voici donc brossées rapidement les évolutions à attendre ou à souhaiter pour 2016, la principale étant d'éviter de faire trop parler de nous dans les rubriques accidentologie ou commissions de discipline.



Je vous souhaite aussi de beaux vols.

Gérard Coffignot

Président de la Commission Espace Aérien - Discipline de la FFPLUM



2016

En Vol pour le 1001^{ème} MagniGyro !

Plus de 300 clients en France ...
Plus de 200 autogires M24 côte à côte...
Et bientôt , plus de 1000 autogires Magnigyro dans le monde ...



Rejoignez nos Champions ...

Les Podiums Magni	Or	Argent	Bronze
2015 Championnats d'Europe	X		X
2014 Championnats du Monde	X	X	X
2015 : Transcontinentale USA 18000 kms en 3 jours			
2015 : Record d'altitude : 8399 m en autogire M16 !			

Rejoignez nos Experts MagniGyro ...

Dans le cadre du développement de notre Réseau d'Experts MagniGyro, nous recherchons des professionnels pilotes d'autogire (bâptêmes, formation, travaux aériens) pour la France, la Belgique et la Suisse, dans les régions où nous sommes absents.



X : Centre de Maintenance
● M24 Rallye - Formation sur M24
● M14 Rallye - Formation sur M14
● M22 Voyager - Formation + Formation d'initiation sur Magni

Mars 2015

Contactez nous au (06 78 59 24 60)

www.magnigyro-autogires.com



Assises des Instructeurs PARAMOTEUR

du 20 JANVIER 2016

q La commission paramoteur, fidèle à sa méthode de travail participative, initiée à l'occasion des assises à Poitiers, a réuni des instructeurs le 20 janvier.



Le sujet, la formation des instructeurs, abordé avec le support de documents de références, les arrêtés de 1981, 1994 et 2000 nous a permis de réfléchir ensemble aux améliorations à apporter. Avant de détailler, il est primordial de distinguer ce qui est souhaitable, objet de recommandations et d'incitations, de ce qui est à transcrire dans les textes légaux avec toutes les conséquences à moyen ou long terme.

Prenons l'exemple du distinguo entre décollage à pied et chariot. Qu'il soit bien qu'un instructeur pratique les deux, oui, mais uniquement s'il vole et instruit sur les deux. Une compétence sans expérience et sans pratique s'étioule et au final ne sert à rien. Mais surtout, attention, s'agissant des textes, c'est beaucoup plus grave. Pour le moment, nous n'avons que des qualifications de classe, si nous introduisons la qualification de type il n'y a plus de limite, nous rompons avec nos principes fondamentaux et nous exposons à la contagion les autres classes. Par exemple, personne ne peut nier qu'il y a une « légère » différence entre un Pou du ciel et un Sinus. Voilà qui illustre comment une « bonne intention » se transforme en catastrophe, si nous ne réfléchissons pas globalement et à long terme.

Côté recommandations ou incitations, nous avons donc noté : la pratique mixte décollage à pied et chariot, l'emport passager, l'implication préalable dans un club ou une structure pour les pilotes candidats à la formation instructeur. Sur ce dernier point, nous tenons à rappeler que la mise à niveau pratique et théorique, et l'apprentissage de la pédagogie font partie intégrante de la formation instructeur. C'est la phase « initiale » qui suit l'évaluation. Elle n'est pas quantifiée dans les textes et nous pourrions pousser plus loin la réflexion à ce sujet.

Côté textes, nous avons constaté qu'à part quelques ajustements à la marge, ils étaient plutôt bien rédigés et complets.



Nous retenons les suggestions suivantes : exiger d'un formateur une expérience d'instructeur de 2 ans minimum et 20 élèves, supprimer les équivalences, porter à 3 ans au lieu de 2 la validité des centres, supprimer l'exigence de 3 classes représentées, harmoniser nationalement les exigences et simplifier le rapport annuel pour le rendre plus significatif et plus exploitable... En marge du sujet principal et unanimement, nous notons que l'autorisation de vol d'entraînement seul à bord n'est pas adaptée au paramoteur où tous les vols se font seul, instructeur au sol et en vue.

Avant de proposer un canevas de formation paramoteur à la commission enseignement dans laquelle le paramoteur est représenté, nous tenions à sonder les pratiques de chacun. Sur la base d'un programme, 3 choix étaient proposés pour chaque item, Oui/Facultatif/Non. Résultat, très peu de « non » dont certains qualifiés parfaitement dans les commentaires, quelques « facultatifs » et une grande majorité de « Oui ». Nous sommes globalement d'accord sur le contenu de la formation. Entendons-nous bien, il est hors de question d'imposer « un programme », nous devons impérativement restés libres de nos méthodes pédagogiques. Nous partirons de cette base pour formuler un canevas basé sur les objectifs à atteindre.

« À quoi vont servir ces travaux et comment connaissons-nous la suite ? ». À cette question légitimement posée, vous avez la première partie de la réponse ci-dessus, à élaborer des propositions de réforme. Pour la seconde partie de la question, Bernard Bonnet (responsable de la commission enseignement de la FFPLUM) nous a informés qu'avant de présenter des propositions à l'aviation civile, elles seraient exposées, discutées et validées lors d'une réunion de tous les responsables pédagogiques et dans un deuxième temps de tous les instructeurs. Nous allons donc nous revoir, du moins c'est ce qui nous a été annoncé...

Simplicité, liberté, responsabilisation, déclaratif, ce sont les gènes de l'ULM, moteurs de la vitalité et de la diversité de notre passion. Soyons fiers de qui nous sommes et ne l'oublions jamais.

Philippe Ganaye

Responsable de la commission paramoteur

Thierry Faivre

Membre de la commission enseignement

Publicité

Sur ton téléphone, ton ordinateur, ta tablette, au bureau, en vol, aux aïssances, au lit, chez ta belle-mère... Partout, tout le temps !

L'intégrale de ULMiste est en ligne !

- Lecture à l'écran
- 4 fois plus de photos que dans le magazine papier
- Les textes dans leur version intégrale
- Quelques articles inédits...
- Et bien plus encore !

14.50 € seulement pour l'intégrale des 21 numéros parus à ce jour + les 8 numéros à venir, disponibles avant leur sortie en kiosques !
Soit **27 numéros à 0.50 € le numéro !**

Plus de 350 articles, des milliers de photos, des vidéos.

ULMiste
Le magazine de l'ULM

www.ulmiste.com

* Gracieux pour nos abonnés et nous remercier pour les contributions !



Nos paramotoristes de gauche à droite - Jérémy Pénone, Nicolas Aubert, Pascal Vallée (Team Leader), Marie Liepmann, Alexandre Matéos.



Tout vole à Dubaï !



Prévol - Eric Changeur

WORLD AIR GAMES



Patrice Burgio au décollage

DUBAÏ

Du 1^{er} au 12 décembre 2015 se sont déroulés Les Jeux Mondiaux de l'Air à DUBAÏ. 875 athlètes de 55 pays ont participé à la plus grande compétition des sports aériens jamais organisée. Parachutisme, voltige avion, voltige planeur, ULM pendulaire et autogire, paramoteur, parapente, ballon, hélicoptère, aéromodélisme, et plus encore dans les spectacles aériens qui nous étaient offerts quotidiennement.



Skydive Dubaï



Palmes et paramoteurs dorés



Burj Al Arab



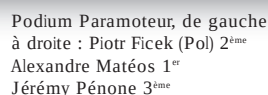
Si les compétitions étaient ouvertes à tout ce qui vole, pour y participer il fallait être sélectionné car seuls les meilleurs des meilleurs pouvaient y participer en respectant toutes les nations.

En paramoteur, 4 pilotes français (Jérémy Pénone, Alexandre Matéos, Nicolas Aubert et une féminine : Marie Liepmann), 3 en autogire (Stéphane Kubler, Eric Changeur, Patrice Burgio) et 5 en pendulaire (Pierre Bourgue, Bruno Bouron, Mathieu Rouanet, Jean-Michel Serre, Nicolas Boche).

La France était la nation la plus représentée en ULM.

Un cadre incroyable. La compétition se déroule dans différents lieux tout aussi dépaysants les uns que les autres ! À Dubaï tout est gigantesque et démesuré à l'image de la cérémonie d'ouverture digne des jeux olympiques ! Pour les autogires et pendulaires, le format de la compétition était inédit puisqu'il consistait à réaliser un slalom enchaîné par une épreuve de précision d'atterrissage.

Malgré de nombreuses difficultés d'organisation, les épreuves ont eu lieu en 2 phases. Deux manches se sont déroulées dans le désert et 1 manche pour les autogires sur la Palm à Skydive Dubaï alors que les pendulaires ont pu y faire 3 manches.



Burj Khalifa

Pour les paramoteurs et malgré beaucoup de difficultés pour démarrer les épreuves, la compétition a tenu toutes ses promesses avec un suspense jusqu'à la dernière manche pour le podium final.

Résultats de l'équipe de France

Autogire

4^{ème} Eric Changeur, 6^{ème} Patrice Burgio,
10^{ème} Stéphane Kubler.

Pendulaire

9^{ème} Mathieu Rouanet, 10^{ème} Pierre Bourgue,
12^{ème} Bruno Bouron, 21^{ème} Jean-Michel Serre,
22^{ème} Nicolas Boche.

Paramoteur

1^{er} Alexandre Matéos, 3^{ème} Jérémy Penone,
8^{ème} Nicolas Aubert, 16^{ème} et 1^{ère} féminine
Marie Liepmann.

Plus de vidéos sur

<https://www.dropbox.com/sh/qfthzoaftkx2ku6/AADsQxZ5arv8m16S0JG4NxV4a?dl=0>

Plus de photos sur

https://www.flickr.com/photos/airports_fai/albums

Et également sur les supports

YouTube, Dailymotion, Facebook...





HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION PILOTE ET INSTRUCTEUR HÉLICOPTÈRE CLASSE 6

STAGE HELICO CLASSE 6 10h = 1h offerte*

*OFFRE VALABLE pour tout stage bloqué de 10 heures

231€*
L'heure de vol

*Tarif en stage bloqué ant. payé de 101h et H3 ou H300000 inclus à 3500 € et 300000 € 10 ans cumulable. Voir notre annuaire stage en cours.

**DISTRIBUTEUR
H3 EasyFlyer
DYNALI**

VENTE-MAINTENANCE HELICOPTERE Classe 6 ULM LH 212 - H3 Dynali - MOSQUITO Montage de Kit

HELI-TECH

Aérodrome Montélimar 26200
06 36 64 84 13
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

FEMME, un pilote comme les autres mais pas que !

Il a fallu du temps aux femmes pour obtenir les mêmes droits que leurs congénères masculins et le combat continue pour certaines d'entre elles dans le monde. Le premier pays à avoir accordé le droit de vote aux femmes fut la Nouvelle-Zélande, en 1893. En France, il faudra attendre le 8 mars 1944, pour que toutes les femmes majeures puissent se rendre aux urnes, comme pour les remercier du travail accompli pendant que les hommes étaient au front et pour leurs engagements dans la résistance ! Enfin, c'est en juillet 1965, que les femmes seront légalement autorisées, en France, à travailler et à ouvrir un compte en banque.



Cependant, c'est en 1897 qu'une femme obtient le premier certificat de capacité féminin à la conduite automobile avec la Duchesse d'Uzès, Anne de Rochechouart de Mortemart. Celle-ci a même été verbalisée pour excès de vitesse à plus de 15 km/h ! L'automobile club de France n'acceptant pas les femmes parmi ses membres, elle créa l'automobile club féminin, en 1926.

C'est aussi avant le droit de vote, qu'une Française obtenait le premier brevet de pilote avion dans le monde, avec Elise Deroche dite la baronne Raymonde de Laroche en 1910.

Je passerai sur les autres nombreuses étapes de cette évolution de la place des femmes dans la société, car là n'est pas notre propos en tant que tel.

En tout cas, le pouvoir étant détenu par les hommes, cela n'a pu se faire qu'avec le soutien d'hommes de pouvoir comme Roosevelt, Jean Jaurès, De Gaulle, etc. Vous comprendrez mon préambule maintenant.

Le mouvement ULM a démarré avec les premiers vols en deltaplanes en 1972 et en Ultra Légers Motorisés en 1974.

Car si le mouvement ULM est une très

Publicité

www.aircreation.fr

Résolument ULM*

*Ultra Léger Motorisé

Modèle : iFun Pixel 250 XC | Surface : 18 m² | Envergure : 8.8 m | Masse à vide : 95 kg | Charge utile : 105 kg
 Vitesse max : 41 km/h | Croisière : 20 à 30 km/h | VLE : 100 km/h | Consommation à 75 km/h : 4.5 l/h
 Réserve : 30 l | Motorisation : 11000 2507 36 CV (équivalent à 2000 cc) | 11000 2507 24 CV
 Appartenance : 00 155 004 07 - 2014 par avion - Adresse : 07200 Lanas - iFun Pixel 250 en 10'

Toujours un ULM d'avance

AÉRODROME D'AUBENAS - 07200 LANAS FRANCE TEL : 03 (0)4 75 93 66 66 • FAX : 03 (0)4 75 35 04 03 E-mail : info@aircreation.fr
Nouvelle boutique en ligne : <http://shop.aircreation.fr>



La baronne Raymonde de Laroche

jeune discipline aéronautique, il a fallu attendre la volonté d'un homme, pour envisager la création de la commission féminine au sein de la FFPLUM créée elle, en 1989.

Dominique Méreuze fut au courant d'un projet d'organisation au sein de quelques femmes pilotes ULM à mes côtés, avec un site Internet en cours de création etc. D'autorité, comme il savait l'être, celui-ci décide donc la création de la commission féminine, en s'appuyant sur la logique suivante « on a une commission « jeunes », « handicapés », il faut bien aussi qu'on en ait une pour les femmes ».



Connaissant quand même un peu Dominique, j'ai ri de cette boutade, tout en me disant que j'allais devoir être vigilante puisque, à l'occasion d'un petit déjeuner au Salon de Blois 2005, il m'en confiait l'animation et que ses mots avaient tout de même un petit goût de machisme !

Certes, il n'était pas toujours facile de travailler avec Dominique, mais je dois reconnaître qu'il a toujours été présent quand il le fallait et pour preuve, entre autres, sa présence indéfectible au rassemblement annuel depuis 2004 jusqu'en 2014. Je ne crois pas être démentie en le remerciant, au nom de nous toutes, pour son soutien au développement de notre pratique « au féminin ».

Quoi qu'il en soit, il reste encore beaucoup à faire, en termes de représentativité féminine dans l'ULM, en nombre de pratiquantes et au sein des instances dirigeantes où les femmes devraient être bien évidemment plus impliquées.

La commission fédérale féminine a encore de l'ouvrage.

Retrouvez-nous sur Internet dans l'espace "voler au féminin" du site www.ffplum.com



Monique Bouvier
Présidente Commission
"Volez au féminin"
mbocavok@gmail.com
06 62 85 07 40



Léger, puissant, astucieux et agile, le Skypper est un tricycle abouti, taillé pour les grandes randonnées.

Innovante, performante, vive, la Nuvix délivre aisance et agrément de pilotage, en toute situation, grâce à sa configuration variable actionnée par le mécanisme breveté du « Corset ».

À bord du Skypper/Nuvix, vous vous sentirez immédiatement en confiance, paré pour toutes les aventures...

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

AÉRODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE TEL. 33(0)4 75 93 66 66 • FAX 33(0)4 75 35 04 03 E-mail : info@aircreation.fr

Des bonnes pratiques à l'occasion d'un accident d'ULM pour éviter de perdre tout droit à indemnisation

Ce dont il est question aujourd'hui est essentiel pour ne pas perdre - définitivement - ses droits à indemnisation en cas de destruction totale ou partielle d'un ULM.

Situons la difficulté vis-à-vis d'un cas d'école récent qui matérialise une incroyable erreur - une impensable faute, faudrait-il dire ! - d'un propriétaire d'ULM qui a perdu toute chance d'être indemnisé du coût de la réparation de son ULM accidenté, chiffré à plus de... 120.000 €partis en fumée.

On mettra de côté dans ce dossier le fait - *tout aussi irresponsable* - pour un propriétaire d'une machine d'une valeur de plus de 180.000 €de ne pas avoir souscrit une assurance "corps" induisant pour ce propriétaire en cas de sinistre de devoir faire la démonstration - difficile - de la responsabilité engagée par le vendeur, ou le distributeur, ou le réparateur ou tout

agent économique susceptible d'être à l'origine du sinistre et exclusif de la faute du pilote ou du propriétaire... !

Il ne s'agit pas ici d'apprécier si le grief opposé par le propriétaire qui estimait à tort ou à raison que l'accident de son ULM aurait été causé par une défaillance de carburation dont le fabricant ou le distributeur pouvait être responsable, était ou non justifié.

Il s'agit seulement de constater que l'attitude du propriétaire lors de l'accident lui a interdit décisivement de pouvoir opposer ce grief à quiconque !

En la circonstance, les personnes mises en cause judiciairement par le propriétaire auront beau jeu de solliciter une copie du rapport d'enquête de gendarmerie pour y trouver un motif d'inéluctable échec de l'action engagée à leur encontre.

On pouvait en effet y lire que le propriétaire de la machine accidentée déclarait :

q avoir subi une perte de puissance moteur au moment de l'atterrissage (soit...)

q qu'à cette occasion la machine avait capoté (soit...)

Publicité

PEGASE **FILL & FLY®**

Transportez votre carburant dans les meilleures conditions
CONFORT, CONFORMITE, SECURITE, RESPONSABILITE !

Réservoir alu 333 litres agréé UN1203 sur remorque galva ; armoire métal renfermant pompe atex 50 L / min, volucompteur, filtre aviation, flexible et pistolet automatique.
PEGASE – tel 0800.900.495 – pegase@fillnfly.com – www.fillnfly.com



q qu'il avait alors appelé l'un de ses amis avec lequel, aidé d'un quad, ils avaient remorqué l'ULM pour le transporter dans son hangar !

Mauvaise pioche !!

Les jeux étaient faits... ! Par cette déclaration intempestive, ledit propriétaire venait de perdre tout droit à indemnisation pour l'éternité alors qu'il avouait avoir enfreint les dispositions de l'article L. 6222-7 du Code des transports dont il n'échappera à personne l'importance :

« Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou sur son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou si elles ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information. »

Prélèvements, manipulations, déplacements sont formellement interdits sauf évidemment s'ils sont commandés par les nécessités de la sécurité ou du secours aux victimes (*déplacement de la machine, coupure de la ceinture de sécurité pour dégager le pilote*)... ou s'ils sont autorisés par les autorités ! qui, elles, auront pris la précaution de préserver la preuve, de prendre tout cliché ou d'apposer les scellés.

À défaut de respecter ces prescriptions de bon sens, tout déplacement devient hautement suspect, induisant le postulat de la disparition ou de la manipulation de la preuve. En la circonstance, était posée la question de l'éventuelle défaillance des flotteurs d'un carburateur dont l'échange ou la substitution frauduleuse constituait l'une des éventualités interdisant au propriétaire, en cas de manipulation occulte, de pouvoir démontrer sa bonne foi.

Le juge des référés ne s'y est pas trompé qui saisi par le propriétaire de l'ULM d'une simple demande de désignation d'un expert judiciaire pour apprécier les

causes du sinistre "tous droits et moyens des parties réservés" - *demande très souvent accordée* -, l'a cependant débouté, estimant la mesure inopérante et le fait que tout rapport d'expertise judiciaire n'offrirait aucun intérêt à défaut de pouvoir rendre jamais opposable aux défendeurs à la procédure l'état de la machine au moment précis de l'accident (*et sous-entendu compte tenu des possibles manipulations ayant pu survenir entre le moment de l'accident et l'époque de l'expertise*) !

La morale de l'histoire s'impose une fois de plus... ! L'un des mots juridiques les plus importants de la langue française, sinon le plus important, et le seul concept que chacun doit conserver en mémoire est le mot : "preuve"... ! ou mieux "conservation ou préservation de la preuve"....

Quand la preuve est conservée... ou qu'elle n'est pas détruite (comme en la circonstance) chaque justiciable trouvera toujours un avocat pour défendre sa cause...

Mais si la preuve est détruite, il faudra l'aide illusoire de Zeus, dieu de l'air, pour espérer prospérer.



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

Publicité

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
Autostar - Maget
Skydinger - Skytone
Pegasus

Autres modèles
Beech - Robinson 1120 - Cessna 441
Dassault - Piper - Mooney
Mitsubishi - Stearman
www.ulmparis.com

Centre de FORMATION ULM :
Pendulaire - 3 axes
et Autogire

Aéromoteur
Essai des élèves
Instructeur - David DMC
Apprentissage professionnel
(Temps) (etc.)

CENTRE DE FORMATION ULM
LABEL FEDERAL

Ouvert 7/7jrs

Aérodrome de Meaux 77
Tél. 01 60 04 76 00
à 35Kms de Paris Est
à 15Kms de Disneyland

www.ulmparis.com



4ème Forum Aéronautique Académie Aix-Marseille

Château-Arnoux Saint-Auban - 26 septembre 2015

Pour la quatrième année, cette journée a été organisée par Bruno Furnon, Responsable des BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) et de Laurent Renaux, en collaboration avec la FFVL (Fédération Française de Vol à Voile) associée à l'Armée de l'Air de Salon de Provence.

Elle s'est faite dans le cadre du développement de la filière aéronautique dans l'Académie d'Aix-Marseille pour mettre en valeur les formations, les métiers et les pratiques du monde aéronautique.

Beaucoup de jeunes titulaires du BIA 2015 avec leur famille, du CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique) étaient présents pour ce forum très ciblé, certains venus de très loin. Ces 540 jeunes chaque année diplômés, sont tous très motivés ; ils deviendront les ingénieurs, techniciens, compagnons de nos entreprises et institutions civiles ou militaires, et cet événement participe activement à leur orientation.

Notre comité y a joué un rôle important, surtout concernant l'image de l'ULM, sur un aérodrome historiquement réservé aux planeurs.

Notre stand et notre simulateur de vol « Guy Trier » ont attiré beaucoup de visiteurs qui ne connaissent pas encore bien notre aéronautique pourtant si accessible aux jeunes et si dynamique.

Les rencontres de ce type incluant les différentes fédérations ont l'énorme avantage d'apporter au grand public et à tous les partenaires présents une information claire et objective qui manque souvent à la connaissance de notre pratique du vol.

La qualité de la tribune composée de hauts représentants du Conseil Régional, comme Monsieur Coppola, et Départemental, de l'Éducation nationale, des municipalités concernées et de l'Armée de l'Air nous ont permis de rappeler

à tous notre légitimité et notre poids, tant sur le plan éducatif que sur le plan économique.

Le général Pollet, commandant de la base de Salon de Provence, avec qui nous avons créé des liens par ailleurs, et le représentant du recteur de l'académie, ont distribué des prix aux lauréats du BIA et du CAEA.

Gageons que notre engagement dans ce forum permette aux jeunes de la région de voler en ULM grâce à nos lots « Bon pour un vol découverte en ULM », à leurs parents de découvrir l'aéronautique qui ne porte pas l'histoire mais l'a fait, et que l'Académie d'Aix-Marseille, que nous remercions par l'intermédiaire de Monsieur Furnon, poursuive son rapprochement, notamment sur cet aérodrome spacieux et merveilleusement équipé pour faire voler tout le monde et ensemble.

Remise des Prix Saint-Exupéry

Base de Salon de Provence - 9 décembre 2015

Partenaires officiels de la Base 701, entre autres concernant les jeunes et le BIA, et de l'Académie d'Aix-Marseille, notre comité a été invité à la Remise des Prix Saint-Exupéry qui s'est déroulée dans l'amphithéâtre de l'École de l'Air créée en 1935.

Chaque année, une promotion de jeunes sélectionnés est prise en main pour découvrir le saut en parachute, le vol à voile, la voltige, le vol ULM et passer le BIA. Chaque année, des prix sont remis aux plus méritants par la fondation Saint-Exupéry, faisant suite cette année à la journée vol découverte du 23 mai avec pour les ULM le paramoteur chariot, le multiaxe, l'autogire, l'hélicoptère, le pendu-

laire n'ayant pas pu être présent à cause de la météo. Pour notre comité et notre Fédération, il s'agit d'une belle et franche reconnaissance par l'élite de l'aéronautique française.

Quelle récompense pour nous aussi de voir notre logo sur la page d'accueil de la présentation de cette magnifique cérémonie aux côtés des plus grands tels qu'Airbus ou Aéro Club Marcel Dassault !

Quelle reconnaissance que de voir notre président Christian Piccioli appelé sur la scène de cette école prestigieuse afin de remettre la première série des récompenses à ces jeunes !

Nous sommes dans la boucle, celle de l'Armée de l'Air française et du Campus des Métiers et des Qualifications Aéronautiques Provence Alpes-Côte d'Azur et nul ne pourra arrêter la progression régionale et nationale de notre comité, donc de notre Fédération.

Comme tu aurais été fier de ton comité,
Dominique !



Corinne Monloubou
Comité régional
ULM PACA



Infos Comité régional PACA ulm-paca.ffplum.com/

Un Comité Départemental FFPLUM dans l'Hérault - 13 février 2016



Le 13 février 2016 s'est tenue l'Assemblée Générale initiale du Comité départemental ULM de l'Hérault, en présence de notre Président, Pierre-Henri Lopez et de Thierry Gobert, Président du Comité régional Languedoc-Roussillon.

Le Bureau Directeur est composé de Fabrice Girelli et Charline Papet, Coprésidents, Philippe Grenet, Trésorier et Roland Galibert, Secrétaire.

Avec 16 structures et 190 membres, le Comité Départemental s'engage sur plusieurs chantiers.

Le CDULM 34 entamera son activité avec l'accueil du Tour ULM 2016 sur l'aérodrome de Candillargues, en partenariat avec les aéroclubs de la base et avec le soutien d'Hérault Sport et des Collectivités territoriales.

Parmi ses priorités est inscrite également la promotion de la pratique de l'ULM auprès des jeunes.

Le CDULM 34 contribuera par ailleurs, au niveau du territoire héraultais, à la mise en œuvre des orientations proposées par la FFPLUM en matière de sécurité et de formation.

Infos Comité régional contactCDULM34@gmail.com



Démarrez bien l'année : Abonnez-vous !



Aventure

Essai en vol

Passion

Formation

Avionique

ULM

Pilotage

Technique

Jet

Carrière

Portrait

Salon

Transport

Carnet de vol

Hélicoptère

Actualité



Coupon à retourner accompagné du règlement à : S.E.E.S., Aviation & Pilote, aérodrome de Lognes-Émerainville, 77185 Lognes, France
 Votre contact: Hélène Montmayer - hmontmayer@aviation-pilote.com - Tel +33(0)1 64 62 05 06 - Fax +33(0)1 64 62 11 09

☐ Je m'abonne ☐ Je me réabonne: N°abo

Offre Hors Série Guide Pratique

France CEE



3 MOIS - -
 6 MOIS ☐ 36€ ☐ 42€
 1 AN ☐ 66€ ☐ 76€
 2 ANS ☐ 120€ -

Offre Hors Série Guide Métiers

France CEE



3 MOIS - -
 6 MOIS ☐ 36€ ☐ 42€
 1 AN ☐ 66€ ☐ 76€
 2 ANS ☐ 120€ -

Offre classique

France CEE DOM/TOM/Etranger

☐ 15€ ☐ 16€ ☐ 23€
☐ 30€ ☐ 35€ ☐ 41€
☐ 60€ ☐ 69€ ☐ 79€
☐ 114€ ☐ 130€ ☐ 145€

Je suis membre AOPA (France), je m'abonne : ☐ 1 an 51€ ☐ 1 an + Hors Série Métier 57€ ☐ 1 an + Hors Série Guide 57€ ☐ 2 ans 96,90€

Vos coordonnées : NOM Prénom N° carte AOPA

Adresse : Code postal :

Ville : Pays : Tel : Mail :

Je règle la somme de € par :

☐ chèque à l'ordre de « SEES »

N° de ma carte de crédit:

☐ carte bancaire

Crypto

Expte en

Signature



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

délai d'installation
3 semaines



Dématérialisation : suite et fin.

Chaque année, la FFPLUM mène une campagne tout à fait essentielle : celle de la souscription ou du renouvellement de la licence-assurance.

L'administration gère ainsi plus de 15 000 adhésions (15 453 en 2015), avec toutes les difficultés nées d'une réalité complexe : les différentes options existant en matière d'assurance, la cotisation fédérale, les différentes demandes de renseignements, les situations particulières : tout cela compose un univers paperassier qui demande beaucoup d'attention et d'expertise de la part des vaillants salariés de la Fédération : ils usent souvent prématurément leurs nerfs pour apporter à tous - à heure et à temps - le service impeccable que vous attendez.

Mais toute cette organisation a un coût important : l'impression de la liasse-formulaire, son expédition par la poste à tous les adhérents, le traitement des retours, l'expédition des licences... C'est près de 50 000 € qui sont ainsi chaque année dépensés pour la gestion de cette action essentielle, sur laquelle repose l'équilibre de la Fédération.

Sous la présidence de Dominique Méreuze, le Comité directeur avait donc initié une réflexion, dans le but d'instiller à ce processus une dose d'automatisme, en utilisant au mieux les ressources de l'informatique.

Les difficultés étaient essentiellement de deux ordres :

q matérielles : il fallait bien sûr disposer d'un système informatique efficace, capable d'assurer le traitement des requêtes avec un minimum d'erreurs (ou de « bugs », comme on dit aujourd'hui), en toute sécurité pour ce qui concerne les flux financiers : merci à Emmanuel Blot d'avoir dirigé ce projet !

q psychologiques : car certains adhérents pourraient manifester des réticences au maniement d'un ordinateur, et à la dématérialisation complète de leur prise de licence. Malgré ces difficultés prévisibles, il était difficile pour notre Fédération d'aller à l'encontre de la modernité et des économies qui pourraient s'ensuivre.

Dès juin 2015, nous vous avons sollicités, à travers un sondage, afin de mesurer ce que l'on pourrait appeler la « résistance au changement » : il est apparu que, dans une large majorité, nos membres plébiscitaient la prise de licence sur Internet.

Et, puisque même l'administration fiscale envisage une évolution similaire en n'admettant plus, très prochainement, que les déclarations de vos revenus par le biais d'Internet, nous n'allions tout de même

pas faire moins bien que l'inspecteur des impôts !!!

Nous avons donc longuement débattu, avec les élus et l'administration, de la pertinence de cette évolution. Et, dans sa grande sagesse, le Comité Directeur a décidé d'une mise en place progressive de cette dématérialisation, en en étalant les contraintes sur deux années successives : ceci afin de laisser le temps à nos adhérents les plus réticents de vaincre leur « phobie informatique ».

La campagne d'adhésion qui s'est déroulée à partir de décembre 2015 a donc inauguré une nouvelle ère : vous avez été exceptionnellement nombreux à souscrire électroniquement votre licence- assurance : à ce jour, plus de 10 000.

Ce résultat a été pour nous très encourageant. Il récompense les efforts de l'équipe administrative, et valide la pertinence globale du système.

Il permet aussi – je le rappelle – de réaliser des économies substantielles : et l'argent ainsi épargné sera mieux utilisé pour la défense directe de notre pratique ulmiste que pour l'acquittement de frais d'impression et de routage.



**En conséquence,
dès décembre 2016,
toutes les licences pour l'année
2017 – nouvelles ou renouvelées
– seront souscrites sur Internet.**

Nous avons bien conscience cependant que cette évolution peut induire pour quelques-uns d'entre nous des petits problèmes : afin que tout se passe au mieux, et afin de maintenir la qualité de service à laquelle nos adhérents sont habitués, plusieurs actions complémentaires sont envisagées :

q Nous réfléchissons à une simplification et à une modification de l'ergonomie du formulaire afin de gommer les quelques difficultés signalées.

q Nous préparerons un « mode d'emploi » qui sera publié dans le numéro d'ULM info qui précèdera l'ouverture de la campagne d'adhésion (je rappelle que désormais, chaque adhérent reçoit systématiquement l'ULM INFO et donc l'information fédérale à domicile).

q Une ligne téléphonique dédiée (on doit dire « hot line », mais j'ai du mal à m'y résoudre !) sera mise en place et permettra à nos salariés de gérer en direct les cas particuliers.

**Par avance, merci à tous de
vos efforts pour accompagner
cet important changement.**



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général
de la FFPLUM

Publicité

St ex upéry

BASE ULM

Importateur exclusif



- Sécurité
- Prestige
- Émotion

de 48 à 260 km/h

SKYLEADER

PARACHUTE DE SECOURS

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



CENTRE DE SERVICE



Vente neuf et occasion

Centre de formation agréé

AUTOGIRE - PARAMOTEUR - PENDULAIRE
MULTIAXES - HÉLICO



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

Montpezat d'Agenais

Tél. 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com



Quelques rappels pour 2016

Responsables de structures, pour la bonne tenue du fichier fédéral et afin de répondre aux exigences de nos statuts, il est impératif que chaque organisme affilié adresse tous les ans à la Fédération une copie de son procès-verbal d'assemblée générale. Ainsi, la mise à jour rapide du site Internet de la FFPLUM permettra aux visiteurs de pouvoir vous contacter efficacement. Plus généralement, informez-nous de toutes modifications (bureau, coordonnées, activités, etc.).

En ce début de saison, n'oubliez pas de renouveler la souscription de vos RC aéronef club et de contrôler que les pilotes qui utilisent ces machines sont bien licenciés 2016 afin de bénéficier de la garantie de l'assurance.

Dans les prochaines semaines, vous aurez également à compléter le rapport d'activités adressé par la DGAC.

Si vous êtes concerné, pensez à compléter et adresser le formulaire « ATTESTATION 2016 établie en vue de la conduite des vols rémunérés en ULM ».

Être 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 « disparaîtra » automatiquement du site le 1er janvier pour ne « réparaître » que le jour où vous serez de nouveau licencié. À chaque renouvellement de votre qualification d'instructeur (tous les 2 ans), nous vous invitons à nous adresser la copie recto verso de votre brevet afin de toujours figurer sur cette liste.

Le secrétariat fédéral est à votre écoute et à votre disposition pour répondre à toutes les questions et vous aider à la constitution des dossiers tels que les demandes de subventions fédérales, à la souscription des licences et assurances, etc.

À réception de cet ULM info, la saison 2016 est ouverte aux souscriptions des licences et assurances. Si vous rencontrez des difficultés lors de la saisie en ligne ou en remplissant votre formulaire, n'hésitez pas à nous contacter, nous vous guiderons.

À toutes et tous, notre petite équipe reste à votre service !

Nicole Focas

Directrice Administrative

AUX RESPONSABLES DES STRUCTURES AFFILIÉES



Pensez à nous adresser la copie de votre PV d'Assemblée Générale. Le maintien de l'affiliation est subordonné à l'envoi chaque année à la fédération du compte rendu d'Assemblée Générale du dernier exercice (art. 6 du Règlement Intérieur de la FFPLUM).

LE FORMULAIRE AÉRAL À COMPTER DU 6 JANVIER 2016



Aéral : la DGAC met en ligne le formulaire qui permet à toutes les structures aéronautiques de rendre compte de leurs activités pour l'année qui vient de s'écouler. Les informations recueillies pour 2015 sont très importantes pour une bonne connaissance des activités de l'ULM et de sa place au sein de l'aviation légère, pour l'élaboration de statistiques fiables ainsi que pour la publication des annuaires aéronautiques. Alors rendez-vous sur : <http://aeral.aviation-civile.gouv.fr>

NOUVELLES STRUCTURES 2016

R	ADVENTURE NORMANDIE PARAMOTEUR CHEZ M. GUILLEMETTE 2 BIS RUE EMILE ZOLA 14120 MONDEVILLE ☎ 06 61 18 34 69 q www.club.adventure-normandieparamoteur.fr	H	HELI-LOISIRS AERODROME DE CHATELLERAULT 86100 CHATELLERAULT ☎ 07 83 71 16 85
		M	AERO-CLUB DE SAINT-CHAMOND AERODROME DE SAINT-CHAMOND 65, ROUTE DE L'AERODROME 42152 L'HORME ☎ 04 77 22 03 45 q www.aero.st.chamond@free.fr
A/R	AILES DU RUFFECOIS LES GRANDS GENETS 16460 CHENOMMET ☎ 06 03 01 97 04	M	G'AIRES ULM A. PITEOU 32320 BASSOUES ☎ 06 32 63 97 15
		M	DRAGONFLY AVIATION LE VILLARD 05160 REALON ☎ 06-80-60-92-04 q www.dragonfly-aviation.com
		R	AIR FORTERRER PARAMOTEUR DOMAINE DE GALBAUX 89260 VOISINES ☎ 03-86-41-78-92
		R	MELESS'AIR MAINBUET C/O M. WOJNAROWSKI 35520 MELESSE ☎ 06-18-38-55-06
		M	ULM 05 GAP TALLARD 05130 TALLARD ☎ 06-72-94-75-02 q www.ulm-05.com
		R	L'AIR ET LA MANIÈRE 30 FAUBOURG DU MARECHAL CLARKE 67330 NEUVILLE LES SAVERNE ☎ 06-52-91-35-99 q www.air-marine.fr

NYNJA

Volez plaisir !!!



6 titres mondiaux FAI, palmarès intégral
Champion du Monde FAI 2014
Plus de 1500 Skyranger et Nynja en vol

PERFORMANCE: la preuve ...

... par les succès en compétition.

ROBUSTESSE: la preuve ...

... par l'utilisation depuis plus de 22 ans en école.

Poids respectés ... Volez assurés !

Kit cellule Skyranger à partir de 13400€ HT

Kit cellule Nynja à partir de 17400€ HT

Promo sur option freins



Volez différent ... Volez plaisir ...

NYNJA : le compromis idéal pour l'école, la ballade, le voyage, ou l'aventure...

VISIBILITE exceptionnelle pour le plaisir et la sécurité.

ACCESSIBILITE cabine des meilleurs de la catégorie.

DECOLLAGES COURTS / STOL, décollez sur des pistes sommaires, en montagne, en campagne.

PERSONALISABLE: petites ou grosses roues,

volez avec ou SANS porte pour des émotions uniques.

ECONOMIQUE: Conception ultra simple sans soudures ni composites structurels, réparation facile et rapide

Nouveau SKYRANGER SWIFT

Suivez nous en temps réel:
facebook.com/bestoffaircraft



SKYRANGER



www.bestoffaircraft.com

info@bestoffaircraft.com

Publicité



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



basulm.ffplum.info



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.**

IMPORTANT

Depuis le 1er janvier 2014, les modalités d'attribution des diverses aides financières dont peuvent bénéficier les structures affiliées ou les licenciés ont évolué. **Le montant ne pourra pas dépasser 70 % de la facture acquittée par le bénéficiaire et cela dans la limite du montant maximum qui peut être alloué.**

sont
concernées

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

les aides aux pilotes et structures

aux jeunes

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

- Formation pilote : plafonnée à **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)

Tu connais
les aides Jeunes ?



aux instructeurs

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

aux enseignants

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

aux structures

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

sécurité

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.



L'opération PARACHUTE DE SECOURS consiste à aider financièrement les structures affiliées à la FF-PLUM, labellisées ou pas, pour équiper leurs ULM servant à la formation, de parachute de secours.

Tous les centres de formation FFPLUM peuvent accéder à cette aide. Pour être éligible dans le cadre de cette opération, il faut que le centre de formation : **q** soit affilié à la Fédération

q propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé

q s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).

sécurité

aide kit balisage



150 € Toujours avec l'aide de la DGAC, l'opération kit sécurité balisage des terrains à usage exclusif des plates-formes ULM. Depuis 2011, c'est près de 160 plates-formes qui ont été équipées de ce KIT comprenant les 20 balises blanches et la manche à air de 2,50m x 0,50 m.

Conditions d'obtention du kit :

- q** La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- q** Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- q** 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.
- q** La valeur de ce kit est d'environ 700 €.



NOUVEAU

Pour le remplacement de balises défectueuses, nous avons mis en place une procédure dans l'ESPACE PratiQ.

Formulaire de demande téléchargeable dans **q** l'ESPACE PratiQ sur **q** <http://boutique.ffplum.info/>

Consultez le détail des principes et de la procédure sur le site fédéral www.ffplum.com

BERINGER

Un train d'avance...



ROUES
FREINS
TRAINS D'ATERRISSAGE



Gain en poids
en qualité
en sécurité



www.beringer-aero.com
04 92 20 16 19
sales@beringer-aero.com

lorAvia

VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ
GARANTIE 2 ANS !



80 cv. 11112 € TTC

100 cv. 12840 € TTC

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

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

Publicité

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 000678 (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, ...)

