

ULM

info



Bulletin fédéral trimestriel juin 2016 • N° 96



LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Pourquoi et comment faire simple quand on peut faire compliqué ?

A l'origine dans les années 70, la réglementation ULM concevait l'ULM comme une machine simple au vol incertain réservé à des pratiquants considérés plus ou moins comme marginaux, un peu fous volants... dont l'activité ne nuisait à personne.

Les premières expériences étaient observées avec sympathie par une population amusée et c'était bien dans l'esprit du temps.

Progressivement les choses ont évolué vers des appareils plus sophistiqués, plus sûrs, plus fiables et le nombre de pratiquants a augmenté, donnant naissance entre les années 80 et 90 aux premières bases de la réglementation actuelle.

Le pilotage de l'époque ne demandait pas de dispositions particulières du pilote, les machines étaient accessibles, peu performantes, capables de se poser sans problème à des vitesses relativement lentes en cas de panne moteur et la majorité des pilotes s'en trouvaient satisfaits.

25 ans plus tard notre monde a changé, notre société aussi. Le regard sur l'ULM est différent, nous sommes maintenant près de 16 000, les appareils ont évolué, certains constructeurs, ils sont nombreux, ont su au prix d'efforts considérables garder l'esprit ULM en offrant des machines performantes, fiables, d'un pilotage simple, au poids contrôlé, permettant de voyager tranquillement tout en se faisant plaisir.

Nous avons vu apparaître aussi de merveilleuses machines à la technologie avancée qui comme des Ferrari nous font briller les yeux et nous proposent de faire souvent mieux que notre aviation certifiée : des trains rentrants, des hélices à pas variables, des pilotes automatiques, des vitesses à faire pâlir un DR400, des

autonomies d'airbus... des machines aux qualités indiscutables mais qui demandent sans aucun doute aux pilotes d'être plus performants...

Notre régime libéral basé sur la responsabilité individuelle est donc confronté à l'évolution de notre activité, plus que jamais il est nécessaire pour chacun de bien savoir évaluer ses propres capacités et de se fixer les limites du risque encouru.

Il y a des machines pour tout le monde et pour tous les budgets, mais il ne faut pas que les machines les plus chères dictent leur loi aux autres. Il est important de garder une certaine simplicité ! L'ULM c'est du loisir et la course au « toujours plus » ne sera pas éternelle !

La France est belle et la découvrir tranquillement est tout à fait possible...

L'ULM a encore de beaux jours devant lui pour autant que l'esprit qui a permis sa formidable évolution soit toujours présent et que nous sachions voler en nous fixant des limites raisonnables.



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



Génération (s) ULM

L'ULM est né avec la génération baby-boom, aujourd'hui papy-boomer épanouis et heureux.

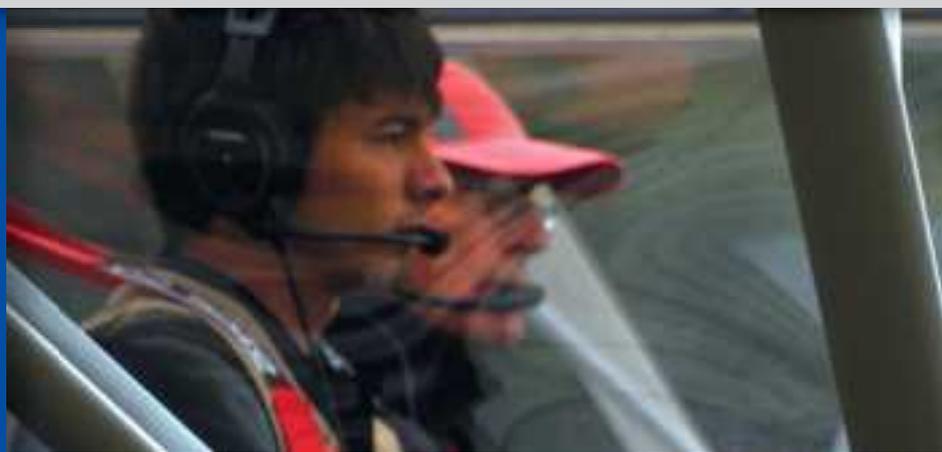
Les nouveaux pratiquants ont évidemment une nouvelle approche dans un contexte matériel bien différent. A côté de cela, les modes de transmission de l'information ont changé de manière brutale et étrange, au point que personne ne comprend véritablement ce qui nous arrive. Il nous suffit de voir combien en si peu de temps la presse aéronautique a muté. Cependant l'aspirateur n'a pas remplacé le balais, les tablettes et le Web 2.0 ne feront pas disparaître le papier et la querelle des Anciens et des Modernes tombe souvent dans la caricature.

Le plaisir du vol, les machines, les terrains, l'instruction, le partage, l'accessibilité au vol, le sport sont des fondamentaux. Dans tout cela ULM-Info, qui n'est pas un magazine de journalistes mais de bénévoles passionnés, permet de transmettre certains éléments de notre expérience commune. Alors n'hésitez pas à nous faire part de vos témoignages, dans tous les domaines de notre pratique, pour qu'ils servent à tous, anciens et modernes, papy et baby.



Volez pour le plaisir
et en toute sécurité.

Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef



Sommaire 96

- 2** Editorial
Pierre-Henri Lopez
- 4** L'actualité ULM
- 6** AG 2016
Rapport moral
Pierre-Henri Lopez
- 8** AG 2016
Jean-Claude Hanesse
- 10** AG 2016
Rapport financier
Denise Lacote
- 12** AG 2016
Résultat des votes
- 14** L'interview de
Patrick Amar
- 17** Le Tour ULM 2016
Pierre-Henri Lopez
- 18** Sécurité ULM
Thierry Couderc
- 20** Sécurité ULM
Eric Galvagno
- 22** Stages
mécaniques
Pierre Pouchès
- 24** Météo
Gérard Coffignot
- 26** Juridique
Serge Conti
- 30** Europe et ULM
Jean-Claude Hanesse
- 32** Comités régionaux
et réforme territoriale
René Vigué
- 37** Invitation de la
Fédération tunisienne
Pierre-Henri Lopez
- 40** Rappels licence
et nouveaux clubs
- 41** Basulm
- 42** Aides fédérales
- 43** Spécial jeunes,
le Prix Dominique
Méreuze



40 la boutique
fédérale

Nouvelles
adresses



email ► ffplum@ffplum.org
Internet ► www.ffplum.info



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.org
site www.ffplum.info

Directeur de la Publication : Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot
Ont collaboré à ce numéro : Denise Lacote, Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot,
Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, Gérard Coffignot,
Pierre Pouchès, René Vigué, .
Crédit Photos : FFPLUM, DTA, A.-M. Le Dorze, CA2S. (Couverture : A.-M. Le Dorze)
Design & fabrication : Agence CA2S - 07 88 49 20 52
Imprimé en France à 17 000 exemplaires.
ULM Info 96 © Tous droits réservés FFPLUM - 06.2016

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.



07 | 2016



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



69ème rassemblement RSA. Les 9 et 10 juillet 2016. Aérodrome de Vichy-Charmeil (LFLV)



13ème rassemblement national des Femmes pilotes d'ULM, du 8 au 10 juillet 2016. Aérodrome de 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.



08 | 2016



7ème rassemblement "Aveyrolacs" Du 13 au 15 août 2016, à Villefranche de Panat.

Championnats du Monde toutes classes en Angleterre, du 20 au 27 août 2016 à Popham.

09 | 2016

Rassemblement du Club ULM de Castelvert, le dimanche 4 septembre 2016. lieu dit : Castelvert 81120 - Lombers
 Tel : 05 63 55 12 57
 GPS : 43° 49' 50" N / 02° 07' 28" E
 Courriel : ulmcastelvert@hotmail.fr
 Site : www.castelvert.com

1ère rencontre du film aéronautique - Pays de Fayence, du 8 au 11 septembre 2016. Salle de Spectacle de Fayence (83).

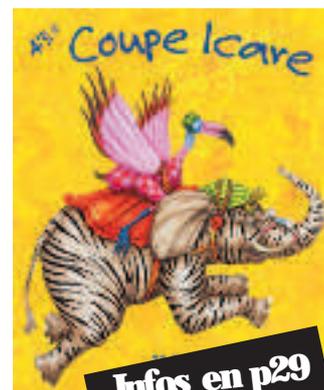
L'objectif est la promotion de l'Aéronautique sous toutes ses formes. Les œuvres devront :

- s'inscrire dans le thème de l'Aérien
- être libres de droit
- avoir une durée minimum de 5 minutes et maximum 40 minutes
- présenter un titre et un générique de fin
- support à privilégier clé USB avec un format MP4

Contact : A. Bouchardon
 email : bouchardon83@yahoo.fr
 ou au : 06 29 27 95 52

 Rassemblement Pendulaires. Le samedi 10 septembre 2016 (report le 11 si IMC) à St-André-de-l'Eure (LFFD).

Portes ouvertes à Bagnoles Les 17 & 18 septembre 2016 à Bagnoles de l'Orne - LFAO
 Nous renouvelons le WE porte ouverte à Bagnoles de l'Orne à St-André-de-l'Eure (LFFD). www.aeroclubdandaines.com www.bagnolesdelorne.com



Infos en p29

ULM

Aérodrome de Blois-le-Breuil (LFOQ)

www.ulmblois.fr

BLOIS 2016

27&28
août

Festival international de TOUT L'ULM



**SALON
OCCASION
RASSEMBLEMENT**

VOL ULM+LSA
moteur



Paramoteur+





Rapport moral

Un rapport très particulier.



C'est un rapport moral tout à fait particulier que je soumetts à notre Assemblée Générale 2016.

Comme vous tous, il m'était impossible d'imaginer il y a un an, lors de cette même assemblée, que notre ami Dominique ne serait plus là. Bien sûr, nous le savions malade, lui-même ne se cachait de rien, mais la brutale dégradation de son état de santé a eu lieu juste après cette assemblée. Il avait livré un rapport moral plein d'enthousiasme. La vie est ainsi faite et nos pensées vont avant tout à Yvette Méreuzé présente parmi nous.

Nous avons rendu hommage à Dominique à travers le dernier numéro d'ULM Info que vous avez reçu. Dominique n'aimait pas la nostalgie mais les projets et la vie. Et c'est avant tout dans cet état d'esprit que je veux lui rendre hommage lors de ce rapport.

Un rapport moral est un exercice à la fois formel et politique, je sais que je suis attendu et que les pressions nombreuses sont fortes, mais je ne me suis jamais dérobé.

Pendant plus de 12 ans au côté de Dominique, j'ai apporté à la Fédération les fruits de mon expérience. Je vous demande sincèrement de croire que je n'ai jamais ambitionné le poste de Président, depuis un an je me suis donné totalement à cette lourde charge que j'ai assumée par sens du devoir auquel Dominique était si attaché.

Comme premier vice-président et pour garantir la stabilité de la Fédération, il était en effet naturel que j'assume cette tâche et la majorité du Comité directeur me soutient.

Depuis le mois de juin, mes déplacements ont été nombreux. Je n'ai pas cessé de bouger, de rencontrer, de travailler, plus que jamais. Je sais que remplacer 18 ans de présidence de Dominique est une situation ingrate et impossible et cela n'a d'ailleurs jamais été mon ambition.

Mon ambition est simple, c'est de garantir l'image et la santé de notre Fédération jusqu'à la prochaine mandature. Que les choses soient bien claires, je n'ai pas l'intention de me présenter au poste de président en 2017 où je serai dans ma 75^{ème} année... Je soutiendrai en revanche activement une équipe renouvelée et expérimentée qui portera la politique que nous avons menée durant toutes ces années avec Dominique. Et je vous avouerai que s'il n'est pas dans ma nature de me plaindre, je suis malgré tout un peu surpris par la nature humaine.

Mais tout n'est pas noir !...

Je veux remercier ici la DGAC pour son soutien dans ces moments difficiles et notamment la MAGH, je veux saluer l'arrivée de Monsieur Patrick Amar en lui disant combien la Fédération est attachée aux relations de qualité que nous avons pu nouer depuis des années avec ses services, et je pense à Alain Vella ici présent toujours disponible.

Je remercie tous ceux nombreux qui m'ont témoigné des signes de sympathie et d'encouragement lors de mes déplacements en région et c'est donc tout d'abord dans un esprit positif que je veux aborder ce rapport.

L'année 2015 a été pour nous une année difficile, difficile par la perte de notre Président, difficile par l'accidentologie particulièrement lourde, difficile par les tentatives de nos voisins européens pour une modification des règles de notre pratique. Nous avons malgré tout traversé cette année difficile en maintenant le cap et en affirmant toujours plus fort notre attachement à notre philosophie, à notre réglementation et à nos valeurs dont la plus importante est la responsabilité individuelle.

Il a fallu assurer notre présence aussi bien en France qu'en Europe à l'occasion de nombreuses réunions de travail. Nous nous sommes partagé les tâches au sein du Comité Directeur avec Jean-Claude Hanesse pour les questions européennes, à qui je vais céder la parole et qui va vous exposer les travaux de sa commission. (Texte de Jean-Claude) Thierry Couderc pour la sécurité et la réglementation, Denise Lacote toujours ferme à la trésorerie, Gérard Cofignot pour les espaces aériens, Joël Amiable avec l'équipe de France et ses champions, Sébastien



Perrot qui a accepté de reprendre la rédaction de l'ULM INFO, les responsables des différentes Commissions non élus mais qui font un travail considérable comme Monique Bouvier à la Commission féminine, Bernard Bonnet à la Commission formation et tous ceux qui travaillent dans l'ombre de ces commissions ou dans nos services administratifs.

Je peux dire aujourd'hui que malgré vents et marées, le Comité Directeur, dans sa grande majorité, a tenu bon, cela s'est fait au prix d'un renoncement à pas mal de libertés et souvent de sacrifices familiaux. Il est impossible, vu de l'extérieur, de mesurer la lourdeur de la tâche et pour ces bénévoles, les heures de vol ont lourdement chuté, mais chacun à son poste a travaillé à la réalisation des objectifs pour lesquels nous avons été élus et que Dominique a toujours défendus.

Le programme de la mandature 2013/2017 a défini les actions prioritaires nécessaires et indispensables qu'il nous fallait mener dans les différents domaines :

- **Réglementation**
- **Sécurité des vols**
- **Formation des instructeurs**
- **Espaces aériens et terrains**
- **Compétitions régionales, nationales et internationales**
- **Les nouvelles régions**
- **Image de l'ULM et communication**

Dans tous ces domaines, nous avons été présents et les responsables des commissions vous présenteront après ce rapport moral leurs travaux et ce qui a été fait.

Ce que personne n'avait prévu, c'est l'accidentologie de 2015, c'est une situation qui a modifié fortement les priorités et nous avons dû, à la demande de la DGAC, avancer plus vite sur le dossier de la formation des instructeurs, bouleversant le calendrier et la fréquence des réunions de la commission formation. Il nous a fallu également, à la demande de la DGAC, intégrer le SNPPAL à nos travaux pour aboutir à une proposition commune pour l'ensemble des centres de formation.

Les réflexions sur les aménagements envisagés par ce groupe de travail ont été transmises à l'ensemble des centres de formation d'instructeurs, pour enrichir ce dossier par les propositions des responsables pédagogiques lors de la réunion plénière du 4 avril ici même.

Il est important de préciser que les propositions qui seront formalisées lundi ont pour objectif premier d'améliorer la sécuri-

té des vols, et d'inverser la courbe des accidents, le tout dans le respect de notre réglementation actuelle.

Il est primordial de montrer notre capacité à être une force de proposition constructive et responsable, c'est dans l'unité et la cohésion que nous puissions notre force et c'est seulement à ce prix que notre voix est entendue.

Méfions-nous de notre goût de la dispute et de la contestation. Je citerai ce que disait Dominique dans son dernier rapport moral l'année dernière :

« En résumé chacun peut avoir des opinions différentes sur des détails, sur des options, sur certains choix... Mais il ne faut surtout pas se disperser sur le principe de la conservation du système déclaratif... Qui a cependant pour corollaire l'acceptation sans équivoque de nos limitations actuelles et celui de la responsabilité personnelle, pleine et entière de l'individu en tant que pilote. »

Depuis la disparition de Dominique, certaines tensions retrouvent de la vigueur. Je vous demande donc en approuvant ce rapport moral de soutenir cette présidence de transition et de fidélité à notre ligne politique.

Vous allez devoir choisir des remplaçants pour deux places au CD. Les places semblent précieuses puisqu'il y a 11 candidats ! Mon rôle n'est pas d'interférer mais autant parler avec clarté comme le faisait Dominique. Je souhaite pouvoir travailler avec des élus qui partagent notre vision. Certains parmi vous ont la mémoire de notre Fédération et ils savent ceux qui se sont réellement battus aux côtés de Dominique.

La légitimité de la Fédération, c'est vous qui la donnez. Et le Comité Directeur est celui que vous souhaitez avoir ...

Vous avez compris le sens de ma démarche, je l'assume avec toute mon énergie. Je crois profondément que l'ULM a un superbe avenir, mais seule la continuité de notre action nous permettra de garder notre identité et de faire durer le succès sans pour autant perdre l'esprit...

Je vous remercie.



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



La FFPLUM et l'évolution de la réglementation européenne

“

Dominique Méreuze portait une attention toute particulière aux débats qui se déroulent hors de nos frontières, dans différentes associations ou instances européennes (European Microlight Federation –EMF–, Europe Air Sports –EAS–, et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne –EASA–).

Il avait en fait très vite compris que l'avenir de notre activité serait sans doute tributaire d'une Europe en construction – dont on peut espérer, selon les circonstances – le meilleur ou le pire. D'où sa très grande vigilance vis-à-vis des réglementateurs européens (l'EASA), ou des utilisateurs ulmistes d'autres nationalités, dont les objectifs et les intérêts sont la plupart du temps divergents des nôtres.

Dominique m'avait demandé de l'accompagner et de le seconder dans la gestion de ces dossiers, ce que j'ai fait avec enthousiasme, mais hélas pendant trop peu de temps.

Depuis la disparition de Dominique, où en est-on ?

Principal événement : les instances européennes (EASA, puis Commission et Parlement) ont envisagé une modification du règlement 2008/216 (BR).

Petit rappel : c'est ce règlement qui, dans son Annexe 2 e) et f) exclut nos aéronefs de la mainmise européenne - et de la lourdeur qui y est associée.

Un projet de nouvelle Annexe (rebaptisée Annexe 1) a été publié, pour avis, par l'EASA en novembre 2015.

Ce projet respecte nos limitations actuelles, mais a introduit une nouveauté : l'élévation de masse pour les aéronefs électriques jusqu'à 540 kg. MAIS cette modification apparemment anodine et justifiée par le politiquement correct de l'utilisation d'une énergie « verte », ouvrirait une brèche dans la doctrine sacrosainte de l'énergie à l'impact - qui est la principale justification à la limitation de masse à 450 kg.

Il n'en en pas fallu plus pour susciter un tsunami dans le groupe des pays du Nord (Nordic countries) en faveur de l'augmentation globale de masse des aéronefs exclus de la BR.

La Belgique et la France, par ma voix, se sont dès le début opposées à une modification des limites existantes, dans les débats qui ont eu lieu au sein de l'EMF (j'avais, entretemps, été élu vice-président de ladite EMF).

Mais nous avons été immédiatement très isolés et avons dû faire face à une position très ferme (et majoritaire) des pays anglo-saxons.

EMF a donc adopté une position favorable à cette augmentation de masse, en en fixant la limite à 600 kg. C'est la loi de la démocratie qui s'applique et on peut dans ce domaine-là aussi, en déplorer parfois les effets...

Mais il faut bien comprendre que l'interlocuteur de l'EASA, chargé de lui fournir un avis des pratiquants de l'aviation légère, ce n'est pas EMF, mais Europe Air Sports. Et, au sein d'EAS, ce sont les «Aéroclubs» nationaux qui siègent, c'est-à-dire, pour la France, le CNFAS. Michel ROCCA, qui représente le CNFAS, a bien défendu suivant les consignes de notre président notre position intransigeante sur la conservation de notre réglementation ULM à 450 kg.

Europe Air Sports se réunit le 9 avril prochain à Bordeaux, et je tenterai d'y faire entendre à nouveau la voix de la FFPLUM : mais là encore, nous avons toute probabilité d'être mis en minorité, comme au sein d'EMF : les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Toute cette problématique a été étudiée par le Comité Directeur de la Fédération dans sa réunion du 30 janvier dernier.



Nous avons deux attitudes possibles :

- Nous raidir, et n'accepter aucune modification dans la proposition actuelle de l'EASA (il était alors à craindre que les choses se fassent sans nous).
- Accepter de discuter d'une évolution possible de l'Annexe 1. Et la voie à suivre pourrait être celle de la création d'un nouveau paragraphe - et donc d'une nouvelle catégorie de machines - en laissant intact le paragraphe e) qui inclut notre législation actuelle.

Brièvement, notre proposition a repris les éléments suivants :

- Pour les ULM traditionnels, nous voulons maintenir inchangée l'Annexe 2 e) du règlement 2008/216.
- Nous ne sommes pas opposés à la création d'une nouvelle catégorie, figurant dans un paragraphe totalement différent, permettant la réalisation d'aéronefs électriques pesant jusqu'à 540 kg.
- Point additionnel : nous nous opposons à la possibilité revendiquée par l'EASA de bipasser le Parlement Européen, en décidant de son propre chef si un aéronef peut revenir dans son giron après en avoir été exempté par le Parlement et la Commission.

Cette proposition avait pour but :

- De ne pas faire apparaître la France comme un pays bloquant toute évolution.
- De donner aux politiciens les arguments qu'ils souhaitent et qui les mettent en valeur, en leur permettant de se draper de vertu et de lin blanc : l'amélioration de la sécurité et la protection de l'environnement.

Hélas, cette approche consensuelle a encore paru trop modérée à la plupart des pays européens membres d'Europe Air Sports, et l'avis, le « position paper » en préparation demandera sans doute à l'EASA une extension de masse à 600 kg. Il faut bien sûr y voir le lobbying intense des constructeurs d'Europe de l'Est, d'Allemagne et d'Italie soucieux d'écouler leurs productions. Nous en débattons samedi prochain à Bordeaux, je l'ai déjà dit.

Cependant, l'échec probable de notre suggestion de consensus nous conforte dans l'affirmation de nos fondamentaux. C'est ainsi qu'il convient de :

- Rappeler que la FFPLUM est attachée à la limitation de 450 kg, comme garante de la pérennité du régime déclaratif.
- Réaffirmer que toute idée d'augmentation de cette masse en tant que définition d'un ULM ne sera étudiée par la FFPLUM que si tous les points du régime déclaratif actuel sont applicables en France à cette augmentation.
- Préciser que nous nous désolidariserons des positions des associations européennes si elles comportent un risque d'altération de ces principes.

Il faut néanmoins relativiser l'actuel danger : l'avis qui sera donné aux instances européennes n'est qu'un avis, et qui plus est, contraire à leur propre proposition initiale. Les chances d'aboutir d'une telle modification me paraissent donc finalement assez minces, du moins pour l'instant. Mais le ver est dans le fruit, et cela nous impose une grande vigilance : sur cet échiquier européen, chaque détail peut être lourd de conséquences. Je vous tiendrai informés dans ULM info, que vous recevez tous à domicile désormais.

”

Jean-Claude Hanesse

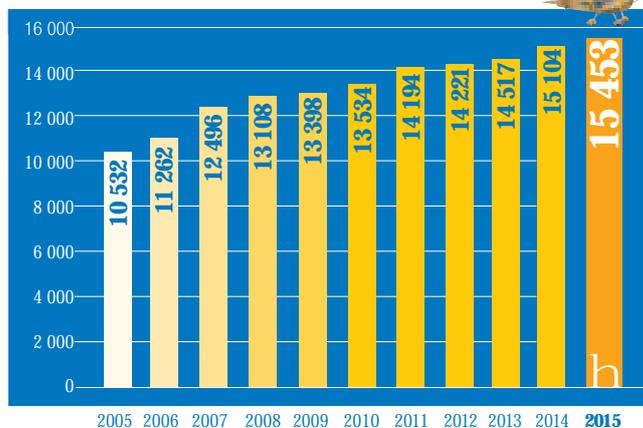
Secrétaire général de la FFPLUM
Commission affaires européennes





Rapport financier 2015

Notre Fédération continue sa progression ainsi que vous pouvez le constater sur le graphique ci-dessous.



Présidentes, Présidents, Mesdames, Messieurs,
C'est toujours un plaisir renouvelé que de vous retrouver pour vous présenter les résultats comptables de votre Fédération.

Je vous présente également les comparaisons entre prévisionnel et réalisé 2015 et le prévisionnel 2016. Comme l'année précédente, les comptes sont regroupés en grands groupes du plan comptable.

Je vous présente également les comparaisons entre prévisionnel et réalisé 2015 et le prévisionnel 2016. Comme l'année précédente, les comptes sont regroupés en grands groupes du plan comptable.

Géraldine François-Haugrin, comptable, Joël Amiable notre Directeur Technique National et moi-même, votre Trésorière, avons participé à la tenue de la comptabilité, tant générale qu'analytique.

Monsieur Prefol, du cabinet Cofingec, notre Expert-comptable, vous présentera le bilan financier de notre Fédération. Madame Vetterl, notre Commissaire aux comptes vous présentera son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Le résultat 2015 présente de nouveau un solde excédentaire dû aux 15.453 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2015 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 14.500 adhérents.

Le montant total des cotisations de l'exercice 2015 s'élève à : 942.470 €18 alors qu'il était de 914.199 €88 en 2014 (+ 3.09 %)

Le résultat excédentaire, soit 19.328 € sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés. Le montant de nos fonds propres s'élève à 383.039 €

Conformément aux engagements de l'assemblée générale 2014, les quotes-parts "Jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux Commissions concernées, pour un montant de 40.617 €42 pour la Commission "Jeunes" dont 9.429 €93 affectés aux Cadets ULM et de 61.159 €20 pour la Commission "Comités régionaux".

Le solde des cotisations soit 840.693 €56 vient s'ajouter aux autres produits du Siège :

BUDGET lié au fonctionnement des Commissions			
Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Fonctionnement	831.106	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	294.154
		Part. FFPLUM sur Actions & autres	135.037
		Inscriptions, partenariats	300.138
		Quotes-parts Comités régionaux & Jeunes	101.777
Sous-total 1	831.106	Sous-total 1	831.106



BUDGET lié au fonctionnement du Siège			
Dépenses		Recettes	
	Montant		Montant
Siège	797.185	Siège cotisations Autres produits	797.185 103.345
Boutique	27.274	Boutique	24.013
Communication	222.119	Communication	97.855
Sous-total	1.049.578		
Solde excédentaire	19.329		
Sous total 2	1.065.907	Sous total 2	1.065.907
TOTAL GENERAL 1 + 2	1.897.013	TOTAL GENERAL 1+2	1.897.013

Le montant des investissements, pour le siège, de l'année 2015 s'élève à 53.241 € Il s'agit d'acquisitions :

Logiciels	2 023 €
Matériel	17 337 €
Agencements	18 853 €
Mobilier	4 193 €
Parts financières	5 704 €
Caution	5 131 €

Le montant brut des emprunts s'élève à 41.940 € dont 15.977 à un an au plus et 25.963 € de plus d'un an et moins de 5 ans.

Cotisations 2017

Bien que cette année, nous devons faire face une diminution de 18% en moyenne, des subventions qui nous sont accordées tant par le ministère des Sports que du ministère des Transports, nous avons décidé de maintenir le mode de calcul de l'augmentation des cotisations.

Ainsi, fidèles à nos engagements, la cotisation fédérale sera la même qu'en 2016 car l'augmentation du coût de la vie au 31 décembre 2015 est de 0 %.

Si toutefois une grosse augmentation du coût de la pâte à papier se faisait sentir, nous vous demanderions par le biais d'une AG de voter une augmentation de la part ULM INFO.

Je vous rappelle la cotisation de base : 63 €87 à laquelle s'ajoutent les participations financières de chacun d'entre nous aux Commissions "jeunes" et "Comités régionaux" pour respectivement 2 €74 (dont 1 € pour les Cadets ULM) et 4 €08 soit une cotisation totale 70 €69. Suivant votre choix, vous ajouterez 5 € pour la cotisation EPJ.

Comme les années précédentes, la politique de rigueur que nous menons permet d'équilibrer nos comptes. Mais il est toujours difficile de répondre par la négative à une demande de budget supplémentaire.

Nous vous apporterons les mêmes services que vous appréciez. Il nous faut garder présent à l'esprit que toutes les actions fédérales nationales ou internationales doivent être menées à bien ; aussi nous établissons, avec notre expert-comptable, en plus de ce bilan deux bilans intermédiaires : l'un arrêté au 31 mai et l'autre au 30 septembre, ce qui nous permet d'ajuster nos dépenses liées aux actions et au fonctionnement du siège alors que des événements imprévus auraient pu déséquilibrer notre budget.

Notre objectif reste toujours le même, celui de conserver un montant de fonds de roulement global significatif.

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

Merci Président, merci Mesdames et Messieurs les membres du Comité Directeur fédéral pour votre confiance.

Je vous remercie de votre attention et de votre confiance et suis à votre disposition pour toute explication complémentaire que vous souhaiteriez me demander après les interventions de Mme Vetterl, notre Commissaire aux Comptes et de Monsieur Prefol, notre Expert-Comptable.



”

Denise Lacote
Trésorière de la FFPLUM

Résultat des votes

Rapport Moral

Résultat des votes

768 suffrages exprimés



OUI	418
NON	301
Abstention	49

Inscrits : 2 007 voix (820 clubs)

Rapport Financier

Résultat des votes

768 suffrages exprimés



OUI	495
NON	252
Abstention	21

Inscrits : 2 007 voix (820 clubs)

Nouveaux statuts des Comités régionaux. Résultat des votes

768 suffrages exprimés



OUI	518
NON	89
Abstention	161

Inscrits : 2 007 voix (820 clubs)

Election au Comité Directeur fédéral

2 postes à pourvoir - Candidats :

Monique Bouvier, Louis Collardeau, Thierry Faivre, Jean-Louis Huve, Dominique Lorentz et Sébastien Perrot.

Résultat des votes

Inscrits : 2 007 voix (820 clubs).

Présents/représentés : 768 voix.

Majorité : 385 voix.

Sébastien Perrot	447 voix
Louis Collardeau	407 voix

Elus



Thierry Faivre	273 voix
Dominique Lorentz	260 voix
Monique Bouvier	127 voix
Jean-Louis Huve	20 voix
Abstentions :	2 voix



Le Comité directeur 2016

Pierre-Henri LOPEZ
Président



Thierry COUDERC
1er vice-président
& Président Commission
sécurité des vols et réglementation



Dominique CERVO
2ème vice-président
& Président Commission Bases ULM/
aérodromes/logistique fédérale



Jean-Claude HANESSE
Secrétaire général
Commission affaires européennes



Denise LACOTE
Trésorière



www.ffplum.info





Assaad ASSAKER
Médecin fédéral



Philippe GANAYE
Président
Commission Paramoteur



Christian AUGE
Support auprès
des accidentés



Coralie MATEOS
Présidente
Commission Jeunes



Emmanuel BLOT
Président Commission
Informatique



Sébastien PERROT
Président Commission
Communication



Gérard COFFIGNOT
Président Commission
Espace Aérien/Discipline/
CCRAGALS



Alain POSTAL
Président Commission
Vols adaptés
aux handicapés



Louis COLLARDEAU
Commission affaires
européennes



René VIGUIE
Président Commission
Comités régionaux
et vie associative

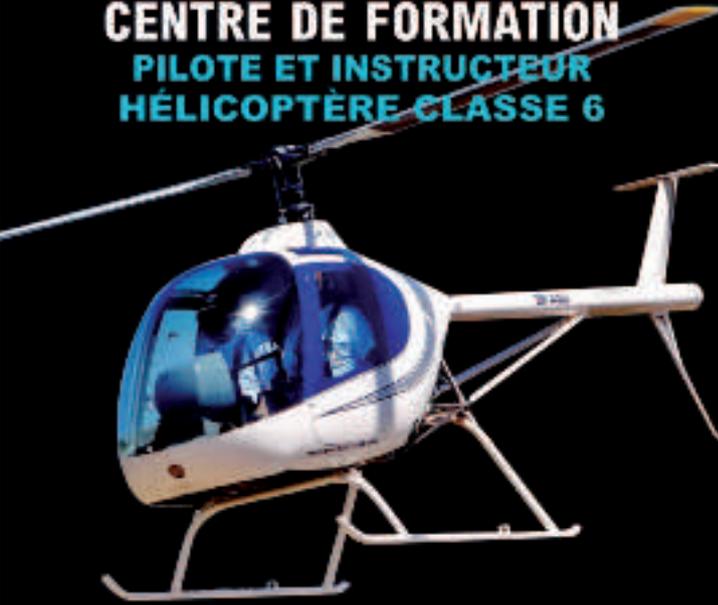


*Nous vous invitons à
télécharger sur le site
fédéral*

*k www.ffplum.com
Le Programme fédéral
2013/2017 (Donnez une
classe à vos rêves)*

HELI-TECH

CENTRE DE FORMATION PILOTE ET INSTRUCTEUR HÉLIOPTEÈRE CLASSE 6



STAGE HELICO CLASSE 6 10h = 1h offerte*

*OFFRE VALABLE pour tout stage bloqué de 10 heures

231€*
L'heure de vol

*Tous les stages bloqués de 10 heures de 12 heures de vol offrent une heure offerte pendant le 2013/2017 pour les candidats aux autres stages en cours



VENTE-MAINTENANCE HELICOPTERE Classe 6 ULM

LH 212 - H3 Dynali CH7 kompress - MOSQUITO Montage de Kit



HELI-TECH

Aérodrome Montélimar 26200
06 36 64 84 13 - 06 78 87 27 61
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr





L'interview de Patrick AMAR

Bonjour Monsieur Amar, vous êtes le nouveau directeur de la MALGH (Mission de l'Aviation Légère, Générale et des Hélicoptères) en remplacement de Maxime Coffin que l'ensemble des ulmistes connaissait bien et appréciait, pouvez-vous vous présenter ?

J'ai passé une dizaine d'années à la DGAC dans les années 1990, j'ai ensuite passé trois ans au cabinet Jean-Claude Gayssot ministre des transports de 1999-2002 où j'ai été le conseiller aérien et construction aéronautique. A partir de 2002 j'ai travaillé dans le privé où je me suis occupé de développement commercial. Je suis revenu à la DGAC en 2011 pour m'occuper de sûreté, je suis devenu ingénieur des ponts, des eaux et des forêts début 2015 et dans le cadre de la mobilité, on m'a demandé de prendre un poste de responsabilité. Du fait de ma passion pour l'aviation le Directeur Général m'a proposé le poste de directeur de la MALGH.

S'agissant de mon expérience aéronautique, j'ai commencé par le planeur en 1988 à l'Enac, 1989 l'avion, j'ai environ 1800h de vol, je suis pilote professionnel IFR bimoteur avion qualifié travail en équipage, pilote professionnel hélico.

Comment concevez-vous le rôle de la MALGH ?

Il est tout d'abord difficile de succéder à Maxime et je compte m'inscrire dans sa démarche. La MALGH est l'interlocuteur privilégié pour l'ensemble de l'aviation légère et de l'aviation générale auprès de la DGAC.

Dans ma lettre de mission, Patrick Gandil a souligné que la DGAC était devenue une structure complexe adaptée aux compagnies aériennes mais difficilement accessible pour l'aviation de loisir. Le rôle de la MALGH est de simplifier ce dispositif en étant le point qui permet de trouver le bon interlocuteur dans tout ce réseau.

Mais la MALGH permet aussi dans l'autre sens à l'administration de trouver le bon interlocuteur pour passer les bons messages. Il faut promou-



voir les activités avec un mot clé qui m'importe beaucoup : la sécurité.

On se pose par exemple des questions sur les masses des ULM, on en discute avec les différents membres de la DGAC et votre Fédération pour adapter notre politique.

Vous aimez voler mais vous n'avez pas d'expérience en ULM ? Comment voyez-vous notre mouvement ?

Mon expérience dans le monde de l'ULM est relativement limitée, mais je compte bien combler mon retard très rapidement : mon objectif premier est de passer mon multi-axe et la classe 6.

Ecoute et pratique sont mes maîtres mots, j'ai d'ailleurs rencontré dernièrement l'ensemble des correspondants sécurité de la FFPLUM pour échanger

avec eux sur les enjeux de sécurité dans la pratique de l'ULM. En matière d'accidentologie, on remarque que bien souvent le problème ne vient pas de la machine mais du pilote. Par conséquent mon état d'esprit n'est pas d'imposer une logique de certification des aéronefs mais de recentrer davantage l'attention sur l'humain, la formation, l'encadrement, l'engagement et la prise de risque notamment.

Le succès de l'ULM doit être pérennisé, alors je ne souhaite pas tout révolutionner mais plutôt accompagner les changements en plaçant la communication et l'échange au cœur du système.

La MALGH va se donner davantage de moyens, notamment humains, pour assurer cette mission et contribuer à valoriser cette pratique.

L'année 2015 a été difficile, disparition de Dominique

Méreuze, accidentologie forte, comment l'avez-vous perçue ?

Effectivement, mon premier contact avec le monde ULM a été marqué par de mauvaises statistiques en matière d'accidentologie, or, la sécurité doit impérativement rester la priorité numéro une, quelle que soit la pratique aéronautique.

Pour mieux comprendre ces résultats, il faut revenir à des constats simples : le nombre d'accidents selon les classes par exemple. Les aéronefs sont rarement en cause, la plupart sont très bien entretenus, mais on constate par exemple des difficultés sur la tenue à basse vitesse. Il faudra travailler dans la durée et je souhaite profiter de cette année pour stimuler cette prise de conscience et retrouver un niveau de sécurité optimal.

Est-ce que le BEA (Bureau d'Enquêtes d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) est impliqué dans ce travail ?

Ces dernières années, le BEA était peu enclin à développer des analyses sur l'aviation légère. Il a par ailleurs été très sollicité dans l'actualité récente.

Cependant depuis fin 2015, il nous accompagne de plus en plus, on est très proches d'eux et sur des accidents très spécifiques on leur demande d'être présents. Le BEA apporte des éclairages qui peuvent guider notre action. Le BEA mettra les moyens pour les accidents d'ULM qui nécessiteront une enquête plus approfondie.

Le projet qui était au programme de la Fédération de la réforme formation instructeur a été au cœur de vos premières actions, pourquoi ?

Effectivement, sur l'accidentologie 2015 on a constaté qu'il y avait presque la moitié des instructeurs concernés, il ne faut pas tirer de conclusions hâtives mais cela ne manque pas d'interroger. Ensuite quand on veut modifier l'approche des pilotes ou faire passer une nouvelle culture de la sécurité, c'est bien par le biais



des instructeurs, qui ont un rôle pivot. Dans tous les cas, il fallait revoir certains aspects de la formation des instructeurs sur un dossier qui était ouvert depuis au moins trois ans. Les textes sont en cours de validation au sein de la DGAC, il y a eu de nombreux échanges et retours pour parler de ces textes. Nous espérons qu'ils pourront sortir d'ici la rentrée.

De manière plus générale, comment comprenez-vous le rapport avec le CNFAS ?

Les interlocuteurs privilégiés sont les Fédérations avec qui nous avons des réunions bilatérales nombreuses sur des sujets spécifiques mais il y a des problématiques communes et le CNFAS les porte.

Au delà du niveau national, comment voyez-vous le rôle de l'EASA ?

Des experts de la DGAC sont présents dans les instances de l'EASA, nous facilitons autant que possible le dialogue entre les Fédérations et l'Agence car notre vocation est aussi de soutenir les propositions des Fédérations sur des positions communes.

Pensez-vous que le rapport entre culture anglo-saxonne et française au sein de l'EASA soit équilibré ?

On sait que les anglo-saxons ont une très grande puissance de lobbying. Il faut toujours lutter pour rééquilibrer comme nous l'avons fait par exemple récemment sur le sujet du co-avionnage qui ne concerne pas directement les ULM.

Sur les organismes de formation également la France s'est faite entendre. La France est un pays clé du monde de l'aéronautique et elle n'est pas déclassée au niveau des instances européennes mais il faut se battre.

Ne pensez-vous pas qu'il faut mieux soutenir les constructeurs français, notamment dans l'ULM, qui sont peu connus, mais variés et bien vivants ?

Sans aucun doute, le rôle de la MALGH c'est de promouvoir l'activité d'une part mais aussi les constructeurs. Pour mettre en contact, aménager, trouver des financements mais il y a des disproportions entre les interlocuteurs qui ne sont pas faciles à résoudre. Sur l'aviation électrique, il est certain, en particulier pour l'ULM électrique, qu'une réglementation plus adaptée et mieux appropriée devra être proposée.

Seriez-vous favorable à ce que l'on fasse des états généraux des constructeurs français pour mieux les faire connaître, pour les soutenir et porter leur voix au niveau européen ?

Tout à fait ! A ce détail près que la DGAC n'est pas organisée pour apporter des moyens propres financiers aux constructeurs. Cela dit, elle peut faciliter et créer des contacts.

C'est donc une très bonne idée d'organiser un rendez-vous de ce type. La subvention à la construction aéronautique en système déclaratif doit certainement mieux être prise en compte par la culture technique qui est souvent uniquement certifiée. C'est à ce genre de décalage que doit tenter de répondre la MALGH.

Que diriez-vous à un jeune qui a 15 ans aujourd'hui et qui voudrait devenir pilote ?

On a déjà entrepris une belle réforme du BIA avec le CNFAS et l'Education Nationale qui concerne plus de 10 000 candidats par an et qui est la manière la plus large et variée de sensibiliser les jeunes.

C'est la première porte d'entrée. Vis-à-vis des Fédérations, nous soutenons autant que possible les actions tournées vers les jeunes, ce sont les pilotes de l'avenir. Il faut des jeunes passionnés et il faut trouver des idées nouvelles de communication pour les toucher.

S'agissant des subventions, elles sont en forte diminution, comment se présentent les choses dans la durée ?

Depuis plusieurs années, les budgets sont contraints, à la MALGH on se bat pour préserver ce dispositif de subventions. On ne perd pas espoir pour obtenir des compléments pour équilibrer le budget cette année. Mais il est vrai que l'environnement est beaucoup plus difficile.

Serez-vous présent sur le Tour ULM ?

Oui, bien sûr.

Serez-vous présent sur le salon de Blois ?

Bien entendu.

Quel est votre aéronef préféré ?

J'aime tout ce qui vole, voilures fixes, voilures tournantes... Pour moi, le planeur est ce qu'il y a de plus proche en terme de pureté du vol, mais j'attends de mieux découvrir le monde de l'ULM qui a certainement une nouvelle liberté à m'offrir.

20^e
ANNIVERSAIRE

21^e ÉDITION
22-29 JUILLET
2016



ITINÉRAIRE 2016

Vendredi 22 : Concentration à Saint-Rambert d'Albon (LFLB)
Samedi 23 : Saint-Rambert d'Albon (LFLR) q Carpentras (LFNH) q Fayence (LFMF)
Dimanche 24 : Fayence (LFMF) q Meyrargues (LF1354) q Montpellier-Candillargues (LFNG)
Lundi 25 : Montpellier (LFNG) q Villefranche de Rouergue (LFCV) q Toulouse-Muret (LFBR)
Mardi 26 : Toulouse-Muret-Lherm (LFBR) ● Journée de repos (& visite Airbus Industries) ●
Mercredi 27 : Toulouse-Muret (LFBR) q Sarlat-Domme (LFDS) q Ussel-Thalamy (LFCU)
Jeudi 28 : Ussel-Thalamy (LFCU) q Paray-le-Monial (LFGN) q Le Puy (LFHP)
Vendredi 29 : Le Puy (LFHP) q Aubenas (LFHO) q Saint-Rambert d'Albon (LFLR)

Réserve : samedi 30 juillet

Concentration
VENDREDI 22 JUILLET

Départ
SAMEDI 23 AU MATIN

Arrivée
VENDREDI 29 AU SOIR



- ÉTAPE PRINCIPALE
- ÉTAPE INTERMÉDIAIRE
- ÉTAPE PRINCIPALE & JOURNÉE DE REPOS

À SUIVRE CHAQUE JOUR
SUR LE BLOG DU TOUR ULM 2016
WWW.FFPLUM.INFO



LE TOUR ULM A 20 ANS !

Nous voici arrivés à la 21^{ème} édition de cette grande boucle, voilà 20 ans que nous survolons la France mais nous avons aussi visité l'Allemagne et l'Angleterre, nous avons sillonné tellement de superbes paysages et de grandes et belles régions !

Nous avons le souvenir de tours mémorables et de visites riches et variées. Quelle belle vitrine pour notre activité que cette volière bariolée des différentes classes d'ULM, quel étonnement de voir à chaque étape ce peuple migrateur vivre ensemble cette semaine de convivialité, de solidarité et de franche amitié.

Le Tour ULM montre le chemin d'une aviation vraiment populaire et accessible à tous, c'est la démonstration de la fiabilité de nos

appareils, c'est la confirmation qu'une réglementation adaptée est gage de développement et le témoignage que notre histoire est avant tout une histoire d'hommes et de femmes passionnés.

Le circuit du 20^{ème} anniversaire est splendide, coloré et contrasté. Au départ de St-Rambert, nous irons en Provence et par la suite, nous longerons la Côte d'Azur avec un survol de la Camargue qui sera marquant en bordure de la Méditerranée. Puis ce sera Toulouse, le viaduc de Millau et les volcans d'Auvergne, nous

aurons fait le plein de paysages uniques et de souvenirs inoubliables.

Nous aurons une pensée affectueuse pour le créateur de ce Tour, Dominique Méreuze, qui aurait tellement aimé être parmi nous et avec qui nous avons envisagé ce magnifique parcours.

Bon anniversaire,
et longue vie au Tour ULM.

Pierre-Henri Lopez
Commissaire Général du Tour ULM

LES PARTENAIRES DU TOUR 2016



Ce n'est pas parce que ce n'est pas interdit que c'est prudent

Face aux circonstances qui entourent trop souvent la survenue d'accidents et d'incidents, la Commission sécurité est fréquemment conduite à appeler l'attention des pilotes sur le fait que la transgression de la réglementation peut induire des prises de risques autrement plus sérieuses qu'une contravention.

Lorsqu'un pratiquant a volé la nuit, fait du radada, embarqué un passager sans la qualification requise, décollé avec 200 pieds de plafond ou modifié son ULM jusqu'à ce qu'il pèse plus de 500 kg, la prise de risque associée est d'autant plus évidente qu'elle correspond à une violation manifeste, et parfois même assumée, de notre réglementation.

Mais les membres des Commissions sécurité et réglementation de la FFPLUM sont régulièrement confrontés à une autre manière préoccupante de gérer la sécurité en relation avec le respect de la réglementation. Elle caractérise l'état d'esprit des personnes qui estiment légitime de faire tout ce qui n'est pas interdit.

On rencontre même parfois des gens qui se livrent à des recherches documentaires avec analyses de textes et qui relèvent les références contradictoires pour argumenter de leur fait le droit de faire quelque chose. Et dans bien des cas, lorsque leur conviction est faite sur ce plan, elle leur tient lieu de gestion de la sécurité et ils ne se posent pas la vraie question, qui est de savoir si c'est raisonnable et prudent.

C'est ainsi qu'après avoir pris connaissance de l'une de nos lettres de sécurité, un pilote m'a contacté pour me reprocher de



lui contester « le droit » d'installer un EFIS avec horizon artificiel sur son ULM. Tel n'a jamais été mon propos bien entendu. C'est l'emploi potentiel que l'on peut faire d'un tel outil à bord d'un ULM qui pose question.

On peut imaginer des justifications légitimes à son installation. Disposer de moyens de mesure des évolutions lors des essais d'une nouvelle machine, exploiter les possibilités de restitution des profils de vol dans un but didactique, ou obtenir une réduction de la masse par rapport à une instrumentation classique seraient des motifs compréhensibles. Encore que dans ce dernier cas, la nécessité d'un horizon artificiel resterait à démontrer.

Mais mon interlocuteur ne cherchait pas à me persuader d'un quelconque intérêt technique ou opérationnel de ses choix. Il réduisait son argument à une lecture commentée de l'arrêté du 23 septembre 1998, dans lequel il ne voyait aucune référence susceptible de limiter la sophistication de sa planche de bord. En revanche, à aucun moment il n'a évoqué les raisons qui l'avaient poussé à acquérir un EFIS avec horizon artificiel, l'usage

UTILE !



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

q

Mémo
sécurité
du pilote
ULM



qu'il se proposait de faire de son ULM ainsi équipé, ni la nécessaire formation à l'exploitation de l'instrument. Et il a éludé mes questions lorsque j'ai tenté d'aborder ce sujet.

On est nécessairement un peu inquiet face à une argumentation aussi peu pragmatique, surtout quand on réalise vers quelles limites étrangères à l'exploitation d'un ULM, la présence d'un tel instrument peut inciter.

C'est ce même état d'esprit qui ressort des rapports d'accidents, des déclarations REX et des conversations où il est question de comportement et de gestion personnelle de la sécurité. Leur étude nous montre des pilotes qui croisent plus ou moins systématiquement au-dessus de la couche nuageuse et survolent les forêts à perte de vue avec des moteurs non certifiés, qui se posent trente secondes avant la nuit aéronautique, qui traversent la France en diagonale accrochés à leur GPS avec 25 heures de vol pour toute expérience etc, etc... et qui assument ces prises de risques au seul prétexte que « ce n'est pas interdit ».

C'est oublier que la gestion bien comprise de la sécurité ne doit en aucun cas se limiter au seul respect des règlements, elle doit aussi, et peut-être même surtout, s'attacher à la connaissance et au respect des bonnes pratiques.

Thierry Couderc
Pdt. Commission
sécurité FFPLUM



BERINGER

Un train d'avance...

ROUES
FREINS
TRAINS D'ATTERRISSAGE

*Gain en poids
en qualité
en sécurité*

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

made by respect

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





Au printemps ça pousse

L'astre solaire grimpant dans le ciel de jour en jour, il daigne enfin nous abreuver de rayons efficaces. En conséquence, non seulement les ciels laiteux des journées anti-cycloniques d'hiver s'éclaircissent, la visibilité s'améliore, les températures augmentent mais aussi la nature reprend ses droits et l'herbe de nos plate-formes pousse allègrement. Ainsi, ne soyez pas surpris des "nouvelles" performances de votre ULM.

En effet, que ce soit, la température qui affecte la puissance du moteur et les caractéristiques aérodynamiques de votre ULM, ou la hauteur de l'herbe qui modifie considérablement les performances au décollage et à l'atterrissage, n'oubliez jamais que les valeurs que vous trouvez dans le manuel de vol de votre ULM, ne sont valables que pour des conditions de pression, de température, d'altitude et d'état de piste donnés.

Pour compléter un manuel de vol imprécis ou comme aide à la décision si la piste semble limitative, **voici quelques valeurs à mémoriser, issues de données de la CAA (la DGAC anglaise) :**

(Veuillez noter que les valeurs en référence sont celles d'une piste en dur, sèche, à pente nulle, située au niveau de la mer, sans vent et en conditions standards de température et de pression).

q Augmentation de la masse de l'appareil de 10% (par rapport à une masse donnée) : la distance de décollage jusqu'au passage d'un obstacle de 15 m de hauteur sera augmentée de 20% (facteur 1,2) tandis que la distance d'atterrissage après le passage des 15 m de hauteur sera augmentée que de 10% (1,1).

q Augmentation de l'altitude de 1.000 ft (300 m) : distance de décollage augmentée de 10% (1,1) et distance d'atterrissage augmentée de 5% (1,05).

q Augmentation de la température ambiante de 10°C : distance de décollage augmentée de 10% (1,1) et distance d'atterrissage augmentée de 5% (1,05).

q Herbe sèche (20 cm maximum) sur sol ferme : distance de décollage augmentée de 20% (1,2) et distance d'atterrissage augmentée de 15% (1,15). Dans certains cas, de l'herbe haute peut diminuer la distance d'atterrissage mais ne pas compter dessus...

UTILE !



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





et ça chauffe !

► **Herbe humide (20 cm maximum) sur sol ferme** : distance de décollage augmentée de 30% (1,3) et distance d'atterrissage augmentée de 35% (1,35). A l'atterrissage, sur herbe rase et très humide, les distances de freinage peuvent être augmentées jusqu'à 60%...

q **Piste en dur "mouillée"** : distance d'atterrissage augmentée de 15% (1,15).

q **Piste en pente de 2%** : distance de décollage augmentée de 10% (1,1) dans la montée et distance d'atterrissage augmentée de 10% (1,1) dans la descente.

q **Composante arrière de vent de 10% de la vitesse de rotation** : distance de décollage augmentée de 20% (1,2) et distance d'atterrissage augmentée de 20% (1,2).

q **Sol mou ou contaminé (neige)** : distance de décollage augmentée de 25% au moins (1,25) et distance d'atterrissage augmentée de 25% au moins (1,25).

Si plusieurs facteurs se conjuguent (herbe, pente, vent), il faut multiplier les facteurs (1,1 x 1,2 x 1,3...) entre eux. Si vous n'avez pas toutes les données, prendre en compte un facteur de 1,33 pour la distance déclarée au décollage et 1,43 pour la distance d'atterrissage.

Ainsi, avant de décoller sur un terrain où l'herbe est haute, mouillée, piste en pente, etc... prenez le temps d'analyser les conditions, aidez-vous des valeurs de facteurs de correction énoncées ci-dessus, et SURTOUT ne décolliez que si vous êtes certains d'avoir assez de longueur de piste pour rouler, décoller et effacer les obstacles devant vous !

Enfin, méfiez-vous de vos impressions car la loi "distance/vitesse", à la mise des gaz au début de l'accélération, est quasiment identique quelles que soient les conditions d'état d'une piste, ce qui peut ne pas vous interpellier même si vous êtes un pilote expérimenté !!!

C'est ainsi que souvent, ce n'est que peu avant la vitesse de rotation, alors qu'il est trop tard, qu'on comprend que l'appareil n'accélèrera plus et ne pourra donc pas décoller...

Pensez-y !!!



Eric Galvagno
Membre de la Commission
sécurité FFPLUM



STAGES mécaniques

Lors de l'AG de 2016, je vous ai promis le redémarrage des stages de mécanique, **eh bien c'est pour le 5 septembre 2016.**

Ils ne seront malheureusement plus itinérants. Les choses et les coûts changent, le bénévolat se fait rare.

Il faut s'adapter à l'évolution. Les moteurs 4 temps ayant grandement délogé les 2 temps, l'atelier doit s'équiper en conséquences.

Tout ceci demande de la place, du matériel que malheureusement nous ne pouvons plus transporter aussi facilement.

Nous avons choisi de vous faire venir dans le Sud-Ouest à Lectoure (32700), comme dans le début de l'école de mécanique. Nous pouvons toujours y assurer les repas... Mais nous n'avons pas encore repensé les stages cuisine si chers à quelques-uns...

Que proposons-nous ?

Des stages 2 et 4 temps

Moteurs 2 temps

Il y aura toujours des stages à la méthode ancienne.

Moteurs 4 temps

Nous proposons deux niveaux de formation :

1° niveau

Il s'adresse aux personnes qui assurent l'entretien et le dépannage de leurs machines ou celles de leur club ou de particuliers.

Ce niveau permettra d'assurer l'entretien et le dépannage des périphériques du moteur.

2° niveau

Accessible uniquement après avoir réalisé le stage de niveau 1. Destinés à des personnes ayant de très bonnes connaissances en mécanique ou un bon niveau de formation mécanique. Ces personnes travailleront sur la totalité du moteur, pour les particuliers ou les clubs.

Un test en fin de stages 1 et 2 est prévu pour ceux qui demanderont la labellisation.

La labellisation

Elle n'a pas un caractère obligatoire. Son but est de permettre aux personnes formées de suivre les évolutions techniques et de garantir aux clubs et particuliers un bon niveau de qualité.

Les personnes labellisées pourront bénéficier d'une assurance RC à tarif préférentiel.

La labellisation vaudra pour une période de deux années puis elles reviendront, un jour ou deux pour les mises à jour techniques, pour une nouvelle période de 2 ans.

Quel que soit leur niveau 1 ou 2, les labellisés bénéficieront d'un soutien technique téléphonique permanent et gratuit.



Pierre Pouchès
CNFTE@club-internet.fr
05 62 68 82 64

Pour vous inscrire

<https://www.inscription-facile.com/form/IxPWL4Q4a9zvqklbqAH>

Paiement par carte bancaire possible dans **q** l'ESPACE PratiQ sur **q** <http://boutique.ffplum.info/>





PROGRAMME DES STAGES

• Stage 4T. Niveau 1 - 5 JOURS

- Carburation
- Allumage
- Refroidissement
- Alimentation essence/huile
- Electricité
- Travaux sur banc moteur
- Test de compétences (obligatoire pour les futurs labéllisés)

• Stage 4T Niveau 2 - 6 JOURS

- Maintenance lourde et réparation moteur
- Test de compétences (obligatoire pour les futurs labéllisés)

• Stage 2T - 4 JOURS

- Apprendre la révision complète de son moteur (programme identique aux années précédentes)



DATES DES STAGES

• Stage 4T. Niveau 1

q	5-9 septembre 2016	s 36
q	26-30 septembre 2016	s 39
q	10-14 octobre 2016	s 41
q	24-28 octobre 2016	s 43

• Stage 4T Niveau 2

q	14-19 novembre 2016	s 46
---	---------------------	------

• Stage 2T

q	19-22 septembre 2016	s 38
q	21-24 novembre 2016	s 47

CONDITIONS

D'ADMISSION AUX STAGES

• Stage 4T Niveau 1

- Ouvert à tous ceux qui assurent l'entretien de machine pour un tiers (privé ou club).
- Avoir un minimum de connaissances en mécanique (théorique et pratique)

• Stage 4T Niveau 2

- Avoir validé le stage niveau 1
- Avoir un bon niveau de connaissances en mécanique (théorique et pratique)

• Stage 2T

- Ouvert à tous ceux qui assurent l'entretien de leur moteur (le stagiaire vient avec son moteur)

LABELLISATION

- But : former des mécaniciens avec un niveau de compétences vérifié et confirmé.
- Le Plus : ouvre le droit à l'obtention d'une RCP
- Validité : 2 ans renouvelable

TARIFS

• Stage 4T Niveau 1

- 550 €/ personne (6 places)

• Stage 4T Niveau 2

- 950 €/ personne (6 places)

• Stage 2T

- 350 €/ personne (8 places)

Un site météo Quèsaco

L'univers dont nous ne sommes qu'un petit grain de sable est parsemé de trous noirs. C'est de trous blancs ou plutôt de zones blanches d'informations météorologiques dont notre grain de sable semble affecté ; c'est en tous cas ainsi qu'ont été définies ces parties du territoire français où la fourniture d'observations météorologiques ponctuelles pour l'aéronautique est très peu dense.

Quelques explications préalables vont être nécessaires à la compréhension de cet état de fait pour aboutir enfin à répondre au questionnement du titre de cet article.

Pour des raisons principalement économiques mais aussi de réorganisations, la DTA (Direction du Transport Aérien) et Météo France prestataire de service de la navigation aérienne ont entrepris depuis déjà quelques années conformément à la réglementation de supprimer les stations météorologiques des aérodromes où il n'y avait pas de service de la circulation aérienne avec pour conséquence une difficulté croissante à obtenir des METAR dans les zones dépourvues de terrains bénéficiant de services de CA.

Suite à la mise en évidence de ce problème par le gestionnaire de l'AD de Bourg Ceyzeriat qui avait vu sa propre station météo supprimée puis un peu plus tard celle de Macon subir le même sort, la DGAC avait alors assez promptement réagi en diligenter une étude sur le sujet.

Les premières actions qui en découlèrent furent d'abord l'identification patente de ces fameuses zones blanches répertoriées au nombre de quatre que sont : la région de Dieppe, le sud de la région Parisienne, la vallée de la Saône, et la vallée du Rhône pour lesquelles furent définis sept aérodromes référents : Dieppe (LFAB), Auxerre

(LFLA), Vichy (LFLV), Montbéliard (LFSM), Macon (LFLM), Le Puy (LFHP), Valence (LFLU).

Un aérodrome référent étant un aérodrome sur lequel le service météorologique rendu serait supérieur au niveau minimum réglementairement requis.

Si l'idée est séduisante, elle se heurte principalement à l'obstacle (surmontable) du coût et de son financement dont il n'est pas question de dissertar ici. Actuellement, le plan d'action proposé permet de disposer de trois aérodromes référents : LFLA, LFHP, LFLU.

Par ailleurs, en perspective avec la centaine de stations implantées sur des aérodromes et fournissant des METAR, c'est en constatant qu'il existait sur le territoire un maillage sensiblement uniforme d'un peu plus de 600 stations météorologiques (dont 52 liées à des aérodromes) qui produisaient également des informations proches de celles fournies dans les METAR, qu'a germé l'idée d'utiliser ces informations pour nourrir la rareté de « l'info aéro » dans les zones blanches. De là, le projet de création d'un site à part : « Le site météorologique dédié » destiné à fournir aux pilotes (mais pas seulement) une partie des informations élaborées par ces stations du réseau RADOME.

Ces stations automatiques mesurent pour certaines d'entre elles (environ 400), la température et l'humidité sous abri, la vitesse

du vent à 10 mètres de hauteur ainsi que sa direction, et certaines précipitations. Une centaine d'autres mesurent la pression (QNH), la visibilité, et 12 d'entre elles sont capables de donner le plafond. Au total, une mine d'informations pour le pilote qui désire préparer un vol transitant dans les déserts météorologiques cités plus haut.

Carte du réseau RADOME des stations en métropole (Situation au 31 décembre 2012)
© Météo-France



Bleu : Station du réseau de la veille météorologique mondiale VMM (44)

Rouge : Station installée sur une plateforme aéroportuaire (52)

Vert : Station automatique 4 paramètres de base (vent, température, humidité et précipitations) pour le réseau national (458)

dédié ... ?

Il est rapidement apparu au cours des réunions organisées par la DGAC et Météo France avec les diverses fédérations de l'Aviation Légère et Sportive que ce site météo devait effectivement être « dédié » compte tenu des informations certes pertinentes mais qui ne devaient surtout pas être confondues avec celles du message METAR aux spécificités différentes.

Une prochaine réunion doit avoir lieu le 9 juin mais d'ores et déjà, nous avons pu valider un certain nombre d'éléments. Ce site Web devra être indépendant d'AEROWEB (sauf à y insérer un lien sécurisé), les informations fournies devront se référer à l'heure UTC, être exprimées en clair (les messages émis par ces stations du réseau RADOME sont transmis en code SYNOP) et sans ressemblance avec la présentation du METAR, enfin il y aura lieu d'affirmer que ces informations météorologiques ne doivent être considérées que comme une aide à la préparation du vol et certainement pas à la conduite de celui-ci !

Il reste encore bien entendu de nombreux autres détails voire améliorations à traiter ; le moindre d'entre eux n'étant pas le volet financier.

Je suis confiant dans le fait qu'une fois activé, ce site devrait apporter une sécurité supplémentaire à l'ensemble des pilotes VFR qui parfois abusés par une météo correcte tant au départ qu'à l'arrivée ou au décollage mais totalement absente ou imprécise sur une partie du tronçon malgré la TEMSI se sont vu obligés de faire un demi-tour hasardeux, voire un atterrissage de précaution en campagne.

Bons vols à tous ; pas trop bas et pas trop lentement !



Gérard Coffignot
Président de la Commission
Espace Aérien - Discipline
de la FFPLUM

Publicité



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 ...

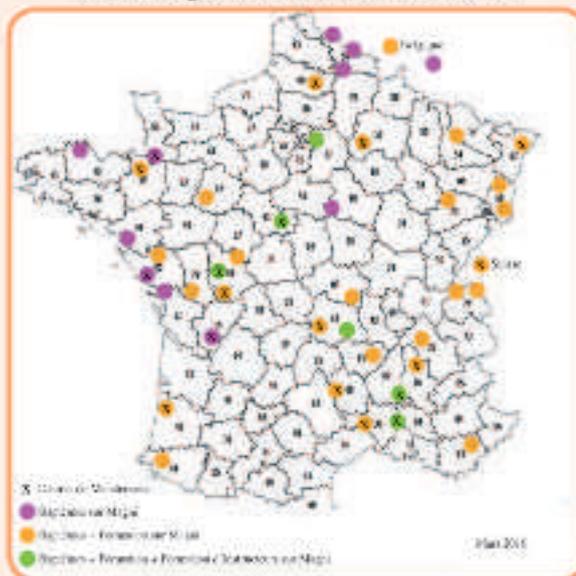


Rejoignez nos Champions ...

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.



Contactez nous au 06 78 59 24 60

www.magnigyro-autogires.com





Les ébats amoureux

entre un Commandant de bord et son passager; violent-ils le droit pénal et les règles de l'air ?...

Si a priori, un ULM en vol n'est peut-être pas le meilleur endroit pour témoigner et mettre en œuvre sa flamme, force est de constater que certains ont choisi cette posture pour donner libre cours à leurs élans.

La question méritait en effet d'être traitée quand au fil des questions posées à des pilotes, il s'est avéré que la situation ne revêtait rien d'exceptionnel !

Ma conviction était faite quand dernièrement un... agent AFIS (pilote d'ULM) me confiait qu'il avait atteint, en son temps, le nirvana en vol, dans un weedhopper câblés et toiles...! sans précision cependant de la nature des ébats.

Il convient dès lors - *sans entrer dans les détails du Kamasutra* - de se poser les questions juridiques de savoir si cette « expérience » est de nature à constituer, notamment :

□ une « exhibition sexuelle » (*anciennement dénommée : attentat public à la pudeur*) prévue et réprimée par l'article 222-32 du Code pénal,

□ une mise en danger de la vie d'autrui prévue et réprimée par l'article 121-3 du Code pénal,

□ une infraction aux « règles de l'air » visées par l'arrêté du 3 mars 2006,

□ une infraction à l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale,

□ ou toutes ces infractions cumulées... ce qui constituerait alors une extase judiciaire !

1.
Les ébats en vol peuvent-ils constituer le délit d'« exhibition sexuelle » (anciennement attentat public à la pudeur) ?

La réponse n'est pas simple !

Rappelons quelques principes en la matière :

1. 1.
L'exhibition est punissable soit qu'elle ait été vue par une ou plusieurs personnes, soit qu'elle ait pu être aperçue au regard du public même fortuitement

Si l'exhibition pour être punissable doit avoir été commise dans un lieu public, la notion de lieu public est large pour recouper, certes, un lieu ouvert en permanence au public mais tout autant quand le lieu n'est ouvert au public que par intermittence ou même à seulement certaines catégories de personnes et donc dans seulement certaines circonstances.

C'est donc bien la potentialité de voir par tout public qui conditionne l'infraction.

Or le ciel dans lequel va évoluer notre ULM et ses occupants licencieux est ouvert à la circulation aérienne publique - C.A.P. - et par définition à tout public, certes qualifié et... volant qui n'en est pas moins un témoin pudique que la loi protège des visions licencieuses.

Par voie de conséquence, tous les ébats dans le ciel sont potentiellement punissables... si, et seulement si - *que certains et certaines se rassurent* - sont réunies d'autres conditions.

1.2.

L'exhibition matériellement punissable

Il est bien évident, en premier lieu, que l'outrage ou l'exhibition n'est pas punissable lorsque le fait est commis dans un lieu privé, clos, même en présence de témoins indiscrets sinon voyeurs !

Pour autant, et même si un ULM en vol peut être qualifié de lieu privé, il perd son caractère d'intimité lorsque l'on peut y plonger ses regards depuis l'extérieur.

Ainsi et pratiquement, le commandant de bord d'un ULM en vol qui décide de couvrir ses ébats en capotant totalement toute les verrières de sa machine pour échapper aux regards des témoins ne saurait tomber sous le coup de la loi pour attentat à la pudeur n'étant pas ici traitées des suites d'un vol en ULM transformé en IMC voluptueux avec au surplus un pilote dont l'attention serait captée par autre chose que le pilotage...!

En revanche, les mêmes ébats conduits dans un ULM en vol sans aucune...

capote (*couverture mobile et souple... !*) et partant à la vue de tous, caractériseraient alors un acte d'exhibitionnisme commis certes dans un lieu privé mais à la vue de tous, et partant indiscutablement punissable.

Mais la faculté d'être observé par des tiers ayant vue pénétrante dans l'ULM dans lequel se dérouleraient des ébats, n'en constitue pas forcément un délit correctionnel.

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation n'a pas manqué de rappeler notamment le 4 janvier 2006 (*Bull. Crim n°3*) que : « *L'infraction suppose que le corps ou la partie du corps volontairement exposé à la vue d'autrui soit ou paraisse (?) dénudé* ».

Même si le propos de la haute juridiction laisse perplexe, on peut certes considérer que cette condition sera réalisée vis-à-vis d'ébats mettant en présence un commandant de bord et son passager complètement nus dans leur machine et ne se livrant pas uniquement au plaisir du pilotage. L'hypothèse apparaît bien improbable.

Est-ce dès lors à dire que si pilote et passager demeurent largement habillés ne libérant que le nécessaire et laissant hors la vue des tiers l'objet du délit et/ou la position soigneusement occultés, l'infraction d'exhibition ne pourrait être constituée ?

On ne peut le dire alors que les tribunaux sanctionnent en fait les « *gestes ou attitudes manifestement impudiques* ».

En un mot, il n'est nul besoin qu'un témoin puisse effectivement observer les parties dénudées d'un corps et leurs circonvolutions pour que le délit soit constitué dès lors que toutes les attitudes, positions ou comportements

« *sans ambiguïté* » permettent d'admettre la qualification sus-évoquée de « *gestes ou attitudes manifestement impudiques* ».

1.3.

L'absence de délit en présence de témoins délibérés

Le délit d'exhibition ou d'attentat à la pudeur n'a en effet aucune vocation à protéger la pudeur des indiscrets qui, au prix d'efforts souvent pittoresques voire rocambolesques, s'ingénient à découvrir ce qui est caché.

Or, on peut a priori penser que les ébats au cours d'un vol d'ULM n'ont pas vocation à offenser la pudeur de témoins qui n'ont que faire aux abords d'un ULM en vol !

On pourrait donc estimer, dans cette hypothèse, qu'une approche par un autre ULM de la machine encanaillée, hors évidemment le cas d'un vol en patrouille serrée, pourrait procéder d'une approche illicite sinon voyeuse interdisant les poursuites (*Cass.Crim. 25 juin 1862 DP 1863-1 page 61*).

Il en irait évidemment différemment en cas d'interception par un aéronef militaire ou de la gendarmerie s'approchant subrepticement de la machine objet d'ébats et qui offrirait alors à l'autorité judiciaire un magnifique cas d'école de flagrant délit !

En un mot, il n'est guère évident que la luxure en vol donne facilement lieu à l'application de l'article 222-32 du Code pénal essentiellement pour défaut de preuve rapportée d'un acte qui ne devrait demeurer que dans la mémoire des deux partenaires...

SUITE □

Publicité

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLove
Pegasus

Centre de FORMATION ULM :
Pendulaire - 3 axes
et Autogire

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

Les ébats amoureux

entre un Commandant de bord et son passager; violent-ils le droit pénal et les règles de l'air ?...



2.

Sur les ébats susceptibles de violation parallèle des "règles de l'air" issues de l'arrêté du 3 mars 2006

Force sera de constater que les ébats pendant un vol commis par un commandant de bord avec son passager consentant, heurtent indiscutablement la règle aéronautique avec les sanctions administratives et pénales appropriées.

Les ébats en effet sont susceptibles de violer l'article 2.2. de l'arrêté du 3 mars 2006 qui dispose :

« Un aéronef est utilisé conformément aux règles générales, et, en vol, suivant le cas, conformément aux règles du vol à vue ou aux règles du vol aux instruments. »

Or on ne voit pas que les règles de l'air aient prévu dans leurs dispositions la mise en œuvre parallèle aux actions de pilotage, d'ébats amoureux de quelque nature qu'ils soient, les instruments visés par la loi, ne pouvant s'entendre que de ceux liés au pilotage...

On ne pourrait d'ailleurs pas suivre tout candidat aux ébats qui prétendrait, pour se justifier, invoquer l'article 2.3.1 de l'arrêté qui dispose que :

« le pilote commandant de bord d'un aéronef qu'il tienne ou non les commandes est responsable de l'application des règles de l'air »,

et ainsi estimer que le droit « de ne pas tenir les commandes » l'autoriserait alors à conduire tous ébats avec ses mains devenus disponibles...

De fait, le transfert des commandes au copilote obligerait ledit copilote à respecter comme dessus les règles de l'air – tout comme le commandant de bord d'ailleurs - et partant à s'abstenir de faire autre chose que d'appliquer les règles du vol à vue inhérentes à l'ULM.

Tous ébats seraient alors de nature à faire peser sur le commandant de bord, les conséquences de la violation de l'article 3.1 des règles de l'air qui dispose que :

« Un aéronef n'est pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers. »

Faudra-t-il cependant et là encore, rapporter la preuve que le commandant de bord d'un ULM s'est livré à des actes n'ayant aucun rapport avec le pilotage et qu'il en est résulté un accident ou un incident en violation des règles de l'air.

Si la preuve en était rapportée – par quel moyen ! - malheur serait alors pour le pilote amoureux des nourritures terrestres aériennes frappé de plein fouet par l'article 121-3 du Code pénal qui sanctionne le délit de « mise en danger délibéré de la personne d'autrui, pour avoir, notamment, violé de façon mani-

festement délibérée une obligation particulière de prudence et de sécurité prévue par la loi ou le règlement », obligations que sont précisément les dispositions évoquées ci-contre et fixées par les règles de l'air.

De ce fait et en cas d'homicide involontaire, par exemple, la sanction de base encourue qui est de trois ans d'emprisonnement et 45.000 € d'amende, passe à cinq années d'emprisonnement et 75.000 € d'amende en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement.

Il y a des hypothèses où se retenir apporte du mieux et même... soulage...

Voici l'état du droit et de l'alternative posée entre sensualité et ascétisme aérien dont la solution procédera, là encore, de l'option éternelle entre abstinence et rigueur ou « pas vu, pas pris » !

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



43^e

Coupe Icare



22-25 Septembre 2016

St Hilaire du Touvet - Lumbin

www.coupe-icare.org



L'ULM.. Quel avenir ?



Voilà bien la question qui, depuis quelques mois, agite le Landerneau aéronautique français et européen... Lors de l'Assemblée Générale de la FFPLUM, le 2 avril dernier, j'ai tenté de faire un point rapide sur le problème posé et ses enjeux. Mais, suite à mon propos, les réactions enregistrées me laissent penser que des clarifications sont nécessaires

N'en déplaise à Boileau, ce qui se conçoit bien ne s'énonce pas toujours clairement...

Comme en politique, la conception souverainiste a vécu. Nous pouvons difficilement vivre à l'intérieur des frontières de l'Hexagone et - drapés dans notre superbe - faire comme si l'Europe n'existait pas.

Nous sommes la composante d'un ensemble plus vaste et, depuis Jean Monnet, nous assistons à l'édification des règles qui le régissent. Et la question est de savoir si nous voulons être acteurs ou spectateurs de cette construction. C'est encore ce que Dominique Méreuze avait bien compris, en étant partie prenante de toutes les organisations aéronautiques européennes, et en assistant à toutes les réunions où le sujet débattu pouvait avoir une influence - directe ou par ricochet - sur l'avenir de notre pratique Ulmiste. C'est ainsi qu'il avait même créé une entité (European Microlight Federation, E.M.F.) pour rassembler exclusivement les pratiquants de notre discipline, afin de présenter un front commun aux institutionnels européens, et notamment à l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) qui donne telle-ment de fil à retordre à l'aviation certifiée. Dominique nous a quittés avant d'avoir la preuve que les craintes qu'il nourrissait étaient justifiées.

Le 7 décembre dernier, l'EASA a publié un projet de réforme de la "Basic Regulation" (sous le régime de laquelle nous vivons heureux depuis 2008, grâce notamment au fait que, dans son Annexe 2, elle nous exclut de l'emprise de l'EASA...!).

Ce projet nous donnait entière satisfaction, en ce sens qu'il reprenait l'exclusion précédente et nous laissait vivre notre vie hors de portée de l'administration européenne, sous la houlette bienveillante de notre DGAC.

Mais ce projet, par ailleurs, introduisait une exception supplémentaire en faveur des aéronefs électriques - avec une limite de poids supérieure (540 kg) à celle qui s'applique à nos ULM (450 ou 472,5 kg).

Les pays du Nord, Allemagne en tête, ont feint d'y voir une entorse insupportable au dogme de l'énergie à l'impact (pour faire simple : plus l'aéronef est lourd, et plus il fera des dégâts en cas de choc avec la planète) qui invalidait le principe dans sa généralité : mais ils ont surtout utilisé l'argument pour promouvoir l'idée récurrente d'une élévation globale et simplificatrice à 600 kg du poids de TOUS les aéronefs listés dans l'Annexe 2 (rebaptisée désormais Annexe 1), et donc leur exclusion de la mainmise réglementaire de l'EASA.

Cette position est évidemment très soutenue par le lobby des constructeurs des pays de l'Est de l'Europe, et l'on comprend bien l'intérêt que représenterait l'adoption de ce nouveau seuil pour l'écoulement de leur production.

Malgré l'importance de la France en nombre de pilotes et de machines, il faut bien comprendre que nous sommes désormais en minorité au sein de associations européennes.

La position évoquée ci dessus a suscité de très vifs débats au sein d'E.M.F. et d'Europe Air Sports, et la FFPLUM a porté sans faillir la doctrine du maintien des limitations actuelles. Même si certains considèrent que la démocratie est un système périmé, force est de constater que nous y sommes encore soumis, en attendant les lendemains qui chantent !

Le mouvement autour de la position "nordique" est unanime. Et la France - avec le soutien unique mais remarquable - de la Belgique, a été parfaitement isolée dans les débats de ces derniers mois.

Depuis l'AG de la Fédération, que s'est-il passé ?

● Les 9 et 10 avril dernier se déroulait à Bordeaux l'Assemblée générale d'Europe Air Sports, qui rassemble les "aéroclubs" nationaux, c'est-à-dire les représentants européens des différentes disciplines aéronautiques. Pour la France, c'est le CNFAS qui a cette charge, et la FFPLUM - membre du CNFAS - était représentée à cette réunion par Louis Collardeau et moi-même.

Jean Michel Ozoux qui, en tant que Délégué général accueillait cette assemblée, a, dans son propos introductif, clairement affirmé la posi-

tion française dont nous avions préalablement arrêté les termes. J'ai ensuite participé à une table ronde au cours de laquelle j'ai rappelé à tous les raisons de notre choix.

Il n'est pas aisé de défendre un statu quo et de plaider un maintien de l'existant alors que l'adversaire se présente comme une force de progrès et de mouvement... On passe rapidement pour un conservateur rassis, alors même que l'on porte une situation raisonnable.

Sans surprise, l'Europe Air Sports a donc confirmé son soutien à la version "600 kg pour tous".

La bonne nouvelle vient du représentant de l'Europe : Yves Morier, chef du département Aviation générale et Drones à l'EASA, et Jirky Paajanen de la Commission, ont exprimé la position de l'administration européenne.

Et celle-ci se déclare franchement opposée à l'extension du poids des aéronefs exclus, restant ainsi fidèle à sa proposition initiale.

Pour ce qui concerne les aéronefs en "surpoids" (gamme 450 - 600 kg), l'Agence préfère continuer de travailler sur l'allègement de la certification LSA. Cette dernière prise de position suscite évidemment le scepticisme des participants, dont beaucoup attendent depuis longtemps cette simplification, et qui rappelleront à cette occasion la lenteur avec laquelle les choses évoluent, ce qui confère à la promesse des allures d'Arlésienne...

L'EASA est bien évidemment soumise à la pression politique, et le lobbying intensif mené par les pays nordiques peut aboutir.

Mais l'Agence tient la plume, et la position de ses représentants est un atout majeur en faveur du maintien de notre législation actuelle.

● Du 20 au 23 avril se déroulait à Friedrichshafen - en terre allemande ! - le Salon Aéro 2016. Tout a déjà été dit sur la qualité de l'organisation de ce salon qui apparaît de plus en plus comme la grand messe européenne de l'aviation générale. L'ULM est également représenté, mais les constructeurs participants appartiennent bien plus à la catégorie des fabricants de machines "lourdes" qu'à celle des tubes et toiles de nos origines... Ce qui, incidemment, rend d'autant plus méritoire la présence d'un fabricant comme Air Création.



À se promener dans les allées, on comprend vite la tendance de l'évolution de notre pratique, et le débat sur les 600 kg n'est que la traduction législative de ladite tendance.

Et nos principaux opposants sur ce sujet n'ont pas manqué l'opportunité de cette manifestation pour exprimer publiquement leur position ! C'était l'objet d'une conférence donnée par Jo Konrad (Fédération allemande des Ultralégers, Jan Friedrich, (représentant l'association tchèque des aéronefs légers, et LAMA-Europe, l'association européenne des fabricants d'avions légers) : les principaux animateurs de la fronde sont ainsi - si cela était encore nécessaire - parfaitement identifiés... Rien de nouveau dans l'argumentaire, mais la réaffirmation forte, sous couvert de la récente position d'Europe Air Sports, de l'objectif de l'augmentation de poids. Et, à Friedrichshafen, les orateurs n'ont guère rencontré de contradiction...

En conclusion, que faut-il craindre ?

Si le projet d'Annexe de la nouvelle Basic Regulation est maintenu en l'état, notre réglementation nationale reste en accord avec la loi européenne, et notre pratique n'est pas affectée.

Si l'extension de poids demandée est accordée, elle soustrait à la compétence de l'administration européenne les aéronefs concernés. Et donc les administrations nationales (notre DGAC) restent en charge d'élaborer la réglementation applicable, entre 0 et 600 kg.

La DGAC peut tout à fait maintenir l'actuelle réglementation, de 0 à 450 kg, et imaginer "autre chose" de 450 à 600 kg. Ou tout modifier ? Quelle sera en outre la position des Ulmistes français, dont certains ne seraient sans doute pas hostiles à l'idée de voler plus lourd ?

Rien n'est certain, mais nous courrons le risque d'un éclatement de notre modèle, qui a fait la preuve de sa pertinence à travers son succès au cours des quinze dernières années : ce n'est pas par hasard que nous sommes aujourd'hui plus de 15 000 adhérents au sein de la FFPLUM.

Aujourd'hui, toute modification des règles qui s'appliquent à notre activité s'apparenterait à un saut dans l'inconnu.

Dominique Méreuze avait coutume de dire, lors de nos discussions européennes, lorsqu'il était question de solliciter les administrations : *don't wake the sleeping dog !* (ne réveillez pas le chien qui dort !). Il aurait sans doute conclu ainsi aujourd'hui ce débat.



Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général FFPLUM
Commission affaires européennes

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



LES COMITÉS RÉGIONAUX DE LA FFPLUM et la réforme territoriale

Comme vous le savez, depuis le début des années 2000, notre Fédération, la FFPLUM est représentée par des associations dans chacune de nos régions administratives, et ce, selon l'article 3 de ses statuts.
(voir extrait ci-dessous en annexe)

Celles-ci, dans chaque région, dénommées " Comité régional de..." et sous forme d'associations Loi 1901 (sauf Alsace) et que ce soit en métropole ou en Outre-mer, sont administrées par des bénévoles élus et bénévoles volontaires.

Il est important de dire ici et en cette occasion, qu'il faut rendre un bel hommage à tous ces bénévoles passionnés de l'ULM. Ils assurent avec pugnacité depuis ces nombreuses années sans relâche et avec constance de nombreuses actions pour le soutien et le développement de notre activité.

Il ne faut pas oublier que ces associations, sont de fait des organes déconcentrés de la Fédération et qu'à ce titre, elles ont de nombreuses responsabilités, comme les relations avec les instances administratives locales. Contacts avec les DSAC régionales, les CROS, les DRJSCS, l'obtention d'aides par les CNDS, relation avec les préfetures, etc... et aussi l'animation et le développement de l'activité au travers de la communication, comme les sites Internet, la présence dans les manifestations locales, la mise en œuvre de matériels comme les simulateurs, etc.

D'où la grande importance de ces organisations, qui régissent en bonne partie le fonctionnement de nos activités sur le territoire métropolitain et Outre-mer qu'il ne faut pas oublier ! La FFPLUM est présente par 3 de ses Comités régionaux, en Guyane, La Réunion et la Nouvelle Calédonie.

Depuis une quinzaine d'années, nous nous sommes rodés. Bien que loin de la perfection, nous avons atteint un honorable niveau de fonctionnement. Je vous rappelle aussi que 2 fois par an, la majorité des 25 présidents élus de régions se réunissent, en général en avril et octobre de chaque année pour harmoniser le fonctionnement de leurs Comités et ce dans l'esprit de la politique fédérale.

Mais voilà ! Bien malgré nous, et comme vous l'a déjà annoncé notre Président Fédéral Pierre-Henri Lopez dans son éditorial de novembre 2015, nous nous trouvons dans l'obligation de nous conformer aux réformes entreprises par le Gouvernement. Notamment la réforme territoriale, avec un redécoupage des régions, selon la loi votée N° 2015-29 du 16 janvier 2015.

Notre ministère de tutelle, le ministère de la Ville de la Jeunesse et des Sports, nous a adressé un courrier, comme à toutes les fédérations sportives, qui se conclut ainsi, en levant toutes ambiguïtés :

" Il résulte donc des dispositions du Code du sport que la réforme territoriale de l'État a nécessairement un prolongement dans l'organisation territoriale de votre Fédération "

Traduisez... Il faut vous réorganiser et ce, avec une date butoir, soit 31 décembre 2017. Ce qui peut se décliner chez nous au vu de notre mode d'élection, avant la prochaine olympiade. En effet, les mandatures de nos associations régionales sont calquées sur celle de la Fédération et échoient tous les 4 ans, après les jeux Olympiques d'été, qui comme on le sait, ont lieu à Rio du 5 au 25 août cette année.

2016 est donc la dernière année de fonctionnement sur le mode actuel, pour un bon nombre de régions, en effet nous allons selon le nouveau découpage, passer en métropole de 22 régions à 13 !

Voir carte et tableau ci-dessus.

Article 3

I. - La fédération constitue, par décision de l'assemblée générale, des organismes régionaux et/ou départementaux auxquels elle peut confier l'exécution d'une partie de ses missions. La fédération peut également constituer des organismes nationaux.

Ces organismes sont constitués sous forme d'associations de la loi de 1901 ou inscrites selon la loi locale dans les départements du Bas-Rhin, Haut-Rhin et de la Moselle. Ces organismes régionaux ou départementaux sont chargés de représenter la fédération dans leur ressort territorial respectif et d'y assurer l'exécution d'une partie de ses missions, et dont le ressort territorial ne peut être autre que celui des services déconcentrés du ministère chargé des sports que sous réserve de justifications et en l'absence d'opposition motivée du ministre chargé des sports.

DSAC >> Directions de la Sécurité de l'Aviation Civile
CROS >> Comité Régional Olympique et Sportif
DRJSCS >> Directions Régionales de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale.
CNDS >> Centre National pour le Développement du Sport
MVJS >> Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports



COMITE REGIONAL ULM



Nouveaux Régions Françaises en août 2016				Chef-lieu	
	Départements	Présidents		Départements	Présidents
1	AQUITAINE	FRANCIS CHATEL	LIROU		Bordeaux
2	AUVERGNE	FRANÇOIS ALPES			Lyon
3	BRUNY	MELO POISSON			Toulouse
4	BRETAGNE	LOIC LAM	FRANÇOIS DE LAUNAY		Brest
5	PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR				Marseille
6	ILE DE FRANCE				Paris
7	PIA				Nantes
8	COMITE				Montpellier
9	SUD OUEST	FRANÇOIS			Limoges
10	PIA	FRANÇOIS			Strasbourg
11	PIA	FRANÇOIS			Paris
12	PIA	FRANÇOIS			Paris
13	PIA	FRANÇOIS			Paris
13					
Nouveaux Régions Françaises en août 2016				Les départements supprimés sont indiqués en gris	

C'est donc un bouleversement de notre organisation à prévoir, dans un contexte très incertain, puisque qu'actuellement bon nombre de compétences de nos administrations territoriales ne sont guère définies. Un groupe de travail a été créé dès la mi-2015 et a mené une réflexion sur ce sujet, afin de présenter à la réunion des Présidents de Comité régionaux de La Rochelle à la mi-octobre 2015 un vade-mecum représentant les différentes possibilités.

Nous avons pu faire un premier constat, que vous ferez vous-même, certaines régions vont devenir très importantes, du moins en distance de territoire, et ne correspondront plus à notre profil actuel, tant sur le mode de la communication sur le terrain, que sur la représentativité.

De cette réunion, il a été décidé de prendre des options pour adapter au mieux cette situation.

Après de nombreux échanges au sein du groupe de travail, nous avons donc proposé, lors de la dernière réunion des Présidents de régions qui a eu lieu à Lyon les 15 et 16 avril dernier, une réforme du mode d'élection qui concernera l'ensemble des Comités de région de la FFPLUM. (Autant ceux qui seront modifiés que ceux qui restent dans leurs limites actuelles)

Pour les régions administratives qui sont fusionnées, le principe retenu est de mettre en place dans la mesure du possible des délé-

gués élus, qui représenteront chacun des départements correspondant aux nouveaux Comités de régions. Ces élus formant ainsi les futurs membres d'un nouveau Comité régional à créer, correspondant aux nouvelles régions administratives.

Ceci implique beaucoup de changements, dissolutions des Comités régionaux actuels des régions supprimées, créations de nouvelles associations 1901 pour constituer les nouveaux Comités des nouvelles régions, nouveau mode d'élections nécessitant modification des statuts régionaux, transmission des patrimoines, etc.

Toutes ces options ont été étudiées et présentées en débats aux Présidents des Comités régionaux, à Lyon en avril 2016, lors d'une longue et studieuse réunion. A l'invitation de Louis Collardeau, nous avons pu également bénéficier des conseils de Me Benoit Dumollard, avocat du barreau de Lyon spécialisé dans le droit associatif et qui a confirmé la bonne orientation de notre projet.

Une présentation relevant et détaillant tous les points sensibles, a été également discutée, et nous a permis d'aboutir au projet, qui a reçu l'assentiment de la majorité des Présidents présents. Son aboutissement est le suivant :

Le principe de la création / fusion a été retenu pour la création des nouvelles régions administratives (voir tableau).

Ont été amendés en séance, selon les précisions apportées par le débat avec les Présidents :

q Les nouveaux statuts (nécessairement revus, notamment du fait du nouveau mode d'élection)

q Le nouveau règlement intérieur en découlant

Les documents de base pour ce travail, avaient été au préalable présentés au service juridique du MVJS pour validation selon leurs directives.

Ces nouveaux statuts et règlement intérieur seront à adopter lors des différentes Assemblées Générales de manière identique, tant pas les Comités de régions non concernés par la réforme que par les nouveaux Comités de régions regroupés (voir tableau).

La situation de 2017 représentant la fin de la mandature est donc propice aux changements nécessaires et correspond à un calendrier acceptable par notre ministère de tutelle.

Sans rentrer dans le détail de toute la réforme, pour l'essentiel voici le déroulement prévu :

q Les Comités régionaux restants identiques, auront donc à procéder à une Assemblée Générale modificatrice suivie d'une Assemblée Générale électorale pour la nouvelle mandature suivante de 4 ans.



FÉDÉRATION FRANÇAISE
COMITE REGIONAL



Les Comités régionaux regroupés selon les régions concernées par les nouvelles directives gouvernementales auront à procéder, quant à eux, à des Assemblées Générales constitutives, représentant chacune d'entre elles, avec bien sûr enregistrement des nouveaux statuts et règlement intérieur, puis à une Assemblée Générale électorale pour une nouvelle mandature de 4 ans.

Les anciens Comités des régions supprimées administrativement auront quant à eux à procéder à leurs dissolutions, selon les règles et en respectant les dispositions prévues à cet effet dans leurs statuts, tout en procédant au traité de fusion légale.

L'ensemble des dispositions ci-dessus seront à adopter définitivement et à valider par le Comité Directeur de la FFPLUM, réuni lors de la session de mai au Siège fédéral.

Nous vous devons cet éclairage sur l'organisation des Comités régionaux, dont vous dépendez et qui sont le lien indispensable comme on peut le comprendre dans le développement local de l'ULM dans nos régions.

Nous souhaitons que perdurent les actions déjà entreprises, que celles-ci restent efficaces et s'adaptent, dans ce contexte de réforme, non désiré...

Il est essentiel aussi que cette réforme s'accomplisse avec un maximum de continuité, en conservant le potentiel de bénévoles déjà engagés. Nous vous encourageons à perpétuer leur présence.

Mais c'est aussi l'occasion de renforcer et étoffer nos Comités en répondant en tant que licenciés motivés aux appels à candidature qui suivront pour former ces nouveaux Comités.

Nous vous tiendrons informés des candidatures et dates des futures Assemblées Générales avec la mise en place du calendrier définitif. L'essentiel est de préserver les acquis et continuer dans tout le territoire le développement de notre belle activité.



René Viguié
Président des Comités régionaux et de la vie associative





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

Découverte ULM pour les Femmes

à Rouen Boos - 30 avril/1^{er} mai 2016



Pour la deuxième année consécutive, l'équipe du Comité régional ULM Haute Normandie a organisé un week-end " Découverte ULM pour les Femmes " à l'aéroport de Rouen Vallée de Seine à Rouen Boos (76) les 30 avril et 1^{er} mai 2016 !

De quoi s'agit-il exactement ?

Eh bien tout simplement faire découvrir notre passion à tout public et aux Femmes particulièrement ce week-end, en proposant des vols découverte de 30 minutes environ avec initiation : 3 machines volantes étaient mises à contribution : deux 3 axes, un Zénair et un Savannah pilotés par Alain Delaunay, Gaston Francisco et Brice Watel, basés à Boos, et un pendulaire, un Quick R piloté par Jean-Marc Héлары, basé à Saint-André-de-l'Eure !

La météo a été plus clémente que l'an dernier; nous avons pu partager avec les participantes, leurs impressions et voir dessiner sur

leur visage un large sourire ! Quelle belle récompense ! En fait, cela a été un véritable plaisir de faire découvrir à ces personnes qu'il est possible de réaliser le rêve de voler : un grand merci à vous Messieurs les Pilotes ! Et pourquoi pas apprendre à piloter ? Mais bien sûr que c'est réalisable !

Nous avons pu compter sur la participation active de notre Présidente, Marie-Françoise Dubus, elle-même pilote Pendulaire pour transmettre avec enthousiasme et gourmandise son expérience de vol pour " donner l'envie, l'envie d'avoir envie... de voler ! "

Allez... on recommence l'année prochaine ?! Merci aux bénévoles pour leur aide précieuse ! et Bons vols à tous en toute sécurité !

L'équipe du Comité régional ULM de Haute Normandie



Infos Comité régional HTE NORMANDIE <http://ulm-haute-normandie.ffplum.com>



20 000 lieues dans les airs

à Amiens-Glisy
mai 2016

Le Comité Régional ULM de Picardie a participé les 07 et 08 mai 2016 à la 13^{ème} kermesse aéronautique « 20 000 lieues dans les airs » sur l'aérodrome d'Amiens-Glisy, la plus grande kermesse aéronautique au nord de Paris.

Cette manifestation a reçu le label « centenaire 14/18 ». Le thème principal cette année était la présentation en vol et l'exposition d'avions biplans anciens, de l'ULM à l'échelle 1/3 du Fokker DR 1 de l'Aéroclub d'Abbeville à l'Antonov 2, le plus gros biplan du monde, en passant par les Stampes, Tiger Moth, Stagger Wing, Sterman, Pitts...

Le Comité Régional était présent avec un très beau stand, placé au coin de l'allée centrale, avec en exposition un ULM pendulaire et une grande tonnelle où les membres du Comité se faisaient un plaisir de donner des informations aux nombreux visiteurs venus profiter de ce grand week-end festif ensoleillé.

C'est promis, le Comité régional ULM des Hauts de France reviendra l'année prochaine avec en présentation, un ULM de chaque classe.

Franck Piquet,
Jean-Marc Ketels



Infos Comité régional PICARDIE <http://ulm-picardie.ffplum.com>

Informations +33(0)1 64 62 05 06

Entrée salon +
Musée gratuite

27-28-29
JANVIER
2017



MUSÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE
PARIS LE BOURGET

25^{EME} SALON
DES FORMATIONS ET METIERS
AERONAUTIQUES

salondesformationsaero.fr



**Aviation
et Pilote**

MUSÉE
AIR +
ESPACE



LA FFPLUM INVITÉE DE

LA FÉDÉRATION TUNISIENNE DES SPORTS AÉRIENS



Fédération Tunisienne des Sports Aériens
et des activités associées
FTSAAA



De gauche à droite : Maher ATTAR, (Président) Mohieddine BOUBTANE, Faouzi EL GHALL, Pierre-Henri LOPEZ, Maher BEN DHIA (Ministre), Sarhan NASRI

La Tunisie sur le chemin de la normalisation se dote d'une fédération des sports aériens et activités annexes. À l'invitation de son Président, Maher Attar, une délégation française s'est rendue à Tunis pour étudier avec les principaux responsables de cette jeune fédération les moyens à mettre en œuvre pour permettre un développement des activités aéronautiques en Tunisie en profitant de l'expérience de la FFPLUM.

Nous avons, à l'occasion de plusieurs séances de travail, rencontré sur place une équipe extrêmement motivée, très professionnelle, aux compétences multiples, bien décidée à relancer une activité actuellement embryonnaire.

Ce Comité Directeur est composé d'une quinzaine de bénévoles comprenant plusieurs femmes très engagées.

Le ministre des Sports tunisien, Monsieur Maher Ben Dhia, s'est montré au cours d'un entretien très intéressé par cette initiative porteuse de développement dans le domaine de l'éducation, la mise en place d'un BIA est envisagée, dans le domaine du tourisme, et même dans le domaine industriel puisque nous avons pu visiter deux usines aéronautiques ULM étonnantes de modernisme (la société ABC Composite à Tunis et la société AVIONAV à M'Saken).

La Directrice des activités de l'Aviation civile, Madame Raja Hachani, qui a la lourde charge du contrôle des opérations aériennes au sein de la DGAC Tunisienne a confirmé



que progressivement, il y aura la possibilité d'obtenir auprès de l'administration, les autorisations de vol nécessaires.

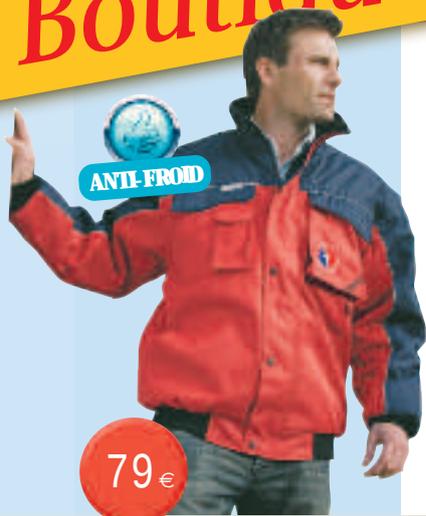
Dans un premier temps, la FTSAAA envisage de former des instructeurs sous licence française en commençant par le paramoteur et les 3 axes, le pendulaire et le gyro seront introduits par la suite.

Une commission va se charger de la réglementation en s'inspirant de notre propre réglementation, elle sera chargée de soumettre des propositions aux services officiels. Une autre commission travaillera à la réouverture de pistes ULM existantes.

C'est avec plaisir que nous avons signé une convention de partenariat avec la FTSAAA et nous encouragerons nos amis tunisiens dans la voie du renouveau d'une aviation sportive et de loisir.

Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM





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, manchettes filet 100% polyester. Fermeture zippée et patte de boutonnerie à pressions. Intérieur col polaire. 3 poches devant zippées avec rabat. Capuche amovible doublée en filet avec boutonnerie 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 : S, M, L, XL, XXL.



FIN DE STOCK!

12€

T-Shirt Impérial

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



LE PRIX

T-Shirt Moon

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.



12€

T-Shirt Master

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



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.
 □ Un total de 7 poches □ Trous de ventilation sous les bras □ Boutons pour le réglage de la largeur de la taille
 □ 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

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

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



8,50€

Gilet Sécurité

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

LOGO FEDERAL SUR LE DOS QUALITÉ PRO



Carte murale

Air Million France 2016 Editerra

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



30€ la VFR FRANCE d'un seul tenant en VERSION MURALE!



NOUVELE

Cartabossy

VFR France 2016 Jean Bossy

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

17,50€



ULTRA LEGER

69,50€

Blouson polaire
Penduck

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.



TRANSFORMABLE EN SHORT
PRATIQUE

58€

Pantalon Trekking

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-taches). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



29€

Gilet
Multipoches

typé "Tour ULM", couleur naturel, en sergé de coton. Grande poche avec glissière à l'arrière. 2 poches intérieures à fermeture facile. Tailles : M, L, XL, XXL.



CHAUD

35€

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



NOUVEAU

Cravate
fédérale

19€

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



Chemisette
Brooklyn

29€

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



Drapeau
fédéral

20€

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.



5€

Ecussons

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



6€

Porte-clés fédéral

En cuir véritable, diam. 30mm, anneau acier nickelé, logo fédéral époxy finition nickel brillant. Livré sous boîte cadeau noire.

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)

* **FRAIS DE PORT** (France métropolitaine et Corse)

- Ecussons et Pin's : 1,00 €
 - Autres articles : Forfait 8,00 €
- Franco à partir de 300 €**

Dom-Tom & étranger nous consulter

MONTANT TOTAL des articles ▶ ,€

PORT * ▶ ,€

TOTAL en euros ▶ ,€

M. Mme. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

TÉLÉPHONE

E-MAIL

@



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :

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





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 « réapparaître » 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 !

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 : [q http://aeral.aviation-civile.gouv.fr](http://aeral.aviation-civile.gouv.fr)

NOUVELLES STRUCTURES 2016



- R** **L'AIR ET LA MANIÈRE**
30 FAUBOURG DU MARECHAL CLARKE
67330 NEUVILLE LES SAVERNE
☎ 06-52-91-35-99 **R**
q www.air-marine.fr
- M** **AERIENNE DU CHOLETAIS**
AERODROME ROLAND GARROS
49300 CHOLET
☎ 06-88-41-41-36 q choletaero.fr

- A/M**
P **HOTEL HIBISCUS**
AERODROME DE KONE
3810 AVENUE DE LAPITA 98860 KONE
☎ 06-87-47-22-61
- P/R**
X **ENVOL ULM**
ENVOL DE PROVENCE
LIEU-DIT LA LIMATE - 239 CHEMIN ST
CLAIR 83870 SIGNES ☎ 06-03-92-93-55
q www.envolprovenceparamoteur.com
- ASSOCIATION DES AMIS DE L'ULM ET
DES PARAS DE CAMBRAI-NIERGNIES
(AAUPCN) AERODROME DE CAMBRAI-
NIERGNIES 59400 NIERGNIES**
☎ 06-87-22-05-25

- M** **BORDEAUX YVRAC AERO-CLUB**
3 CHEMIN DE MIREFLEURS
33370 YVRAC
☎ 06-85-53-04-94
q www.hyac.org
- M/P** **BEUIL AZUR VOL MONTAGNE**
LIEU-DIT TETE DU POMMIER
06470 BEUIL
☎ 06-64-90-40-09
- R** **CHITS PARAMOTEUR**
AERODROME DE MAUBEUGE
59600 ELESMES
☎ 06 32 06 82 02

NYNJA

Volez plaisir III



5 titres mondiaux FAI, palmarès inégalé
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...

VISIBILITÉ exceptionnelle pour le plaisir et la sécurité.

ACCESSIBILITÉ cabine des meilleurs de la catégorie.

DECOLAGE COURT / 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 2

Suivez nous en temps réel:
[facebook.com/bestoffaircraft](https://www.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 1^{er} 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).

Tu connais
les aides Jeunes ?

- 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)



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 FFPLUM, 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.info



Spécial

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 ont mis 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

Le thème choisi pour cette première année du prix Dominique Méreuze est

“Si j'étais un oiseau”

A remettre de manière manuscrite sous forme de poésie (en vers ou en prose), d'essai... et ne devant pas dépasser 600 mots, au Siège de la Fédération Française d'ULM **avant le 6 décembre.**

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, ...)

