ULM info

Bulletin fédéral trimestriel septembre 2016 • N° 97

FFPLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

LA FFPLUM EST MEMBRE DU CNFAS
CONSEIL NATIONAL DES FÉDÉRATIONS AÉRONAUTIQUES ET SPORTIVES

Saison positive !

L'automne pointe son nez et après une saison estivale particulièrement chaude, un tour ULM très réussi et apprécié par les participants, une moisson de médailles par l'équipe de France aux championnats du monde en Angleterre et globalement une activité l'ULM satisfaisante, nous allons pouvoir retrouver des températures plus agréables pour profiter de ce dernier trimestre, restant attentifs aux règles de sécurité.

Au niveau fédéral, la dernière partie de l'année qui commence et qui marquera aussi la fin de la mandature de quatre ans de l'équipe actuelle aura été dense et riche en événements de toutes sortes. Il est temps aujourd'hui de commencer à préparer l'avenir pour faire en sorte que les futurs fardeaux soient portés par des épaules plus jeunes et que les dossiers puissent être conduits par de nouvelles énergies.

Pour cette fin de législature, nous devrons malgré tout rester vigilants car il y a encore de nombreux dossiers qui nous attendent, je pense au dossier formation en cours d'étude la DGAC, à la mise en place compliquée des nouvelles régions, au dossier européen et aux aides que nous demandons pour le remplacement en club des radios en 8.33, à la dématérialisation des licences, etc.

Dans le même temps, nous devons rester vigilants pour faire en sorte que les principes qui nous sont chers restent intangibles. Une réglementation limitée au strict indispensable, un système déclaratif basé sur la confiance mutuelle, la responsabilité individuelle du pilote, du constructeur, du propriétaire.

Aujourd'hui encore, certains de nos amis européens souhaiteraient pouvoir modifier cette réglementation à laquelle nous tenons tant et qui a fait de l'exception française une réussite certaine.

Nous restons mobilisés et les évolutions récentes de l'EASA en faveur du maintien de la règle des 450 kg nous confortent dans notre refus de toute modification de fond de notre réglementation.

Sur le plan de la sécurité, et sans crier victoire trop tôt, il semble que 2016 présente une amélioration très nette du nombre d'accidents. Il est important de poursuivre l'effort et les actions entreprises par chacun à son niveau, pilotes, formateurs, et au sein des structures pour que la vigilance ne se relâche pas.

Je vous souhaite pour ce dernier trimestre 2016 de très bons vols en privilégiant bien entendu la sécurité.

Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM

Dernière ligne droite

La dernière année de cette olympiade se profile peu à peu. La brutale disparition de Dominique Méreuze lui a donné une tournure particulière et imprévue. Certains, peu nombreux mais parfois virulents, prévoyaient l'apocalypse.
On en est bien loin, bien au contraire. Tout simplement parce que l'équipe des élus bénévoles de cette mandature a travaillé, avec des anciens, avec des nouveaux, depuis des années autour de convictions qui ont fait le succès de notre mouvement. Les bases sont solides.

Le front réglementaire européen, sans être toujours serein, est relativement stabilisé. Les événements centraux de notre Fédération, Championnats, Blois, Tour ULM ont été des succès.

Notre activité est prospère et surtout, c'est le point central, notre accidentologie n'est absolument pas dans la fourchette très haute de l'année passée. Sur ce dernier point, il ne faut jamais se réjouir mais toujours s'efforcer d'aller au mieux en regardant la tendance dans la durée.

Il y a plein de chantiers mais la tâche est passionnante. Soyez donc rassuré, l'ULM a de l'avenir !

Profitez de l'autonome. Bons vols.

Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef

Sommaire 97

2 **Editorial** *Pierre-Henri Lopez*
4 **L'actualité ULM**
6 **Sécurité ULM** *Thierry Couderc*
8 **Sécurité ULM** *Jean-Laurent Santoni*
11 **Sécurité ULM** *Eric Galvagno*
12 **Biodiversité** *Bernard Brunet*
14 **Juridique** *Serge Conti*
16 **Assurances** *Francesco Abawi*
19 **Licence** *Jean-Claude Hanesse*
20 **Hommage à Philippe Prévot** *Pierre-Henri Lopez*
21 **Comités régionaux** *René Viguier*
24 **Tro Breizh ULM** *Anne-Marie Le Dorze*
26 **Europe et ULM** *Jean-Claude Hanesse*
28 **Stages mécaniques** *Thomas Gadaud*
29 **Championnat du Monde d'ULM**
30 **Championnat d'Europe de slalom** *Pascal Vallée*
32 **Championnat de France d'ULM** *Xavier Le Bleu*
34 **Compétition Tour ULM** *Xavier Le Bleu*
36 **L'ULM au féminin** *Monique Bouvier*
37 **Le Tour ULM 2016** *Sébastien Perrot*
40 **Rappels licence et nouveaux clubs**
41 **Hommage à Xavier Werquin** *Yannick Gerrer*
41 **Basulm**
42 **Aides fédérales**
43 **Spécial jeunes, le Prix Dominique Méreuze**
la boutique fédérale 38

Nouvelles adresses

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

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.

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 : Anne-Marie Le Dorze, Marine Claude, Monique Bouvier, Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot, Jean-Claude Hanesse, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, Jean-Laurent Santoni, Thomas Gadaud, René Viguier, Xavier Le Bleu, Pascal Vallée, Bernard Brunet, Yannick Gerrer, Francesco Abawi, Samir Elari.
Crédit Photos : FFPLUM, DTA, A.-M. Le Dorze, CA2S.
Design & fabrication : Agence CA2S - 07 88 49 20 52
Imprimé en France à 16 000 exemplaires.

ULM Info 97 © Tous droits réservés FFPLUM - 09.2016

2016, LES STAGES de réactualisation Instructeurs ULM

10 2016

Le vendredi 14 octobre 2016. Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 05 63 41 63 22 ou par mail : club.ulm.st.lieux@free.fr ou le responsable pédagogique : Didier Darcy au 06 13 34 42 08
Web : **http://www.ulm-st-lieux.fr**
Blog : **http://club.ulm.st.lieux.over-blog.com**

Le jeudi 20 octobre 2016. Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 01 60 04 76 00 ou par mail : info.@veliplane.com ou le responsable pédagogique : Serge Bouchet au 06 07 49 18 86
Web : **http://www.veliplane.com**
Facebook : **ulmparis-veliplane**

Le dimanche 30 octobre 2016. Centre de formation ULM "SARL Les Ailes de Saint Adrien". Aérodrome de Gray-St Adrien 70100 Gray. Tél : 03 84 65 52 08
Port : 06 15 45 54 06
Email : **info@ulmgray.com**
Web : **www.ulmgray.com**

11 2016

Le jeudi 17 novembre 2016.
Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 01 60 04 76 00 ou par mail : info.@veliplane.com ou le responsable pédagogique : Serge Bouchet au 06 07 49 18 86
Web : **http://www.veliplane.com**
Facebook : **ulmparis-veliplane**

Le vendredi 18 novembre 2016.
Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 05 63 41 63 22 ou par mail : club.ulm.st.lieux@free.fr ou le responsable pédagogique : Didier Darcy au 06 13 34 42 08
Web : **http://www.ulm-st-lieux.fr**
Blog : **http://club.ulm.st.lieux.over-blog.com**

12 2016

Le vendredi 16 décembre 2016.
Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 05 63 41 63 22 ou par mail : club.ulm.st.lieux@free.fr ou le responsable pédagogique : Didier Darcy au 06 13 34 42 08
Web : **http://www.ulm-st-lieux.fr**
Blog : **http://club.ulm.st.lieux.over-blog.com**

Le mardi 20 decembre 2016.
Pour tous renseignements et inscription, contactez le club au 01 60 04 76 00 ou par mail : info.@veliplane.com ou le responsable pédagogique : Serge Bouchet au 06 07 49 18 86
Web : **http://www.veliplane.com**
Facebook : **ulmparis-veliplane**

2017, LES DATES à retenir

03 2017

Assemblée Générale FFPLUM le 25 mars à la DGAC, Paris.
www.ffplum.info

04 2017

AERO Friedrichshafen du 5 au 8 avril
www.aero-expo.com/aero-en/

06 2017

FRANCE AIR EXPO LYON
du 8 au 10 juin
http://franceairexpo.com/

Salon du Bourget du 19 au 25 juin
http://www.siae.fr/

07 2017

14ème rassemblement national des femmes pilotes, à Chambley du 7 au 9 juillet.

on les a pesés !

La masse est le sujet polémique par excellence dès qu'il est question d'ULM. Face à l'accidentologie préoccupante de l'année dernière et aux doutes émis par certains rapports d'enquêtes sur le respect de la limite, il était donc logique que les autorités aient souhaité inciter la FFPLUM à confronter les masses théoriques déclarées avec la réalité du parc.

Alors, pour paraphraser en le retournant, un titre de Dominique Méreuze qui avait en son temps suscité quelques agacements : la DGAC l'a demandé, et nous l'avons fait.

Mais nous l'avons fait dans le respect de notre culture ULMiste, c'est-à-dire sur une base de volontariat et en préservant l'anonymat des protagonistes. La FFPLUM a donc proposé à ses adhérents de venir faire évaluer la masse de leur machine en mettant à leur disposition le matériel nécessaire et une procédure harmonisée.

La principale manipulation s'est déroulée le mardi 26 juillet 2016 en matinée sur l'aérodrome de Muret, à l'occasion de la journée de repos du Tour ULM.
Ce jour-là, 31 appareils représentatifs de la répartition des 3 classes principales d'ULM ont été apportés à la pesée par leurs propriétaires parfois un peu inquiets mais déterminés. La mesure a été réalisée en extérieur avec le matériel du CNFTE, sur un terrain plat mais non nivelé, le long d'un mur de hangar afin d'offrir un abri raisonnable aux effets du vent, dont la force était relevée systématiquement au moment de la mesure.

Les dispositions prises vont bien au-delà de ce qu'un pilote isolé peut mettre en place pour peser lui-même sa machine. Et cependant, nous nous garderons bien d'affirmer avoir procédé à autre chose qu'une simple évaluation des masses des ULM qui ont participé à cette campagne. Malgré les précautions prises, il a par exemple été relevé des fluctuations pouvant atteindre 10 à 15 kg en cours de mesure, en fonction des variations de direction et de force pourtant peu perceptibles du vent. Des différences du même ordre de grandeur difficiles à expliquer ont aussi été notées entre les pesées de plusieurs exemplaires d'appareils de série cependant identiques et équipés des même options.

Le respect de l'anonymat des volontaires, autant que le statut de notre Fédération qui n'est pas un organisme de contrôle, ne nous permette pas de diffuser un résultat appareil par appareil.

En revanche, il est possible de divulguer que la moyenne brute des mesures est de 281,40 kg, avec un écart type de 16,77 kg. Pour parler plus concrètement, à part deux des appareils présentés, qui devraient subir un allègement technique ou abandonner des options raffinées mais pesantes pour rester des ULM, tous les autres peuvent être opérés dans le respect de la limite des 450/ 472 kg.

Bien sûr, il faut rester honnête, et reconnaître que pour quelques uns d'entre eux, cela suppose une gestion raisonnable et rigoureuse de la charge utile de la part de leur pilote. Et ce ne sont d'ailleurs pas nécessairement les modèles d'ULM auxquels on penserait de prime abord qui offrent systématiquement les marges les plus contraignantes. Il en va ainsi de certains ULM très sophistiqués et il faut saluer leurs propriétaires d'avoir bien

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

voulu se prêter à cette campagne de pesée. Mais si leurs appareils sont parfois un peu proches des limites, même pas systématiquement d'ailleurs, ce sont aussi les plus rapides, de sorte qu'ils ont besoin d'embarquer nettement moins de carburant que leurs confrères plus rustiques, pour boucler confortablement les étapes du Tour ULM.

Attention, cela ne veut pas dire que le respect des masses serait un faux problème au regard de la sécurité. En premier lieu, il serait prudent d'attendre d'avoir pu étendre la campagne d'évaluation à un nombre plus représentatif d'ULM avant d'affirmer que les déclarations administratives sont majoritairement raisonnables et que la limite peut être respectée par la plus grande partie du parc.

Disons que le premier résultat est plutôt encourageant. Mais surtout, il ne faut pas confondre la faculté de se conformer techniquement à la réglementation, avec le respect des bonnes pratiques qui assurent la meilleure marge de sécurité.

Chacun sait bien que ce n'est pas parce que les 450 kg peuvent êtres tenus sur un ULM donné, qu'ils ne sont jamais dépassés, le plus souvent impunément en apparence, au regard de la charge structurelle et de la maîtrise des manœuvres, au moins tant que tout se passe bien.
Mais ce n'est pas au prétexte que c'est possible, que ce serait prudent. Outre le fait que ce serait illégal, ce serait oublier que le chargement réduit le domaine de vol. Le comportement aérodynamique et la sensibilité des commandes d'un ULM très fin et rapide, risquent fort d'être très délicats à basse vitesse, surtout s'il est chargé lourd, et rendre un atterrissage en campagne difficile à assumer, entre autres manœuvres délicates.

Si c'est une voilure tournante, ce sera plutôt en montée et en évolutions que les dépassements de masse risquent de « peser » sur la sécurité, en rapprochant dangereusement la puissance nécessaire hors effet de sol de la puissance disponible.

Thierry Couderc
Pdt. Commission
sécurité FFPLUM

Publicité

RETOUR D'EXPÉRIENCE SÉCURITÉ :

TRAVERSÉE CONTINENT CORSE ET RETOUR

Les récits sur la traversée Continent Corse et retour en avion ou en ULM ne manquent pas, que ce soit au Club House de l'aéroclub ou sur les sites Web et les forums. Chacun y va de son histoire, racontée, répétée, interprétée et parfois vécue.
Il n'est donc pas inutile d'apporter un témoignage concret assorti de quelques recommandations et de liens pour évaluer sa capacité de pilote et les capacités de sa machine à réaliser cette traversée maritime.

Préalable

Le préalable est lié à la particularité de notre pratique : suivant le principe selon lequel l'ULM n'est pas certifié, nous volons sous notre responsabilité, tant au regard de nos capacités de pilotage que des caractéristiques de nos machines et des environnements survolés. Or la justification de cette particularité par les pouvoirs publics du point de vue de la sécurité, est la capacité à poser en campagne que confèrent à l'ULM ses caractéristiques de légèreté et de basse vitesse de décrochage. C'est pourquoi la position de la FFPLUM est que la gestion de la sécurité pour le pilote d'ULM doit être la conduite du vol en recherche permanente de minimisation des survols dits « hostiles » au sens aéronautique du terme.

Pour rappel, une zone hostile au sens aéronautique c'est :

1. Hors de portée d'un terrain propice à l'atterrissage forcé en sécurité.
2. En portée de sites encombrés pour lesquels un atterrissage forcé ne garantirait pas la sécurité des tiers et des biens au sol.
3. Hors de portée des moyens permanents d'alerte et de secours capables d'intervenir en moins de 45 min.
4. En vertu de l'article 1 de l'arrêté du 20 décembre 2012, le survol maritime est classé systématiquement hostile lorsque l'aéronef est trop loin du rivage pour le regagner en cas d'arrêt moteur et dans tous les cas dès que l'aéronef s'en éloigne à plus de 15 fois sa hauteur de vol, et ce quelle que soit sa finesse.

Très concrètement, lorsque vous survolez le point MERLU situé à quasi équidistance entre le VOR de Saint-Tropez et celui de Calvi, le point terrestre le plus proche pour une « vache » est à 95 km ou 51 nautiques.

On comprend alors aisément que dans le cadre particulier de notre réglementation déclarative, cette situation ne fasse en aucun cas partie de l'exploitation normale d'un ULM.

C'est dans ce contexte que ce retour d'expérience vous est proposé, qui n'est en aucun cas interprétable soit comme un encouragement à une prise de risque soit comme une interdiction formelle des survols maritimes.

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

dédiés) et on gardera à l'esprit que lors d'un survol maritime brumeux, le vol face au soleil accentuera l'effet de halo rendant difficile la distinction de la ligne d'horizon, la mer et le ciel.

Après MERLU, le segment vers le VOR de Calvi se fait sur une route au 126°.

Retour d'expérience

Quand tout se passe bien

Le premier point à prendre en considération est que le transit Corse Continent et retour en ULM suppose le dépôt d'un plan de vol maritime et le suivi d'une route VFR précise sous contrôle radio et transpondeur, en niveau de vol suivant la règle de la semi circulaire (calage 1013.25, niveau VFR en 5, niveau impair vers la Corse, niveau pair vers le Continent) et l'utilisation d'un GPS est obligatoire en l'absence de radio balise.

Le second point est que dans la mesure où pour des raisons de commodité, la Corse est souvent représentée décalée vers l'Ouest quasiment dans le Golfe du Lion, il faut avoir à l'esprit que le premier segment du transit maritime entre le VOR de Saint-Tropez et le point MERLU est un cap plein Est 097° et non pas un cap Sud. Cela présente au moins deux caractéristiques : la direction du vent en altitude doit tenir compte de ce cap (on pourra utiliser les cartes TEMSI et les sites d'information météo

La DGAC a rédigé une fiche de présentation globale. Vous pouvez la consulter en ligne ici :

http://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/sarbacane/Secu_Vols_21-Traversee_Continent-Corse.pdf

Les références et les aides sont également disponibles en ligne :

Décision du 7 mars 2000 fixant les itinéraires et procédures de survol, selon les règles de vol à vue, de la Méditerranée occidentale par les aéronefs de la circulation aérienne générale.

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000568856

La rédaction de l'indispensable plan de vol :
a) Le formulaire

https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_14806.do

b) Comment le remplir : sur le site de la FFPLUM

http://www.ffplum.info/images/stories/PREPAREZ_VOS_VOLS/preparez_votre_vol/formulaire_plan_vol/comment_remplir/comment%20remplir%20un%20plan%20de%20vol.pdf

Quand tout se passe moins bien que prévu

Quand tout se passe moins bien que prévu et que la situation impose de se poser « en campagne », plusieurs points sont à prendre en considération.

Pour illustrer ces différents points, basons-nous sur le retour d'expérience de l'amerrissage d'un Cessna T210 piloté par un professionnel accompagné d'une PNC et ses passagers qui se sont trouvé en grandes difficultés dans le Golfe de Girolata le 12 octobre 2009. Ils racontent leur aventure dans une vidéo et l'accident a fait l'objet d'un rapport du BEA.

Sources : https://vimeo.com/127539494
https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2009/n-sf091012/pdf/n-sf091012.pdf

1. La question de l'amerrissage.

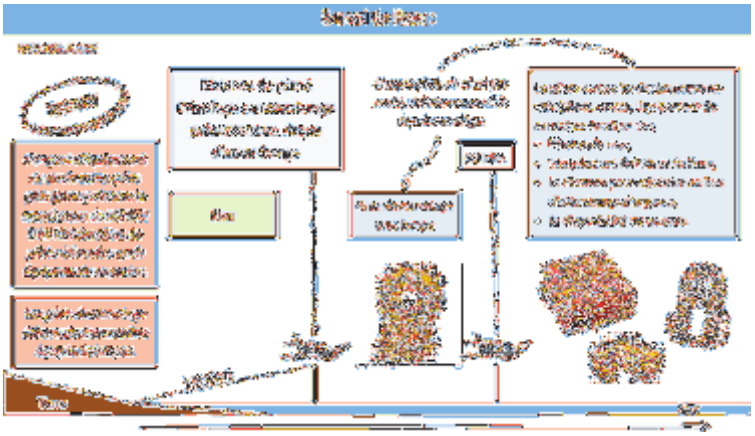
À la capacité à poser en campagne que confèrent à l'ULM ses caractéristiques de légèreté et de basse vitesse de décrochage se rajoute la possibilité de disposer d'un parachute structurel.

Si l'on n'a pas de retour d'expérience d'utilisation du parachute par un ULM pour un posé en mer, on dispose de retour d'expérience de Cirrus ayant utilisé ce moyen avec succès, évitant le risque de capotage et de retournement d'un posé à grande vitesse ou le noyage très rapide de la cabine.

2. La question de l'emport d'équipement de survie.

À partir du 26 août 2016, l'arrêté du 24 juillet 1991 régissant l'exploitation des aéronefs en aviation générale cède sa place aux NCO (version EASA de l'arrêté de 1991). Bien que les ULM ne relèvent pas de l'EASA, il n'est pas inutile de rappeler les règles en matière d'équipements lors de survol de l'eau.

Voir : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/arrete24_07_91.pdf



Source : ANPI http://www.anpifrance.eu/les-docs-en-libre-service/

On retiendra que l'emport d'équipement de survie autre qu'un gilet (principalement le canot) passe de 100 NM à 50 NM des côtes. La question de l'emport d'un canot doit être envisagée en fonction de l'état de la mer, de la température de l'air et de l'eau et de la disponibilité des secours, au regard des contraintes liées à la MTOW.

3. La question du temps de survie en mer selon la température de l'eau.

Brassière de sauvetage	Position du naufragé	Température de l'eau		
		4°C	10°C	15°C
sans	marche dans l'eau	1h 28	1h 58	2h 04
avec	debout immobile	1h 58	2h 37	4h 07

Temps de survie en fonction de la situation

4. La question du déclenchement des secours et de l'utilité des PLB.

Bien connues des marins sous la dénomination "balises Sarsat" ou "EPIRB", les balises de détresse personnelles « PLB » permettent d'alerter les secours en cas de grave danger. Dès leur déclenchement (manuel ou automatique selon les modèles), les balises émettent un signal d'identification vers le satellite (fréquence 406 mHz) codifié (n° MMSI du nom PLB), que les satellites réceptionnent et prétraitent, avant de le transmettre vers les stations au sol qui dispatchent l'alerte en fonction de la position de la balise vers la station qui dépêchera les moyens opérationnels de sauvetage.

La couverture est mondiale (24 h/24) et la précision des localisations est de l'ordre de 1 à 3 milles pour une balise non équipée de GPS et de quelques dizaines de mètres si elle en est pourvue. Le temps de déclenchement de l'intervention est de moins de 20 minutes si la balise est dotée d'un GPS. Les progrès techniques - miniaturisation, étanchéité, piles haute capacité - ainsi que l'évolution de la réglementation rendent ces balises accessibles à tous ceux évoluant dans des milieux hostiles.

Beaucoup de pilotes de loisir entreprennent avec leur ULM l'aventure du survol maritime à destination des terrains d'aviation corses. Ce retour d'expérience veut montrer que rien n'est jamais perdu, ni gagné d'avance. Pour autant, il faut mettre toutes les chances de notre côté, et se préparer à réussir ces procédures que tout pilote doit connaître et envisager. Comme nous l'avons dit en préalable, nous volons sous notre responsabilité, tant au regard de nos capacités de pilotage que des caractéristiques de nos machines et des environnements survolés.

Jean-Laurent Santoni
correspondant sécurité FFPLUM pour la Corse

Si je veux, je peux... pas toujours et pas si vite !!!

N'en déplaise aux adeptes de la méthode Coué, dans notre activité de vols ultra-légers, il ne suffit pas de vouloir pour pouvoir.

Les derniers évènements, concernant l'accidentologie, nous rappellent combien la volonté d'arriver à destination malgré des conditions météorologiques qui se dégradent, ou le désir pressant de s'envoler à bord d'un ULM que l'on vient juste de restaurer après de longues heures d'un dur labeur, prennent le dessus sur une analyse raisonnée et raisonnable de la situation, et conduisent immanquablement à l'accident.

Pourquoi de tels biais de décision ?

Pour expliquer ce phénomène, il faut s'intéresser au fonctionnement de notre cerveau et notamment à la manière dont doivent se dérouler les mécanismes de prise de décisions.

En effet, lors de nos vols, l'une de nos tâches essentielles de pilote est de prendre des décisions, ce qui veut dire choisir en permanence entre plusieurs solutions qui se présentent à nous. Cependant, cette décision "d'être humain" est rarement entièrement rationnelle et souvent influencée par des critères subjectifs qui dépendent souvent de la personnalité du décideur, de son état physique et psychique du moment, et de son environnement.

Ce processus de décision doit suivre un cheminement bien précis et commencer par la recherche des informations utiles, puis l'analyse de la situation, l'inventaire des solutions, leur confrontation, l'évaluation de leurs conséquences, et enfin, le choix final et le passage à l'acte.

C'est ce que l'on appelle, plus communément, la faculté d'exercer son jugement.

De plus, pour améliorer ce jugement, rien ne vaut, pour nous pilotes, de chercher toujours à accroître nos compétences (connaissances, techniques) et notre expérience.

Ainsi, même si la volonté est indispensable pour initier une action, elle ne doit pas être suivie directement par l'acte, mais bien passer par un processus décisionnel complet, seul garant d'une décision juste et raisonnable.

Vouloir ce n'est pas pouvoir, vouloir c'est ensuite analyser, réfléchir, choisir, garder un esprit critique, et in-fine décider pour savoir si l'on est en capacité de réaliser son souhait initial.

Le bilan accidentologique de la saison été qui vient de s'achever, révèle encore de nombreux comportements inadaptés ayant entraîné des incidents ou accidents.
Ils sont dus, principalement, à des processus de prise de décisions qui n'ont pas respecté l'ensemble des étapes, et qui ont pris des chemins de traverses bien préjudiciables pour les pilotes ou les passagers qui en ont été victimes.

Si je veux, je réfléchis, j'analyse, je confronte, j'évalue, je décide et peut-être je peux !!!

Eric Galvagno
Membre de la Commission sécurité FFPLUM

IDÉES REÇUES…

Il n'est pas rare d'être confronté à quelques empêcheurs de voler en rond qui, au nom d'une association de défense de la nature ou autre (ce qui reste de leur droit le plus strict bien entendu) passent des heures en planque à proximité de plates-formes ULM ou aérodromes situés dans des zones dites "sensibles", avides de dénoncer une activité pourtant réglementée.

Armés pour certains d'appareils photos équipés de téléobjectifs démesurés (car chacun sait dans ce cas-là le courage qu'il faut pour aborder de vive voix les "pseudo délinquants"), ils feraient mieux de chercher à comprendre et admettre que ces espaces dédiés à notre loisir - même s'ils sont parfois situés dans des zones Natura 2000 et munis de toutes autorisations nécessaires - sont garants de la protection faunistique et floristique locale.

Ces zones privilégient indéniablement la vie de multiples petites plantes et autres insectes, animaux ou volatiles en voie de disparition, par le simple fait que ces espaces-là sont vierges de toute agression chimique depuis des dizaines d'années (plus d'une centaine dans le cas présent) visant à détruire les mauvaises herbes, ou à augmenter de façon discutable certains rendements… Sans parler de havres de paix pour tout gibier à poils ou à plumes qui sont ailleurs si facilement la cible de quelques personnages aussi prompts de la gâchette que frileux dans tout acte de réflexion et de compréhension, si utiles au bien-être et au respect de la vie de chacun !

Niort est l'exemple parfait du respect total de la faune et de la flore sur son aérodrome où se côtoient quotidiennement 9 associations aéronautiques (2 clubs avions, 2 clubs vol à voile, 2 clubs avions de collection, un club ULM, un club aéromodéliste et une école de parachutisme conséquente), sans parler d'une activité militaire régulière avec la BA 709 de Cognac, les hélicoptères civils ou militaires pour leurs entraînements ou ravitaillements réguliers, d'un axe de voltige permanent, d'un accès IFR lié à une activité commerciale fréquente, etc., l'ensemble représentant plus de 35 000 mouvements au plus fort des activités, quand dame météo veut bien s'en donner la peine…

L'article sur la préservation de la biodiversité sur le périmètre de l'aérodrome de Niort Marais - Poitevin, paru dans le magazine

municipal Vivre à Niort n° 257, du mois de juin 2016 distribué à 35 000 exemplaires, en est l'exemple parfait.

Conclusion : si le bruit et l'activité devaient déranger et polluer tout ce petit monde tel que certains veulent l'affirmer, quel plus bel endroit qu'une plate-forme aéronautique pour la préservation de la nature, associée à un art de vivre une passion aérienne mille fois plus agréable que la vue d'une zone commerciale ou d'un lotissement !

Bernard Brunet
Président du Club ULM Niort
Président du Comité Régional
ULM Poitou-Charentes

BIODIVERSITÉ PAR PASCAL BAUD

PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ DE L'AÉRODROME

IDENTIFIÉ COMME RÉSERVOIR DE BIODIVERSITÉ DE LA TRAME VERTE ET BLEUE COMMUNALE, L'AÉRODROME NIORT-MARAIS POITEVIN FAIT L'OBJET D'UN PLAN DE GESTION SIMPLIFIÉ DESTINÉ À PRÉSERVER LES ESPÈCES VÉGÉTALES ET ANIMALES.

Qui aurait cru qu'un aérodrome puisse être un espace privilégié de développement floristique et faunistique ? Pourtant ce sont bien les contraintes de sécurité liées à l'activité aéronautique qui font de ces espaces semi-naturels un réservoir de biodiversité : l'interdiction de l'accès aux bords des pistes qui limite le dérangement et le piétinement, l'interdiction de l'activité agricole qui réduit l'apport d'engrais et de produits chimiques, et enfin, le contrôle des constructions à proximité qui freine le développement urbain.

L'intérêt écologique de l'aérodrome de Niort est connu depuis longtemps. Afin de structurer et d'organiser la gestion de ce patrimoine naturel, dans le respect de la réglementation imposée par l'activité aéronautique, la Ville de Niort, propriétaire du site, a inscrit la réalisation d'un plan de gestion simplifié dans son plan d'action Biodiversité 2013-2017.

Périodes de tailles, de fauches, de tontes, types d'outils à utiliser, de produits à proscrire, surfaces à laisser en jachère, le plan de gestion détaille les modalités de l'intervention humaine sur les 162 ha de l'aérodrome. Les agriculteurs qui en exploitent plus de la moitié en prairie de fauche ou en culture ont accepté sans difficulté que de nouvelles clauses viennent s'ajouter à celles, déjà contraignantes, imposées par la Direction générale de l'aviation civile.

DES OISEAUX ET DES PLANTES RARES

Le plan de gestion s'appuie sur un inventaire de la flore réalisé par Deux-Sèvres Nature Environnement (DSNE) et un diagnostic avifaunistique du groupe ornithologique des Deux-Sèvres (GODS) qui ont, par ailleurs, accompagné toute la démarche. Ces études ont permis d'identifier sept espaces différents sur le site – appelés habitats – dont 3,8 ha de pelouse sèche calcaire et 31,5 ha de prairie maigre de fauche, deux types d'habitats rares, en régression sur le département des Deux-Sèvres et protégés au niveau européen.

266 espèces floristiques y ont été observées en 2015 dont le Pigamon nain, menacé en Poitou-Charentes, 6 orchidées différentes et l'Origan, plante hôte d'un papillon protégé d'intérêt communautaire, l'Azuré du serpolet. L'absence de désherbant favorise également la présence de bleuets, d'adonis annuelles et miroirs-de-venus, fleurs que l'on trouve généralement dans les moissons.

Côté oiseaux, 33 espèces ont été observées dont cinq protégées : l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, le Busard cendré au niveau européen, la Linotte mélodieuse et le Traquet motteux au niveau national.

Les insectes et les reptiles n'ont pas été inventoriés, mais 27 papillons différents ont déjà été recensés et plusieurs espèces de serpents observées. ■

Des responsabilités multiples

engagées conjointement par le propriétaire de l'ULM, l'aéroclub exploitant et l'instructeur...

Le sujet traité aujourd'hui me paraît majeur. Majeur parce qu'il nous rappelle que les responsabilités sont partout, embusquées prêtes à bondir et, dans certaines hypothèses, cumulativement à la charge de tous les intervenants dans l'acte de voler mais surtout de préparer à l'acte de voler...

Un bref clin d'œil tout d'abord vis-à-vis de mon précédent article...

J'en assume, seul, la pleine responsabilité, dans le prolongement de notre défunt Président qui m'a toujours laissé liberté de plume, ce que son successeur s'est fait un point d'honneur à perpétuer.

J'ai exulté face aux réactions… contrastées en noir et en blanc ! générées par un article qui n'avait, quoi qu'on en dise, que la vocation à traiter sérieusement et juridiquement un sujet, jugé par certains comme « léger », alors qu'aucun sujet n'est déplacé quand le droit et la jurisprudence s'en sont emparés.

Méditons ce propos de Voltaire : *« Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites, mais je me battrai jusqu'à la mort pour que vous ayez le droit de le dire. »*

Que la liberté et le sourire du penseur en ces périodes troublées prennent la main de tous ceux qui contribuent à faire avancer le droit dans ses niches les plus exotiques avec le dégagement du tolérant et le sourire du juste.

J'ai voulu aujourd'hui prendre l'hypothèse d'un ULM :

- **propriété de A qui le pilote à ses temps perdus,**
- **que son propriétaire A met à la disposition de l'aéroclub B qui en détient le principal usage contre rémunération versée à A,**
- **et que l'aéroclub B utilise pour former des élèves avec son instructeur indépendant C dont le vol se termine mal.**

Il s'agit bien de placer chacun des intervenants en face de leurs responsabilités mais surtout de faire la démonstration que personne ne saurait se défausser sur le ou les autres pour fuir lesdites responsabilités.

Le cas n'est pas d'école mais mieux, fréquent.

Il convient tout d'abord d'écarter ce qui ne concerne pas notre propos, à savoir, les responsabilités engagées du fait d'un accident lié notamment à une faute de pilotage ou à un mauvais usage de l'ULM, sans que la qualité de la machine soit mise en cause (ce que la jurisprudence traite dans le cadre des dommages imputables au *« comportement de la machine »*).

Ce qui nous concerne aujourd'hui procède des conséquences des *« dommages imputables à la structure »* de l'ULM (désordres, vices, dysfonctionnements, ruptures, etc.).

Dans l'exemple visé et si démonstration est rapportée que tel ou tel accident est survenu par suite d'un défaut d'entretien, qui en sera le responsable : A, le propriétaire de la machine, B, l'aéroclub qui détient un droit d'usage, C, l'instructeur, ou tous tenus conjointement et solidairement alors que chacun a été conduit à intervenir sur la machine.

1ère hypothèse : aucune convention ne lie les utilisateurs

Force de nouveau est de rappeler que c'est l'absence de convention qui opprime et le contrat qui affranchit.

Si l'enquête technique par suite d'un accident révèle que l'accident est la conséquence d'un désordre qui affectait la machine et que ledit désordre est la conséquence d'un défaut d'entretien démontré, les responsabilités sont susceptibles d'être multiples par la force d'un concept juridique redoutable : *la « garde collective »*.

Ainsi, en cas d'accident, l'enquête va tenter de démontrer la cause de l'accident, si la machine était bien entretenue, qui était le *« gardien de la structure »* et si ce gardien a bien vérifié le bon état de la machine.

Or, il ne servira à rien pour le propriétaire A de considérer que la mise à disposition permanente de sa machine à l'aéroclub B lui garantira l'impunité, alors que la loi fait peser sur lui et en premier le devoir de s'assurer, en permanence de la parfaite navigabilité de sa machine dans le respect des prescriptions techniques du constructeur et du motoriste.

Tout comme l'aéroclub ne pourra échapper à l'obligation qui pèse sur lui, indépendamment de toute convention, de s'assurer de la bonne gestion d'une machine dont il détient de fait la garde de la structure et que pèse sur lui, par voie de conséquence, une obligation de diligences et de moyens de s'assurer du bon état permanent de la machine.

Il en va de même de l'instructeur qui ne saurait de défausser sur le propriétaire de la machine ou sur l'aéroclub alors que pèse tout autant sur lui, principal utilisateur, le devoir de vérifier le bon état de la machine avant le vol.
Ainsi, A, B et C sont susceptibles de se voir appliquer le critère jurisprudentiel de la *« garde collective »* faisant peser sur eux, une responsabilité conjointe et solidaire au terme de laquelle chacun d'entre eux pourra être poursuivi par la victime en paiement de la totalité du préjudice sauf son recours contre les deux autres pour leur quote-part respective, ce qui vaut tant pour une responsabilité civile que pour une responsabilité pénale notamment de négligence dans l'entretien.

2ème hypothèse : une convention définit les obligations des uns et des autres

On ne peut s'empêcher de suggérer au propriétaire A qui vole peu de négocier un contrat avec l'aéroclub B prévoyant, à l'instar de ce qui se fait dans l'aviation certifiée, une sorte de convention de gestion de la navigabilité, prévoyant expressément que l'aéroclub ou toute autre structure technique, aura en charge l'entretien de la machine de telle sorte que cet aéroclub, sera le seul *« gardien de la structure »*.

Cette convention devra alors prévoir l'engagement du « gestionnaire » de respecter scrupuleusement le carnet d'entretien défini par le constructeur et le motoriste, de tenir un carnet de route, de remplacer les pièces d'usure par des pièces dûment homologuées, de faire, en un mot, ce que la raison technique commande de faire !

De son côté, l'aéroclub ou le « gestionnaire » contractuel de l'entretien de la machine, devra se mettre en mesure de toujours pouvoir prouver la réalité des entretiens prescrits par le constructeur et le motoriste de telle sorte qu'il ne peut qu'être conseillé de tenir, obligation non prévue par la loi, un carnet d'entretien, le meilleur gage de la preuve du respect de l'obligation de moyen.

(Sont ici mis de côté les accidents causés par un vice indécelable de la machine à partir d'un examen visuel et qui fait peser automatiquement sur le gardien de la structure, une présomption de responsabilité au profit de la victime. C'est là une autre étude).

Est-ce enfin à dire que l'existence d'un contrat d'entretien peut absoudre en tout état de cause le propriétaire, l'aéroclub ou l'instructeur ?

Certainement pas !

Sur la mise en œuvre du concept jurisprudentiel de « devoir de prudence »

La jurisprudence applique également à la matière de l'ULM le devoir de prudence qui impose à chacun de prendre les mesures nécessaires pour éviter que toutes activités n'engendrent des risques excessifs tant pour soi que pour autrui.

On en connaît les applications multiples *(le restaurateur qui sert à boire à une personne ivre qui va causer un accident, le conducteur qui confie son véhicule à sa passagère aussi fatiguée que lui, etc., tous deux étant déclarés responsables.)*

Ainsi, chacun a le devoir de veiller tout autant à la sécurité d'autrui qu'à la sienne propre.

Or, ce n'est pas parce que le propriétaire d'un ULM a négocié un contrat d'entretien de sa machine avec son aéroclub qu'il doit s'abstenir d'intervenir pour que soit engagée soit de son chef, soit du chef d'un technicien compétent qu'il aura requis, telle réparation qui lui paraît devoir s'imposer, que soit immobilisée la machine affectée d'un dysfonctionnement qu'il a constaté, que soit avoué ou acté immédiatement tel incident affectant la structure de la machine, que mise en demeure soit éventuellement notifiée au responsable de l'entretien d'engager tel ou tel réparation et pourquoi pas que soit dénoncé le fait aux instances de la DSAC compétente sur le secteur.

En un mot, le bon entretien systématique des machines, le coup d'œil salvateur, la loyauté sans réserve dans ses rapports avec l'ULM qu'il soit piloté ou géré, est l'affaire et de chacun et de tous, alors qu'en cas de défaillance de ces grands principes, la justice et la jurisprudence auront tôt fait de mettre en cause tous ceux concernés de près ou de plus loin.

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

RESPONSABLES

DE STRUCTURES AFFILIÉES A LA FFPLUM,

PRENEZ LE SOIN DE VÉRIFIER LES CONTOURS DE VOS CONTRATS D'ASSURANCES RESPONSABILITE CIVILE

Méconnaître les activités couvertes par son contrat d'assurance peut être lourd de conséquences, notamment en cas de survenance d'un accident. Cela est d'autant plus vrai que la judiciarisation des réclamations accompagnée d'une inflation des indemnisations qui sont allouées aux victimes d'accidents d'ULM fait qu'en cas de non-respect des activités couvertes par son contrat d'assurance responsabilité civile, le Club et/ou son président peuvent se retrouver à régler personnellement les préjudices subis par les tiers lésés.

Tant les enjeux en présence sont importants qu'il paraît indispensable de prendre quelques instants pour lire attentivement son contrat d'assurance responsabilité civile et plus particulièrement la partie relative aux activités couvertes, aux exclusions et aux conditions et limites de garanties.

Rappelons tout d'abord que :

- Les fédérations et clubs sportifs doivent souscrire des garanties d'assurances responsabilité civile afin de garantir leurs structures, leurs préposés et leurs pratiquants.
- Pour protéger ses structures affiliées, la FFPLUM a mis en place des assurances automatiques et gratuites dès lors que le club ou l'organisme à but lucratif affilié mène ses activités en accord avec les règlements fédéraux.

Ainsi, voici pour mémoire les assurances dont les structures et dirigeants bénéficient :

Responsabilité civile aéronautique groupement sportif

Cette garantie couvre les réclamations dont la structure ou ses dirigeants peuvent faire l'objet suite à un accident impliquant un aéronef survenant dans le cadre de l'activité aéronautique pratiquée.

Responsabilité civile des risques terrestres d'exploitation

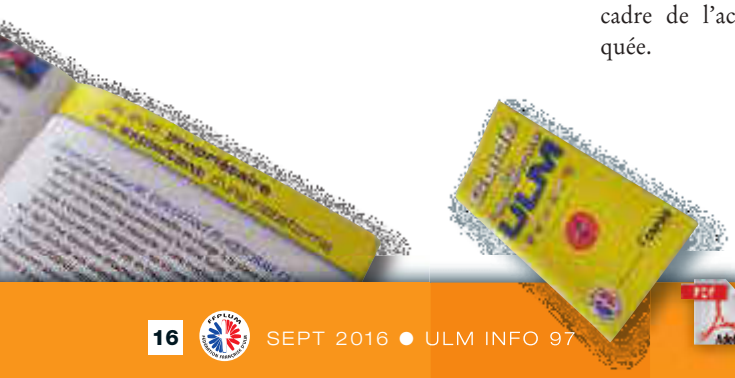
Cette assurance a pour objet de couvrir les risques de dommages que la structure ou ses membres peuvent causer à autrui du fait des activités dites « terrestres » habituelles (organisation de journées portes ouvertes, accueil des membres...).

Bien entendu, ces deux garanties sont conformes aux obligations édictées par la loi sur le Sport et couvrent notamment tous les membres licenciés, les dirigeants, les préposés (salariés ou non), et plus généralement toute personne participant à quelque titre que ce soit aux activités du club (y compris les aides bénévoles pendant le temps où ils exercent les fonctions qui leur ont été confiées et vos invités).

Par ailleurs, la Fédération a aussi souscrit d'autres contrats visant à accompagner au mieux les dirigeants de structures.

Assurance responsabilité civile du dirigeant

Cette garantie a pour objet de couvrir l'éventualité où une réclamation serait effectuée à l'encontre des dirigeants de droit (président élu, vice-président, membre du bureau...) ou de fait, mettant en jeu leur responsabilité civile ou pénale et imputable à toute faute commise dans



Référence utile le Guide de l'Assurance ULM
à télécharger sur le site web fédéral **www.ffplum.info**

l'exercice de leurs fonctions de dirigeants. Ainsi, en cas de sinistre garanti, la compagnie prendra en charge notamment les frais de défense du dirigeant mis en cause et, le cas échéant, les dommages et intérêts civils dont il pourrait être redevable.

Assurance de protection juridique

Dans l'éventualité d'un litige, les services de l'assureur fournissent des conseils et des informations à caractère juridique, voire l'assistance d'un avocat dans le cadre d'une procédure judiciaire.

Pour bénéficier de ces assurances, il va sans dire que le président de la structure doit bien être licencié auprès de la fédération et que les activités doivent être menées en accord avec les règlements fédéraux. Il est rappelé que ne peuvent être affiliées auprès de la FFPLUM que les structures dont l'objet comporte obligatoirement de la formation au pilotage (les élèves devant être tous licenciés auprès de la FFPLUM).

Aussi, si vous souhaitiez plus de précisions sur l'étendue des garanties de ces contrats, n'hésitez pas à demander notre GUIDE DIRIGEANT FFPLUM ou contactez notre équipe.

En tous cas, n'attendez pas que l'accident se produise pour vous poser les bonnes questions. Soyez acteur de votre environnement en prenant le soin de vous renseigner tant sur la partie juridique de votre activité que sur la partie assurances.

Bonne gestion et bons vols !

Francesco Abawi
responsable sinistres
AIR COURTAGE ASSURANCES

Publicité

Aviation et Pilote vous fait voyager...

VOTRE CADEAU*
La CARTABOSSY week-end

Abonnez-vous et profitez de nombreux avantages

- la gratuité des petites annonces dans le magazine et sur le site Internet
- des tarifs privilégiés,
- la livraison du magazine à domicile…

Coupon à retourner accompagné du règlement à : S.E.E.S., Aviation & Pilote, aérodrome de Lognes-Émerainville, 77185 Lognes, France

Votre contact : Hélène Montmayeur - hmontmayeur@aviation-pilote.com - Tel +33(0)1 64 62 05 06

❑ **Je m'abonne 1 an ou 2 ans pour bénéficier de l'offre spéciale.**

❑ **Je me réabonne 2 ans pour bénéficier de l'offre spéciale : N°abo**.....

Offre Spéciale (dans la limite des stocks disponibles)

	France	CEE	DOM/TOM/Etranger
1 AN	❑ 60€	❑ 69€	❑ 79€
2 ANS	❑ 114€	❑ 130€	❑ 145€

Découvrez nos autres formules d'abonnement sur www.aviation-pilote.com

La CartaBossy Week-End permet un usage les week-ends et jours fériés quand de nombreuses zones sont inactives. Avec votre carte, vous recevrez aussi un code qui vous permettra d'ouvrir l'appli gratuite CartaBossy, disponible sur Google Play et l'Appstore, et d'obtenir votre carte au format numérique.

Vos coordonnées : NOM ..... Prénom .....

Adresse : ..... Code postal : .....

Ville : ..... Pays : ..... Tel : ..... Mail : .....

Je règle la somme de..... **€ par :**

❑ **chèque à l'ordre de « SEES »**

❑ **carte bancaire**

N° de ma carte de crédit : **Crypto** **Expire en**

Signature

Encore plus rapide, abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

Délai d'installation 3 semaines

*Offre spéciale réservée dans le cadre d'un premier abonnement pour 1 an minimum ou d'un réabonnement de 2 ans dans la limite des stocks disponibles.

Conformément à la loi informatique et liberté du 06/01/78, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant dans nos fichiers.

Publicité

MODERNITÉ FÉDÉRALE :

DÉMATÉRIALISATION DE LA LICENCE-ASSURANCE

Dans un précédent numéro d'ULM info, je vous avais fait part de la décision du Comité Directeur d'adopter une posture résolument moderne : oublier le papier qui encombre tiroirs et archives, qui ne facilite guère les recherches, et passer désormais à l'ère numérique, celle de la dématérialisation de nos principaux documents, et notamment notre licence-assurance.

J'avais annoncé également que la saison 2016 serait une année de transition, pendant laquelle il serait à la fois possible de s'inscrire à la FFPLUM par le biais du formulaire papier ou directement en ligne. Ceci afin de permettre à nos adhérents les plus réticents à la magie de l'ordinateur (!) de s'accoutumer à l'idée qu'il faudrait bientôt faire un effort de modernité…

Nous avons sollicité l'avis de chacun, afin de vérifier que ces nouvelles dispositions n'entraîneraient pas une levée de boucliers de nos membres les plus conservateurs.
Les résultats enregistrés lors de la précédente campagne d'abonnement sont clairs : 80 % de nos membres ont renouvelé leur adhésion en ligne. C'est évidemment très encourageant, et ces chiffres ont conduit votre Comité Directeur à conclure cette réforme dès 2017.

Pour la saison prochaine, adhésions et renouvellements de votre licence-assurance fédérale se feront donc exclusivement en ligne.

Outre le fait que cela supprime de nombreux risques d'erreurs dans le remplissage et le traitement du formulaire, cette nouvelle disposition génère aussi d'importantes économies : nous évitons l'impression, la mise sous pli et l'affranchissement d'un document complexe à plusieurs volets.
Votre Fédération économise ainsi une enveloppe d'environ 21 000 €

Et cela permet de renforcer l'action fédérale dans ses diverses composantes sans coût supplémentaire pour nos adhérents. C'est à travers ce type d'action que l'on peut démontrer la bonne gestion du budget fédéral : il s'agit de faire plus et mieux sans ponctionner à l'excès la cassette du pilote ULM !

On se plaît à imaginer que nos gouvernements successifs adoptent les mêmes sains principes… les contribuables en seraient sans doute grandement reconnaissants…

Merci donc à tous les pilotes habiles dans le maniement d'un ordinateur de bien vouloir prêter leur concours amical à ceux qui rencontreraient des difficultés. Quoi qu'il en soit, l'administration fédérale - qui a effectué un important travail pour mettre en place cette évolution - est à votre disposition, comme à l'accoutumée, pour résoudre toute difficulté spécifique que vous pourriez rencontrer.

Suite à votre adhésion, vous continuerez cependant de recevoir un courrier papier : c'est celui qui matérialise votre licence assurance sous forme d'une carte verte souple au format carte de crédit, à deux volets. On peut imaginer que dans un avenir plus ou moins proche cela soit également dématérialisé, et/ou remplacé par un autre support ? Il est encore trop tôt pour l'envisager, car nous devons d'abord réussir cette première étape.

Merci par avance à chacun de contribuer à cette démarche de simplification.

Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général
de la FFPLUM

LONGUE VIE au Sky Ranger !

Il n'est pas dans les habitudes d'ULM Info de mentionner telle ou telle machine, mais les circonstances sont particulières, tout comme le Sky Ranger !

Le monde de l'ULM est très riche, plein de machines différentes dans toutes les classes, c'est ce que nous envie souvent l'aviation traditionnelle. Mais dans l'histoire de l'ULM, bientôt quarantenaire, certaines machines ont marqué plus que d'autres, du Quick Silver au Baroudeur, des pendulaires GTBI à la Moto du Ciel, la liste est longue.

Le Sky Ranger qui a été produit à des centaines d'exemplaires occupe une place particulière. Il accompagne la mue de notre mouvement ULM dans les années 1990, qui aboutira à la réglementation de 1998 qui nous régit encore aujourd'hui. Le Sky Ranger est un concentré d'innovation, un tube et toile intelligent construit avec une grande rigueur aéronautique, simple dans sa conception avec ses tubes métalliques droits assemblés par boulonnage.

Avec les nouvelles motorisations autrichiennes qui apparurent à cette époque, il a réuni les conditions du succès en sachant s'améliorer au fur et à mesure. Plusieurs fois Champion du Monde, universellement connu, il a volé partout. La plupart de nos hangars ont leur « Sky Ranger ». Il est accessible, facile d'entretien et ses performances sont saines, il est à la fois fin et robuste.

Son concepteur, **Philippe Prévot**, nous a quittés récemment. Le Sky était son enfant dont il a accompagné avec modestie et un grand savoir-faire toutes les transformations.

La France est un grand pays d'aéronautique. On parle des grands constructeurs et c'est normal, vu les enjeux économiques. Mais la France a aussi des constructeurs de génie dans sa « petite aviation ». Ils ont beaucoup de mérite car ces petites PME sont très exposées, dans un monde compliqué, où le comportement des clients ne cesse d'évoluer.

Philippe Prévot savait allier les exigences économiques et la passion. Il a produit une machine qui incarne à merveille l'esprit ULM. Bien sûr il y a du composite, bien sûr on peut voler plus vite, plus « performant ». Mais attention cependant, cela a un coût, financier, technique. Ne perdons pas de vue les racines de notre plaisir. Chacun doit trouver sa place et celle du Sky Ranger a toujours été centrale.

Donc nous le disons avec conviction en pensant à Philippe et à tout ce qu'il nous a apporté : longue vie au Sky Ranger !

Pierre-Henri Lopez - Président de la FFPLUM

Publicité

COMITÉS RÉGIONAUX
PASSEZ À L'ACTION
pour une future mandature !

COMITÉS RÉGIONAUX
COMMISSION NATIONALE

Dans notre précédente édition d'ULM info de juin - n° 96, nous avons pu vous exposer ce que représentent les Comités régionaux de la FFPLUM et l'importance de leur fonctionnement au niveau régional. Nous vous avons également indiqués l'incidence provoquée par la réforme territoriale, décidée par nos gouvernants, sur notre organisation.

Il a été également détaillé la stratégie prévue pour leur mise en place avec une nouvelle représentativité. 2016 étant la fin de mandature, nous voici à passer à l'action.

Comme vous l'avez compris, l'essentiel réside à élire vos prochains représentants dans chacune de vos régions.

CE QU'IL EST IMPORTANT DE RETENIR :

Ne pas oublier, que ces associations « Comité régional » sont de fait des organes déconcentrés de la Fédération. A ce titre, elles ont de nombreuses responsabilités, qui leurs sont déléguées, comme :

- Les relations avec les instances administratives locales.
- Contacts avec les DSAC régionales
- CROS, les DRDJSCS
- Obtention d'aides par le CNDS
- Relation avec les préfectures
- Participer à la vie locale de votre région et même du département, puisque dans les nouvelles dispositions, il est prévu, qu'il y ait au moins « un délégué » par département.

L'animation et le développement de l'activité au travers de la communication, par les sites Internet régionaux, la présence dans les manifestations locales, la mise en œuvre de matériels comme les simulateurs, etc. dépendra de cette représentativité.

Bien sûr les membres actuels sont invités à se représenter, mais également et surtout, vous pouvez pour beaucoup aussi participer à la vie de votre comité, selon vos aspirations et compétences et le temps dont vous disposez.
Ces activités peuvent être très nombreuses. Elles vont de l'administratif, secrétariat, trésorerie, pour la partie bureau mais aussi dans les nombreuses Commissions qui peuvent être constituées :

- Équipement
- Radio
- Sécurité des vols
- Espaces aériens, discipline
- Organisation de stages mécaniques
- Compétition
- Communication, Webmaster pour animation du site, informatique
- Simulation de vol
- Documentation photo
- Communication avec les médias
- Développement durable
- Activités au féminin
- Jeunes BIA
- Handi
- Terrains plateformes locales

Ce n'est pas limitatif !

C'est en proposant vos talents, que les mouvements régionaux, voire nationaux, s'enrichiront… donc notre avenir.

Alors ! N'hésitez pas à vous présenter.

A NOTER que les modes de communication moderne ne nécessitent pas de se déplacer nécessairement en permanence, nous avons prévu dans les statuts, que les modes de visioconférence ou audioconférence soient autorisés, pour délibérer…

D'où la grande importance du moment qui se présente, en ne perdant pas de vue, de bien étoffer ces organisations territoriales.
Elles régissent en bonne partie le fonctionnement de nos activités sur le territoire et défendent au jour le jour, au plus près du terrain, l'esprit ULM auquel nous tenons tant !

CES ÉLECTIONS AURONT LIEU EN 2 PHASES DIFFÉRENTES.

Régions qui fusionnent

Vos départements seront rattachés à une nouvelle grande région **(voir tableau 1 ci-dessous).**
Les régions qui fusionnent auront à la parution de cet article, déjà procédé aux Assemblées Générales Constitutives pour créer la base associative de ces nouvelles régions (dépôts de statuts, RI, etc.).

Vous pourrez lire la date et le lieu des **Assemblées Générales Électives**, ce qui est le plus important, qui correspondent à vos nouvelles grandes régions **(voir tableau 2 ci-dessous).**
Les convocations seront transmises aux structures affiliées par régions regroupées.

Un appel à candidature sera émis vers toutes les structures de ces régions, début octobre 2016 par la FFPLUM, pour élire lors de cette AG Élective, le nouveau Comité Directeur.
(voir définition du CD en encadré, EXTRAIT 1, ci-contre)

Peuvent être candidats, tous licenciés à la FFPLUM selon les conditions du règlement intérieur **(voir en encadré, EXTRAIT 2).**

Vous pourrez faire acte de candidature en cliquant sur le lien qui vous sera proposé prochainement, sur le site fédéral, et aussi sur les sites régionaux actuels, en veillant toutefois que celle-ci soit déposée 15 jours avant la date de l'Assemblée Générale Élective de la région pour laquelle vous postulez (consultable sur le tableau et sur le site fédéral). C'est la date d'enregistrement électronique de l'inscription, qui fera foi.

Régions qui restent identiques

Vos régions restent dans la configuration actuelle **(voir tableau 3 ci-contre).**
Ces régions tiendront deux assemblées en début 2017, dont vous pourrez lire, les dates et les lieux connus à ce jour :

- **Une Assemblée Générale Modificatrice, afin d'adopter les nouveaux Statuts et RI (identiques aux régions qui précèdent). On pourra consulter sur le site Fédéral.**

- **Une Assemblée Générale Élective** ce qui est le plus important, qui correspond à vos régions actuelles **(voir tableau 4 ci-contre).**

Les convocations seront transmises aux structures affiliées par régions. Un appel à candidature, sera émis, vers toutes les structures de ces régions, décembre 2016 par la FFPLUM, pour élire le nouveau Comité Directeur de ces régions.
(voir définition du CD dans l'encadré, EXTRAIT 1)

Peuvent être candidats, tous licenciés à la FFPLUM selon les conditions du règlement intérieur, **(voir l'encadré EXTRAIT 2, ci-contre).**

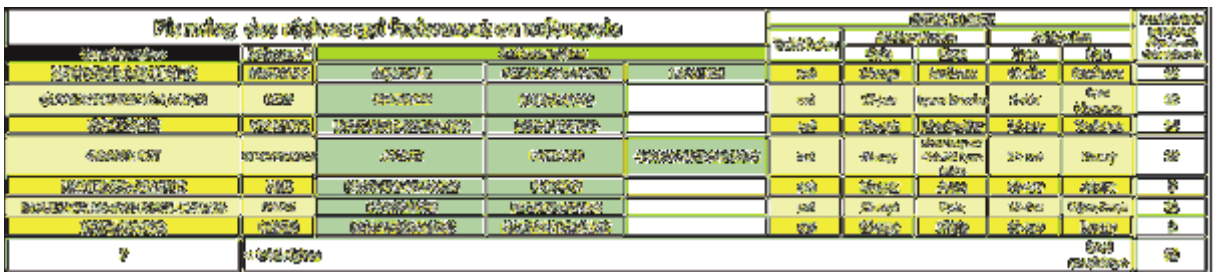
Vous pourrez faire acte de candidature en cliquant sur le lien qui vous sera proposé sur le site fédéral, en veillant toutefois que celle-ci soit déposée 15 jours avant la date de l'Assemblée Générale Élective de la région pour laquelle vous postulez (c'est la date d'enregistrement électronique de l'inscription, qui fera foi).

tableau 1

Pour l'ensemble de ces élections, vous trouverez sur le site fédéral, dans la rubrique ***information sur les Élections Régionales***

- **L'ensemble des statuts et le règlement intérieur "types" des Comités régionaux**
- **Le « code électoral »**
- **Le lien pour déposer votre acte de candidature**
- **Tableau planning des AG de toutes les régions**

tableau 2



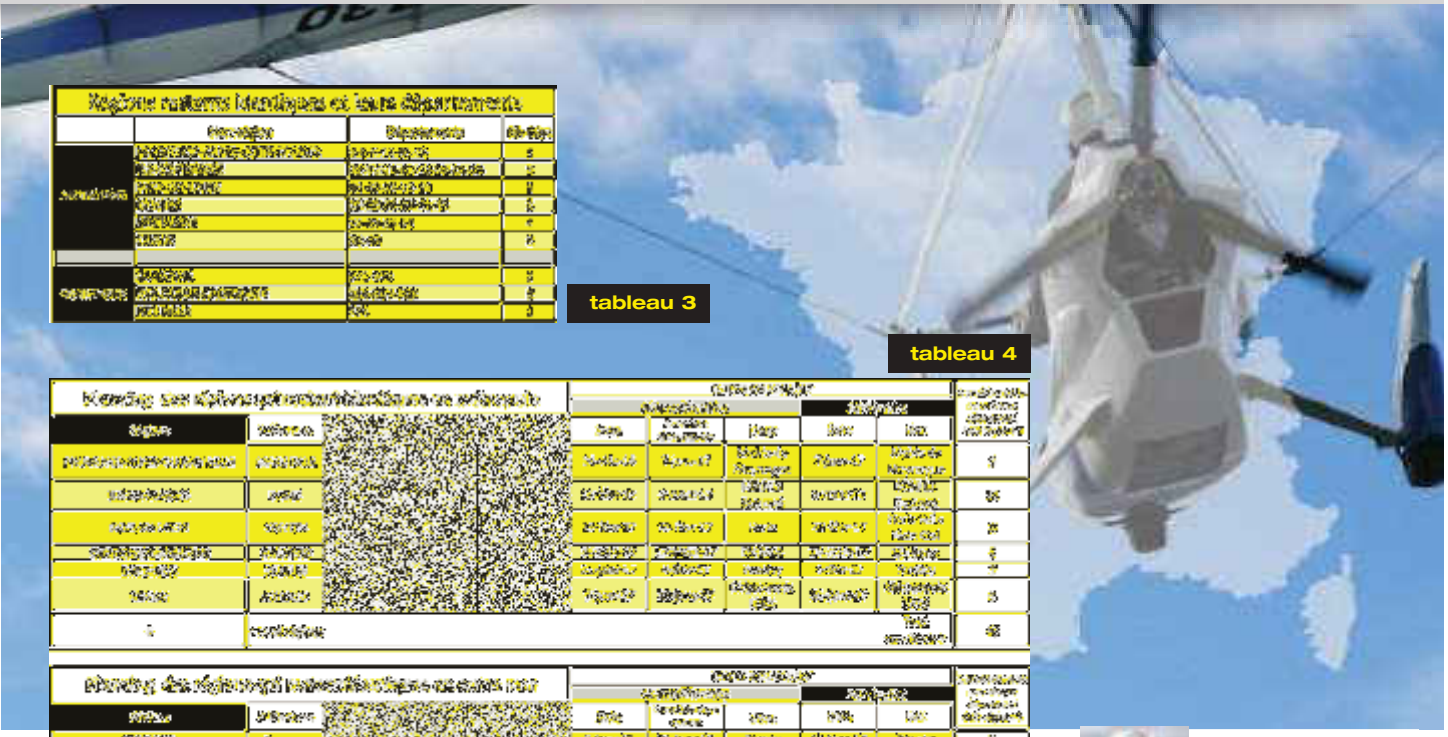


tableau 3

tableau 4

René Viguié

Président des Comités régionaux et de la vie associative

EXTRAIT 1
La composition du Comité Directeur de votre future région, selon les statuts :

TITRE IV
LE COMITÉ DIRECTEUR ET LE BUREAU

Article 5
Le Comité régional est administré par un Comité directeur, composé au maximum de ….. membres (l'effectif étant égal au nombre de départements composant la région additionné de 3).
Il doit comporter une ou plusieurs femmes en fonction du nombre de licenciées féminines (suivant le principe de la règle de proportionnalité).
Il doit comporter un ou plusieurs représentants des organismes affiliés mentionnés à l'Article 2 c) ci-dessus, sans excéder le tiers des membres du Comité directeur.

Lorsqu'un département du ressort de la région concernée est pourvu d'un Comité départemental, son Président est de droit le représentant élu du département concerné au CD du Comité régional.

Les élections se font au scrutin plurinominal à la majorité relative à un tour.

Le Comité directeur constitue un bureau d'au moins trois personnes (Président, Secrétaire, Trésorier) élues parmi ses membres, au scrutin secret, à la majorité relative des suffrages exprimés, par au moins la moitié des membres.

Le Comité directeur se réunit au moins trois fois par an.
Il est convoqué par le Président du Comité régional ; en outre, il peut être convoqué à la demande de la moitié de ses membres.

Le Comité directeur ne délibère valablement que si la moitié au moins de ses membres est présente.

Le mode de visioconférence ou audioconférence est autorisé, pour délibérer.

EXTRAIT 2
La composition du Comité Directeur de votre future région, selon le règlement Intérieur

II. L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

a) Date - Convocations - Ordre du jour :

1. L'Assemblée Générale a lieu chaque année.
Elle se déroule normalement sur un jour.
Les convocations sont adressées au moins 30 jours avant la date prévue, à toutes les associations et organismes, mentionnés aux Articles 2 a) et c) des statuts du Comité régional, ayant des membres licenciés à la fédération pour l'année considérée.

2. L'ordre du jour détaillé est adressé aux entités énumérées ci-dessus, en même temps que la convocation.

3. D'autres sujets peuvent y être inscrits sous réserve que lesdites entités en formulent la demande par écrit 15 jours au moins avant l'Assemblée générale.

4. Le Comité directeur définit la liste des personnalités officielles invitées à participer aux débats.

b) Élections :
Membres du Comité directeur :

1. Les statuts fixent les règles générales concernant l'élection du Comité directeur. Seuls les représentants des associations ou organismes affiliés mentionnés aux Articles 2a) et 2c) des statuts disposent d'un droit de vote à l'Assemblée générale.
En cas d'empêchement, chaque représentant peut donner pouvoir de le représenter à une personne de son choix, licenciée à la fédération par l'intermédiaire d'une association ou d'un organisme mentionné à l'Article 2 a) ou c) des statuts du Comité régional. Le vote par procuration est autorisé suivant l'Article 4 des statuts.

2. Seules peuvent être candidates les personnes majeures jouissant de leurs droits, licenciées à la fédération, au sein d'une structure mentionnée aux Articles 2 a) et 2 c) des statuts du Comité régional, depuis plus de 6 mois au jour de l'élection, pratiquant l'ULM de manière active ou désirant participer activement au travail du Comité régional, notamment au sein des commissions, ou par des actions qui leurs sont confiées par le Comité directeur.
Les candidatures d'un même club sont limitées à deux.

3. Les personnes candidates doivent présenter leur candidature par écrit au moins 15 jours avant l'Assemblée générale du Comité régional (le cachet de la poste ou la date d'enregistrement du courriel faisant foi), qui tous les 4 ans renouvelle la totalité du Comité directeur. Au cas où des places sont vacantes, il est proposé à la prochaine Assemblée générale de les remplacer selon les modalités du paragraphe 4 ci-dessous.

4. Les candidats doivent se présenter personnellement à l'Assemblée générale pour se faire élire et expliquer leurs motivations.

******
Ce que disent les Articles 2a et 2c des statuts :
TITRE II
PARTICIPATION À LA VIE DU COMITÉ RÉGIONAL

Article 2
Le Comité régional se compose :
a) d'associations affiliées à la FFPLUM, et dont le siège social est situé dans la région
……,
b) de personnes physiques auxquelles la F.F.PL.U.M. a délivré directement une licence, et dont le domicile est situé dans la région
……
c) d'organismes à but lucratif, affiliés à la FFPLUM, et dont le siège social est situé dans la région
……

(Donc 2b, que sont les adhésions individuelles, ne sont pas recevables)
******

Tro Breizh ULM...

Premier « Tour de Bretagne » organisé par le Comité régional mais en réalité c'est une deuxième édition puisqu'en 2015, il a été annulé pour cause météo. Nous avons voulu associer nos amis paramotoristes et faire une étape en commun et surtout, certains font le tour des bretons, nous c'est le Tour de notre Bretagne, nous visitons nos bases, rencontrons nos voisins, faisons de petites étapes, pour être accessibles à tous, un jeune breveté fait d'ailleurs sa première navigation seul.

Jean-François Allain, Joël Millasseau et Anne-Marie Le Dorze organisent et prennent les contacts. 16 équipages s'inscrivent : 3 pendulaires, 3 gyros et 10 multiaxes. Un pilote vient de Suisse, un de la région parisienne et un de Loire-Atlantique.
Malheureusement, la météo ne permet pas à notre ami suisse de traverser la France.

Le départ et l'arrivée se font à Dinan où le Tour ULM fédéral 2015 a été reçu de façon exceptionnelle pour une étape de midi et de nuit non prévue.

Cette fois-ci encore, la météo est assez incertaine et ne permet pas d'ailleurs à tous les équipages de rejoindre Dinan notre point de départ le vendredi soir. Seules trois machines arrivent le vendredi.

Nous sommes très attendus par le club et Frédéric Villain, un des membres du club qui s'est largement investi pour que l'on nous serve un repas dans les locaux du club, ce qui fut fait avec feu de cheminée en prime.

Les équipages arrivent le samedi matin et la dernière sera Anne-Marie la présidente du Comité régional qui se fera un peu chambrer ! Joël Millasseau fait un briefing très complet et précis pour la journée. Pas de départ le matin mais quelques participants impatients font un vol vers le Cap Fréhel ou ailleurs, là où la visibilité est meilleure. Et puis miracle, la bonne météo arrive en fin de matinée, le ciel se dégage laissant apparaître les premiers rayons du soleil, le tour peut démarrer vers 14 heures.
Le soleil reste présent sur toutes les étapes suivantes pour le plaisir de tout le monde, avec une bonne visibilité et peu de vent. Seul bémol, nous ne pouvons pas nous poser à Lannion, encore trop de brume. Le restaurant Le Dakota (situé dans l'aérogare) qui ouvre spécialement ce samedi pour nous, bien que déçu, comprend très bien notre problème.

Nous partageons donc à Dinan un repas dans les locaux du club, les pleins d'essence faits nous repartons, certains pour Paimpol,

d'autres jusqu'à Ouessant, et d'autres directement sur Morlaix. A, Morlaix posé sur la piste en herbe 34 pour tous en évitant les parachutages.

Nous retrouvons les amis de Morlaix, installons nos campements ou rejoignons nos hôtels, et le président du Club Gilles Gourmelon prépare pour nous un barbecue comme il sait si bien le faire : quantité et qualité, généreux… comme lui.

Après une nuit un peu fraîche aux dires des campeurs, réveil sous un ciel bleu, pas la moindre brume de mer, un petit déjeuner copieux servi par Gilles à 7 h 30 : croissants chauds, pains au chocolat… confiture… royal, et nous repartons survoler la Bretagne intérieure, antenne Roc Trédudon, lac et Chapelle St-Michel près de l'ancienne centrale nucléaire et posé à Guiscriff. Jacques Houel Président du club nous y attend. Café et gâteaux nous sont offerts.

La halte est brève car nous devons arriver à Quiberon pour le déjeuner et avant cela, faire les pleins à Pontivy pour certains. Posé à Pontivy, photos du groupe au complet, distribution d'essence préparée pour nous, et pour la prochaine étape avec survol maritime, chacun met son gilet de sauvetage. Nous prévenons le restaurant de Quiberon que nous n'arriverons pas avant 13h 30.

Arrivée sur Quiberon où il y a également des parachutages. Journée superbe côté météo. Survol bien sûr du féérique golfe du Morbihan.

Nous avions organisé ce rallye avec nos amis paramotoristes. Le but est de les faire participer, s'intégrer à notre rallye, et de leur permettre de se poser sur un terrain ouvert à la CAP, avec radio en respectant les procédures. L'idée est aussi de nous retrouver ensemble après le posé de toutes les machines autour d'un repas. En fait, ils se sont posés beaucoup plus tôt que les trois autres classes, et pour leur logistique ils ont quitté le terrain bien avant notre arrivée.

Repas pris sur la terrasse de l'aérodrome, sous un beau soleil, avec les amis pilotes basés… que du bonheur. Quelques-uns s'arrêtent ici, puis d'autres repartent sur Vannes, Ploërmel et enfin Dinan. Chacun rentre sur sa base, heureux de ce moment de partage.

Aucun incident à déplorer, et quelques enseignements à tirer de cette première édition. Ce Tour a été un moment de rencontre, de partage, d'expériences et d'amitié entre passionnés, accessible au plus grand nombre. Découverte de notre patrimoine, des différents clubs bretons et de leurs pilotes.

Il répond à une attente et tous espèrent une prochaine édition. L'équipe organisatrice entend bien le message…

Anne-Marie Le Dorze,
Joël Millasseau directeur des vols
et Jean-François Allain pour la logistique.

Remerciements très chaleureux :

- Aux AFIS de Lannion, et Quiberon
- A Monsieur Puil de Morlaix
- Aux présidents des clubs qui nous ont reçus (Fred Juglet, Olivier Guézou, Gilles Gourmelon, Jacques Houel, Jacques Saada, et l'équipe de Ploërmel)
- A la mairie de Quiberon
- Au restaurant Le Dakota à Lannion qui a accepté l'annulation de notre repas le matin même
- A Isabelle du restaurant de l'aérodrome de Quiberon qui a été un peu bousculée
- A Pascal et sa bonne humeur qui nous a suivis par la route et transporté nos bagages. Quelques vols en pendulaire et autogyre l'ont certainement conforté dans sa décision d'apprendre à piloter.

Auspices favorables dans le ciel europ

L'actuel débat sur les 600 kg me fait irrésistiblement penser au chef d'œuvre d'Edmond Rostand, Cyrano de Bergerac... Ce fin bretteur, qui réussit à mettre en déroute les cent gredins qui l'agressaient près de la tour de Nesle, nous aurait été bien utile dans le cadre des chicaneries européennes au cours desquelles nous avons subi l'inconfort d'une grande infériorité numérique !

Mais venons-en aux faits : depuis l'année dernière, le Landernau aéronautique est agité par la polémique concernant l'augmentation à 600 kg de la MTOW des aéronefs placés hors de la compétence de l'EASA.

Je rappelle en quelques mots l'enjeu – essentiel pour l'avenir de notre activité : l'Agence Européenne a décidé en 2015 de procéder à la révision de la « Basic Regulation » 216/2008, qui régit actuellement le fonctionnement de l'Aviation Générale. Cette BR nous intéresse au premier chef, car elle contient dans son annexe 2 la liste des aéronefs exclus de la mainmise de l'EASA, au premier rang desquels nos petits ULM, avec leur limitation historique à 450 kg de MTOW.

L'expérience nous a à tous appris qu'il était de loin préférable de n'avoir aucun contact avec l'Administration européenne, qui a une fâcheuse tendance à étouffer tous ceux qu'elle embrasse. Sous le double prétexte de veiller à notre sécurité et d'homogénéiser nos pratiques, celle-ci a réussi la performance de faire dépérir notre aviation générale.
Mais nous, les ultralégers, avons jusqu'à ce jour réussi à échapper à la bienveillance de l'EASA !...
Comme aurait dit Brassens, auprès de nos ULM, nous vivions heureux…

Mais l'annonce du projet de révision de la BR a modifié le fragile consensus qui s'était installé entre les divers pays européens. Un puissant lobby s'est rapidement constitué, autour de l'idée qu'il fallait élever à 600 kg la masse des aéronefs exclus. Seules la France et la Belgique se sont opposées, dès l'origine, à cette pseudo évolution.

On ne le répètera jamais assez : dans « Ultraléger », il y a « léger ». Et plaider en faveur d'une augmentation de la MTOW comporte un double risque : celui de perdre notre ADN et celui de compromettre ce qui fonde notre régime de liberté et de responsabilité.
Il est possible de voler légalement en respectant les limitations actuelles : mais le choix de la monture est évidemment essentiel.

Et ce discours convient mal aux promoteurs de la doctrine des 600 kg, parmi lesquels on trouve les fabricants et vendeurs d'aéronefs très performants et très onéreux, ainsi que les représentants des pays dont l'actuelle législation est bien plus contraignante que la nôtre, et qui n'ont donc rien à perdre dans l'éventualité d'une modification assortie de contraintes qui pour nous seraient mortifères.

Pouvoir travestir des avions en ULM dans le seul but de bénéficier des souplesses de la position « hors EASA » est la démarche qui motive au fond nos opposants européens. Nous sommes bien loin de l'esprit qui a toujours animé l'aviation ultralégère.

Alors aujourd'hui, où en sommes-nous ?

De vifs débats se sont déroulés au sein des deux principales associations européennes : EMF (European Microlight Association, fondée par Dominique Méreuze, et dont je suis actuellement vice-président) et Europe Air Sports (EAS) qui réunit les représentants de toutes les disciplines aéronautiques de loisir.

Une position majoritaire a été adoptée (la démocratie n'a pas que des vertus !) favorable à la doctrine des 600 kg, et le lobby anglo-saxon s'est mis en branle pour la soutenir. Parallèlement, avec l'aide de nos amis belges, nous avons fait campagne en faveur du statu quo à 450 kg sans pour autant exclure des évolutions à la marge en matière

d'aéronefs innovants, ou de prise en compte des masses à vide. Merci, Louis Berger, pour ton soutien actif et pour l'amitié que tu nous as toujours témoignée.

Et - belle surprise ! - le 16 mai 2016, L'EASA publiait le texte-projet de la nouvelle BR 613/2015 destinée à se substituer à la précédente : dans son annexe 1 (ancienne annexe 2) **figure très précisément le maintien des limites de poids actuelles**. Et nous gagnons même un chouia, dans la mesure où la tolérance supplémentaire pour l'emport d'un parachute passe de 22,5 à 25 kg…

C'est donc pour la FFPLUM un vrai succès qui récompense une position ferme et sans compromis sur nos fondamentaux, position que nous avons adoptée dès le début de cette polémique.

Gardons-nous cependant de pavoiser trop vite : nos opposants sont tenaces, nombreux, et très structurés dans la conduite de leur lobbying politique. Le texte de mai 2016 n'est encore qu'un projet, et la version définitive ne sera adoptée qu'en 2017.

Il nous faut donc rester très vigilants, mais l'arrivée de cette disposition provisoire dans notre carré de ciel devrait être interprétée par l'augure comme des auspices favorables.

Fin octobre se déroulera à Madrid l'Assemblée Générale annuelle d'EMF.

Le projet de nouvelle BR sera largement commenté, discuté, combattu, et je sais par avance que les débats seront houleux… au secours, Cyrano !

Jean-Claude Hanesse
Secrétaire Général FFPLUM
Commission affaires européennes

Publicité

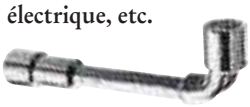
STAGES mécaniques

**La cloche a sonné, tous en rang par deux à Lectoure.
En effet les stages organisés par le CNFTE ont recommencé,
Ils s'articulent autour de 2 Niveaux.**

• Stage Niveau 1

Il y a le niveau 1 qui comprend une partie théorique sur les essences, les huiles et le fonctionnement d'un moteur 4 temps.

Puis une partie pratique où il sera abordé la synchronisation des carburateurs, le montage d'un circuit d'essence, le réamorçage d'un circuit d'huile, démontage et remontage carburateurs, vérification du circuit électrique, etc.



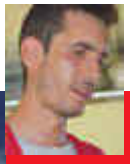
• Stage Niveau 2

Il y a aussi le niveau 2 qui lui aussi comprend une partie théorique sur les éléments interne du moteur. Puis une partie pratique avec le démontage complet du moteur, contrôle dimensionnel des éléments et remontage du moteur.

Ceci a pour objectif de démystifier le moteur. Après ce stage vous ne regarderez plus votre moteur comme avant.

A la fin de chaque Niveau on propose, aux participants qui le souhaitent, de passer un test afin d'obtenir la labellisation fédérale (reconductible tous les 2 ans après un stage de remise à niveau).

Cette Labellisation a pour but de faire un suivi des personnes formées afin qu'elles ne diffusent pas mauvaise informations concernant les moteurs d'ULM.
Elle offre aussi la possibilité d'avoir des tarifs préférentiels pour l'obtention d'une RCP.



Thomas Gadaud

Pour vous inscrire

https://www.inscription-facile.com/form/IxPWL4Q4a9zvqlklbqAH

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

WMPC 2016

Championnat du Monde d'ULM

– Popham (GB)

DEUX MÉDAILLES D'ARGENT, UNE MÉDAILLE DE BRONZE, UNE QUATRIÈME PLACE PAR NATION...

Voici pour le bilan sportif de ce Championnat du monde, obtenu par une équipe de France allégée et fortement remaniée (7 équipages seulement dont 3 espoirs lancés dans le bain de la compétition internationale pour la première fois), amputée de nombreux cadres que la coïncidence de date avec le Salon de Blois a contraints à un choix douloureux : renoncer à un championnat du Monde en angleterre, chez notre meilleur ennemi !

Forts de ce constat, dès le printemps avec Joël Amiable notre DTN, nous avions redéfini certains objectifs : la performance bien sûr mais aussi et surtout la cohésion, l'aventure humaine, l'émergence de nouveaux talents...

Après un stage d'entraînement et de cohésion à Pizay, au mois de juillet, c'est avec excitation et des rêves plein la tête que nous avons découvert Popham Airfield, un aérodrome « so british » où évoluent dans un cadre verdoyant ULM, hélicoptères, avions et quelques belles pièces de collection...

60 ÉQUIPAGES, 11 NATIONS (dont une délégation chinoise pleine de fraîcheur), une direction de course assurée avec brio par Rob Greemwood, 4 jours d'entraînement, 6 jours d'épreuves, des navigations de précision, des épreuves de décollage et atterrissage court, précisions d'atterrissage moteur coupé, touch&go de précision, rendement (avec quantité de carburant imposée), une épreuve d'anthologie sur l'Île de Wight, un surprenant « Start Point » (entendez ligne de départ) à l'entrée de la rade de Portsmouth, des bénévoles et des marshalls dévoués et disponibles, des spotters de partout ! De l'entraide (Marie qui répare la voile de Richard Rawes le futur vainqueur en monoplace pendulaire), de la pluie, du soleil, encore de la pluie, beaucoup de rires, quelques bonnes bières, un renard perdu dans la campagne, des souvenirs, et même quelques larmes... de bonheur of course !

L'ambiance au sein de l'équipe fut remarquable et remarquée, certains habitués se sont demandé quelle mouche avait bien piqué les frenchies, réputés un peu râleurs, voire mauvais joueurs !

CETTE BELLE SYNERGIE a été possible grâce au soutien de la FFPLUM, du Ministère Jeunesse & Sport et au dévouement de chacun des acteurs, notamment et surtout les femmes et hommes de l'ombre : Danièle, Emilie, Marie, Paola, Joël, Donato... Merci et à bientôt pour de nouvelles aventures sportives !

Samir Elari

José Vande Veken et Steves Minder

Samir Elari et Patricia Roumier

Tee-shirt de l'équipe de France avec un clin d'œil en mémoire de Corinne et de René

Thomas Joron

Les pilotes de l'équipe de France et leurs classements

- Lison Rebouillat : 6ème en pendulaire monoplace (WL1) sur iFun13-Pixel, première compétition internationale.
- Marie Géraux : 4ème en pendulaire monoplace (WL1) sur iFun13-Pixel, première compétition internationale.
- Jean-Claude Aynié et Laurent Bougues : 13èmes en multiaxe biplace (AL2) sur un Nynja 912S.
- José Vande Veken et Steves Minder : Médaillés de Bronze en multiaxe biplace (AL2) sur Super Guepy 912.
- Thomas Joron : Médaillé d'Argent en multiaxe monoplace (AL1) sur Merion 462, première compétition internationale.
- Bruno Bouron et Franck Maubert : 11èmes en pendulaire biplace (WL2) sur 02B-Oryx.
- Samir Elari et Patricia Roumier : médaillés d'Argent en pendulaire biplace (WL2) sur Skypper 912S-Bionix13.

À Corinne et René.

5 médailles

UN SPOT IDYLLIQUE

Le championnat d'Europe de slalom s'est déroulé du 11 au 18 juin 2016 sur le magnifique et idéal lac de Bornos en Andalousie au sud de l'Espagne.

Cette compétition marque le début d'une nouvelle aire en compétition internationale puisque depuis cette année, les compétitions de slalom sont désormais organisées au-dessus de l'eau pour la sécurité des pilotes.

UN NIVEAU TRÈS HOMOGÈNE

Les pilotes se sont battus durant toute la semaine avec des écarts de dixième de seconde seulement et même des ex-æquos !
C'est réellement une chance pour le monde du paramoteur de pouvoir avoir ce type de compétition car c'est ici que l'on peut pousser les machines dans leurs dernières limites pour faire progresser l'activité ! Les pilotes sont désormais en sécurité et chaque erreur : fermeture, vrille ou mauvaise gestion de l'altitude se terminant par un plouf nous a prouvé que 100 % des pilotes sortaient de l'eau avec le sourire !

France 1 sur le podium

Podium chariot

Podium décollage à pied

3 médailles pour Alexandre

Impressionnante Marie Mateos, elle réalisera des places de 8ème durant cette compétition loin devant la seconde féminine !

La course de relais fut très animée avec son lot de surprises et de rebondissements !

Championnat d'Europe de Slalom

pour l'équipe de France !

Magnifique lever de soleil sur le lac de Bornos entouré par les montagnes Andalouses.

LA COMPÉTITION

Une fois de plus, la bagarre au sommet se résume par un duel franco-polonais avec un excellent Alexandre Mateos gagnant 3 médailles d'or possibles (chariot, décollage à pied et relais) sur 4 faces à Wojteck Bogdal 3 médailles d'argent et une médaille d'or !

Les Polonais ont une équipe plus homogène que nos Français et gagnent de quelques points le classement par nation, l'Espagne complète le podium grâce à une équipe bien préparée sur ses terres !

En catégorie relais, la France réussira à accrocher deux places sur le podium : FR1 première et FR2 troisième !

L'AVENIR DU SLALOM

On sent qu'à présent, le slalom paramoteur devient mature dans son format, les fédérations présentes se sont félicitées de la sécurité et du spectacle de haut niveau donné par les pilotes, à présent les fédérations doivent s'investir dans l'ouverture de bases de slalom sur l'eau afin que les pilotes puissent pratiquer un peu partout en Europe et dans le monde...

Pascal Vallée

Alexandre prêt à décoller

Alexandre Mateos déclenche la cellule de fin de parcours

Nowicki Bartosz le Polonais le plus rapide des phases de sélection aura mal géré les phases finales, laissant la seconde place à Bogdal Wochtek.

La sécurité des pilotes était assurée par des plongeurs de l'armée espagnole très efficaces !

Podium des relais, les deux équipes françaises sur le podium

La France termine deuxième par nation

2016 • Championnat de France...

Oui, le titre résume, à lui seul, l'événement ! Il n'y a pas eu de championnat pour les classic' class cette année, faute de participants. Une réunion de la Commission sportive a eu lieu le 28 septembre pour organiser la saison 2017 et réfléchir aux actions à mener.

Pour ce qui est des paramoteurs, il n'y a eu que très peu d'épreuves réalisées en raison d'une météo très ventée.

Suffisamment pour valider ce championnat et départager les compétiteurs, mais bien peu au regard des cinq jours programmés.

Face à cette impossibilité de voler quotidiennement, l'attitude des participants a été remarquable. Je salue leur patience et leur état d'esprit positif et compréhensif durant toute cette semaine.
Localement, le club nous a réservé un très bel accueil et je tiens à remercier très chaleureusement les acteurs de cette rencontre : **François Mobailly**, Président de l'Aéroclub de Saint-Omer, **Jean-Marc Ketels**, Président du Comité régional ULM Nord -

Podium - CHARIOT monoplace

Podium - CHARIOT biplace

Podium - DECOLLAGE à PIEDS monoplace

Podium - Classement CLUB

Podium - DECOLLAGE à PIEDS biplace

Crédit photo : Aurélia Hallé et Francis Berthelet

de paramoteur

Pas-de-Calais, **Philippe Souny** (AéroFun Formation) pour ses multiples interventions quant à la logistique et la restauration.

Ces remerciements s'adressent aussi à l'ensemble des bénévoles sans lesquels rien ne pourrait se faire et qui ont donné beaucoup de leur temps, de leur enthousiasme et de leur patience ! Je pense particulièrement à notre fidèle **Daniel Baudet** qui s'est blessé et a dû repartir sans pouvoir assister au déroulement du championnat. Enfin, et parce que leur rôle est essentiel, je me félicite de pouvoir travailler avec des personnes impliquées telles : **Laurent Salinas** (Directeur de course PF*), **Nicolas Berger** (Directeur de course PL**), **David Fritsch** (responsable du « scoring »), **Jean-Philippe** (Chef commissaires), **Cyrille** (omniprésent et très disponible)…

Le calendrier 2017 sera défini et publié au plus vite. J'en profite pour rappeler aux différents Comités Régionaux qu'il leur appartient de se manifester auprès de la Commission sportive s'ils ont pour projet d'organiser des compétitions (régionales ou interrégionales) durant la saison 2017.

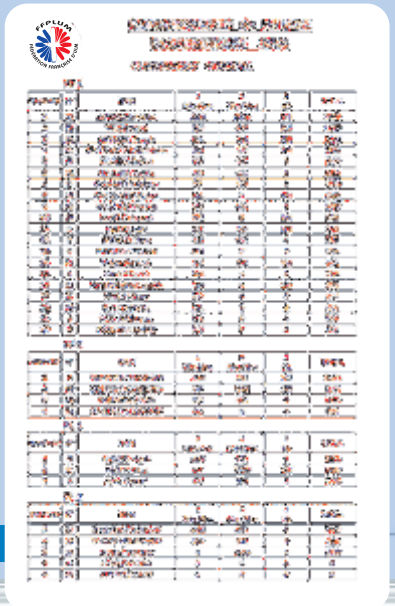
Xavier Le Bleu
Commission sportive FFPLUM
commission.sportive.ffplum@gmail.com

* **PF :** Paramoteur décollage à pied
** **PL :** Paramoteur chariot

François Mobailly, Jean-Marc Ketels

De G. à D.: David Fritsch - Laurent Salinas - Nicolas Berger et Daniel Baudet

résultas complets sur ► www.ffplum.info



Publicité

Une belle météo, une équipe sympa,

Etant donné le circuit retenu cette année, on pouvait redouter des vents parfois forts, ceux qui mettent les compétiteurs dans une situation inconfortable puisqu'ils doivent piloter et naviguer avec précision pour parvenir à réaliser chaque épreuve quotidienne, le tout, sans aucune assistance électronique.

Ça n'a pas vraiment été le cas, les conditions météorologiques étaient parfaitement acceptables et les vols gérables par tous les équipages, indépendamment de leur expérience.

Marine, en charge du « scoring », et moi-même avons eu beaucoup de plaisir à retrouver de fidèles compétiteurs et d'en accueillir de nouveaux. Ceux qui ont fait partie de ces équipages durant ces cinq dernières années

Les équipages de la compétition fédérale 2016 sur l'étape d'Aubenas - Crédit photos : Anne-Marie Le Dorze & Sébastien Perrot

Gérald prépare sa navigation

Jean-Pierre plus studieux que jamais !

Régis et Nicolas

Jean-Laurent et Paul

une bonne ambiance... what else* ?

* quoi d'autre ?

savent à quel point je suis attaché à cette activité qui doit être aussi récréative que didactique. Pour faire face au plus grand nombre de situations, il est nécessaire d'être un pilote régulier, entrainé. C'est en ce sens où la compétition joue un rôle important puisqu'elle mêle observation, précision de navigation, précision de pilotage et maniabilité.

Les vertus de ce type d'exercices sont aussi bénéfiques au plan psychologique, nécessaire à un pilotage serein, et diminuent considérablement le stress qu'un pilote peut éprouver lorsqu'il doit faire face à une situation imprévue. A l'opposé des idées reçues, participer à une compétition sur le Tour ULM n'altère en rien le plaisir de survoler notre magnifique pays et je n'ai jamais rencontré de compétiteur frustré de ne pas avoir profité du circuit comme les autres.

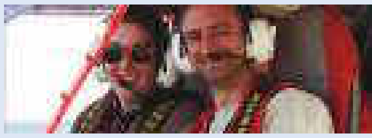
Alors, si quelque chose vous retient encore un peu… parlons-en !

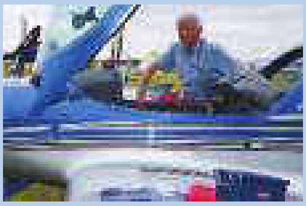
Cette année, presque tous les instructeurs du groupe jeunes se sont livrés, eux-aussi, à certaines épreuves, initiant par là-même leurs élèves à la compétition. Qu'ils en soient sincèrement remerciés !

Vivement le prochain Tour !

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

Christian, instructeur, qui a eu la bonne idée d'initier les jeunes à la compétition

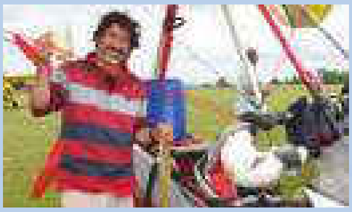




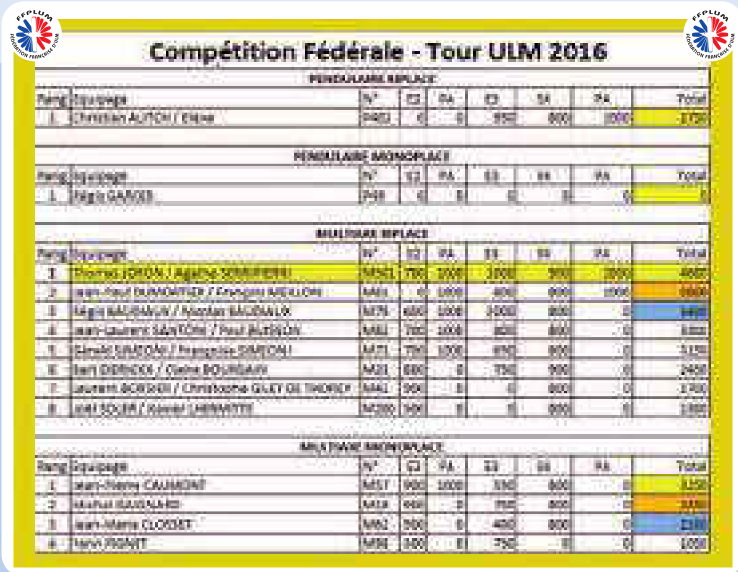
Michel et sa nouvelle monture

Jean-Paul et François

Thomas et Agathe



Bruno, instructeur du groupe « Jeunes »



Compétition Fédérale - Tour ULM 2016

PENDULAIRE BIPLACE

Rang	Equipage	N°	E2	PA	E3	E4	PA	Total
1	Christian AUTON / Eléna	P483	0	0	950	800	1000	2750

PENDULAIRE MONOPLACE

Rang	Equipage	N°	E2	PA	E3	E4	PA	Total
1	Régis GARCES	P48	0	0	0	0	0	0

MULTIAXE BIPLACE

Rang	Equipage	N°	E2	PA	E3	E4	PA	Total
1	Thomas JOHON / Agathe SEMERIERI	M501	750	1000	1000	900	1000	4650
2	Jean-Paul DUMORTIER / François MEILLON	M41	0	1000	800	800	1000	3600
3	Régis BAUDAUX / Bastian BAUDAUX	M79	600	1000	1000	800	0	3400
4	Jean-Laurent SANTONI / Paul ALESSON	M40	700	1000	800	800	0	3300
5	Gérald SIMEONI / Françoise SIMEONI	M71	750	1000	650	800	0	3150
6	Bart DIERICKX / Celine BOURGAIN	M21	600	0	750	900	0	2400
7	Laurent BORDIER / Christophe GILET DE THOREY	M41	900	0	0	800	0	1700
8	Joël SOLER / Xavier LHERMITTE	M200	900	0	0	900	0	1800

MULTIAXE MONOPLACE

Rang	Equipage	N°	E2	PA	E3	E4	PA	Total
1	Jean-Pierre CAUMONT	M57	900	1000	550	800	0	3250
2	Michel BAGNARD	M18	600	0	750	800	0	2150
3	Jean-Marie CLOSSET	M42	900	0	400	800	0	2100
4	Hervé PIGNOT	M98	300	0	750	0	0	1050

Publicité

13è RASSEMBLEMENT NATIONAL des FEMMES PILOTES ULM

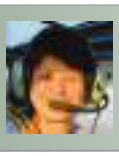
37 femmes pilotes (le groupe n'est pas complet sur la photo). **Bravo à Elles et à leurs accompagnateurs. Une météo très chaude. Une organisation extrêmement efficace sous la houlette de Corine et Marie du Comité départemental ULM 46, avec l'étroite collaboration des clubs locaux de Figeac et Montfaucon. Au moins 20 personnes se sont dévouées pour que ces 3 jours soient une réussite.**

La présence de notre Président Pierre-Henri Lopez à la réception dans les jardins de la mairie a permis de réaffirmer une nouvelle fois l'importance donnée au développement de la part des pilotes féminines au sein de notre pratique et le sérieux avec laquelle chacun de nous toutes et tous la pratiquons chaque jour.

Le président de région Midi-Pyrénées a aussi bien honoré "voler au féminin" en venant en exercice de navigation avec une élève du Club ULM Gapulm Bozouls.

Une conférence sur les risques pour la pratique aérienne, liés aux lignes électriques a été présentée par les responsables régionaux et départementaux de RTE et de ENEDIS.
www.souslesignes-prudence.com.
Une convention nationale devrait être signée avec la FFPLUM suite à cet échange.

En 2017, ce sera le 14° rassemblement, les 7, 8 et 9 juillet, sur le terrain de Chambley. Mesdames prenez date.



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

Publicité

MAGNIGYRO
Réseau d'Experts

2016

En Vol pour le 1001 ième MagniGyro !

+ 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 (bâpêmes, 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

20è ANNIVERSAIRE

21E ÉDITION

TOUR ULM

LE TOUR A TENU SES PROMESSES !

ÉTAPES, PHOTOS & VIDÉOS
SUR LE BLOG DU TOUR ULM 2016
WWW.FFPLUM.INFO

Nous avions voulu le Sud et le Sud a tenu ses promesses. Une météo favorable, à part le tout début orageux, a été particulièrement clémente.

Pas d'accident, un nouveau directeur des vols, **Louis Collardeau**, qui a fait l'unanimité par sa rigueur et son enthousiasme communicatif. La logistique, bien rodée depuis toutes ces années, a permis d'assurer les contraintes d'une grosse caravane avec un mélange d'anciens et de nouveaux. Les jeunes avec les instructeurs, les compétiteurs, les équipages vol adapté, la centaine d'équipages, tout cela soutenu par nos partenaires « historiques » ont partagé une grosse semaine de vols variés et riches. L'ambiance était là. Un bon cru donc. Le compte rendu quotidien est disponible avec les photos et les témoignages sur le site de la Fédération.

Cette année, nous avons également réalisé un film avec la chaine **Aerostar.tv** de plus d'une heure, qui sera diffusé à l'autonome. Il devrait permettre d'avoir de belles images et de raconter de manière fidèle l'esprit du Tour. Il sera également un bon moyen de faire partager la mentalité de l'ULM à ceux qui ne la connaissent ou de loin.

Le Tour mis en place il y a 20 ans par Dominique Méreuze a donc un bel avenir devant lui.

Le parcours du prochain Tour sera établi à la fin de cette année.

Sébastien Perrot

MINISTÈRE DE LA VILLE, DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS
dgac
TOTAL
air création
TRANSPORT HODDÉ
MACH 7
Humbert Aviation
EUROP RECEPTION
4X4 EQUIPE

Boutique 2016

Traitement & livraison + rapide

Parka 3en1

Blouson polaire Falcon

28 €

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.**

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.**

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

T-Shirt Impérial

12 €

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

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.

T-Shirt Master

12 €

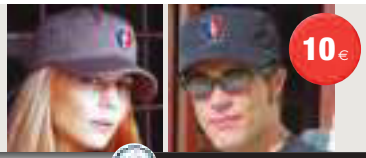
Col en V avec bord côte, couleur : violet , jersey 190 gr. 100 % coton semi peigné. Tailles : S, M, L, XL, XXL.

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.

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.



Casquette Urban

complètement fermé 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

Gilet Sécurité

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

8,50 €

LOGO FEDERAL SUR LE DOS

QUALITÉ PRO

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).

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

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

Cartabossy VFR France 2016

Jean Bossy

Tous les terrains

BASULM

17,50 €

Ech.: 1:1 000 000
La "Cartabossy" VFR France 2016.

Commandez sur Internet ! boutique.ffplum.info

Blouson polaire Penduick

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.

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 eclair et bouton. 100 % polyester. Enduction en Téflon (traitement déperlant et anti-taches). Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Gilet Multipoches

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

Gilet Warm

100 % nylon enduit, Doublure ouate polyester. 2 poches devant, 1poche 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

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.

Cravate fédérale

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

19 €

Chemisette Brooklyn

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

TARIF 2016 - sauf erreurs typographiques - Photos : Boîte à vue

Drapeau fédéral

Traité scotchguard Taille 1 mètre, livré prêt à poser.

Ecussons

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

Porte-clés fédéral

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

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

RAPPELS LICENCE / ASSURANCE 2016

Quelques rappels pour 2016

• 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 « reparaître » 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, 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).

NOUVELLES STRUCTURES 2016

R P M A B H

X Motorisation auxiliaire

A/M	AIR NORMANDIE ULM AEROPORT ROUEN VALLEE DE SEINE 76520 BOOS ✆ 06-03-20-07-47 ► www.airnormandie.fr	H	HELICO-EVASION 45 CHEMIN DU GROS COULET 13790 CHATEAUNEUF LE ROUGE ✆ 06-86-59-35-98 ► www.helico-evasion.fr	A/M /P	SAINT YAN CLUB ULM AEROPORT DE SAINT YAN 71600 SAINT YAN ✆ 06-66-60-41-23
M	ASSOCIATION ULM DU PAYS DE MONTBELIARD RUE DE L'AERODROME 25420 COURCELLES LES MONTBELIARD ✆ 06-52-72-08-72	M	AVENTURE ULM AERODROME NIORT MARAIS POITEVIN 578 AVENUE DE LIMOGES 79000 NIORT ✆ 06-18-12-71-46 ► www.aventure-ulm.fr	M	CENTRE NATIONAL DE VOL A VOILE AERODROME 04600 SAINT-AUBAN ✆ 04-92-64-29-71 ► www.cnvv.net
R	PARAMOTEUR PARIS EST AERODROME 77320 LA FERTE GAUCHER ✆ 07-82-36-77-11 ► www.paramoteur-paris-est.fr	M	AEROPYRENEES AEROPORT DE PERPIGNAN 66000 PERPIGNAN ✆ 04-68-61-06-19 ► www.aeropyrenees.com	M	ZTN AIR CHAUMONT 14170 VIEUX PIONT EN AUGE ✆ 06-30-09-56-96
				M/P/ R	ULM BEAUNE AERODROME DE BEAUNE 21200 BEAUNE ✆ 06-95-22-25-28

LF5022

Quel drôle de code... mais grâce à BasULM, rien de plus simple pour trouver qu'il correspond à un terrain ULM dans la Manche près de Portbail. Une petite bande de 160m x 30 dont l'usage est soumis à l'autorisation de l'exploitant ou du propriétaire.

Mais d'où vient ce drôle de code ?

Il y a fort longtemps un féru d'informatique, d'ULM et d'avion a eu l'idée de créer un site Internet avec un logiciel libre d'utilisation, pour aider tout un chacun a préparer ses navigations. Nav2000 était né.

Aujourd'hui il y a pléthore de logiciels pour ce faire, mais à l'époque c'était extraordinaire de pouvoir en quelques clics retrouver sous le même toit les informations météo, les Notams et un log de nav ou un plan de vol tout prêt de façon simple et attrayante.

Cerise sur le gâteau, Jean Bossy lui avait donné immédiatement accès à son travail et nous pouvions directement voir à l'écran la route et les déjà nombreuses zones interdites ou réglementées.

Un outil magique !

Pilote ULM, Xavier Werquin a également compris tout l'intérêt d'un référencement correct des données de tous les terrains français accessibles à nos machines ultra légères, avec l'aide de tous les pilotes qui renseignaient leur terrain préféré.

Partageant l'indexation proposée par Jean, c'est à Xavier que nous devons l'acceptation et la généralisation de cette curieuse appellation que l'on retrouve dans Basulm aujourd'hui.

Xavier Werquin nous a quitté trop tôt en mai dernier, puisse-t-on tous se souvenir de ce que nous lui devons.

Yannick Gerrer

BASULM

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

www.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.**

Aides fédérales 2016

IMPORTANT

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

sont concernées

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

attention, ces montants sont plafonnés

Exemple pour une aide jeune pilote de moins de 25 ans de 305 € :	
MONTANT DE LA FACTURE ACQUITTÉE	AIDE FINANCIÈRE ATTRIBUÉE
1 000 €	PLAFONNÉE À 305 €
400 €	280 €

les aides aux pilotes et structures

aux jeunes

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

- Formation pilote : plafonnée à 305 € (sur justificatif) + 95 € si l'école a reçu le label fédéral + 152 € si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation.
- Formation instructeur : plafonnée à 1 525 € (sur justificatif)

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 :
  - ► soit affilié à la Fédération
  - ► propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé
  - ► 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 :
  - ► La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
  - ► Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
  - ► Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
  - ► 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 ► l'ESPACE PratiQ sur ► http://boutique.ffplum.info/

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

Spécial jeunes licenciés

PRIX DOMINIQUE MEREUZE
FEDERATION FRANCAISE D'ULM

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 :

- ► au début de chaque année, la Fédération définira un thème et un support associé
- ► les productions devront être remises à la Fédération avant le 6 décembre de chaque année
- ► un jury composé sous la responsabilité d'Yvette Méreuze et de la Fédération sera chargé de désigner le lauréat
- ► 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
- ► 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.

Courtier partenaire de la FFPLUM

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR I PENDULAIRE I MULTIAXES
AUTOGIRE I AÉROSTATS I ULM HELICO

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM

www.air-assurances.com

ffplum@air-assurances.com

Tel 0 800 777 107

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

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

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

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