

ULM

info



Bulletin fédéral trimestriel décembre 2016 • N° 98



Bilan Sécurité
Subvention 8.33
Sports
Europe toujours !

LA FFPLUM EST MEMBRE DU





Président, quel boulot !

Lorsque sans le vouloir en 2015 à la disparition de notre cher président Dominique Méreuze je me suis trouvé seul candidat à accepter sa succession, je savais que la tâche qui m'attendait était immense. Assurer la continuité de la politique qui a été la nôtre depuis plus de 15 ans dans les pas de cet homme infatigable n'allait pas être une tâche facile.

Il a fallu que je m'investisse dans des dossiers que je connaissais peu et que je relève les défis que, sans le savoir, notre président allait m'imposer.

En cette fin d'année 2016 après un an et demi de présence à la tête de notre fédération, grâce au dévouement et à l'appui de la grande majorité du Comité directeur, je peux dire aujourd'hui que la transition a été assurée, que notre Fédération s'est maintenue, que nombre de dossiers ont été réglés ou sont en passe de l'être, et que nos adhérents nous sont restés fidèles.

Pour mémoire, les gros dossiers traités : la réforme de la formation des instructeurs, la difficile réorganisation des nouvelles régions et la mise en place d'une représentation départementale, le gros travail sur la sécurité, la dématérialisation des licences, la continuité des grandes manifestations, aujourd'hui, le certificat médical, la subvention 8.33, etc.

Il y a, dans notre Fédération, des hommes et des femmes au niveau national et au niveau régional dévoués à notre cause qui tout au long de l'année sont impliqués quelquefois au prix de renoncements personnels importants dans la conduite de dossiers lourds et difficiles. C'est un travail de fond qui demande force et détermination, une grande présence et qui ne met pas à l'abri de critiques, bien sûr, lorsque l'objectif est atteint cela apporte satisfaction et réconfort.

L'histoire de l'ULM est mouvementée, notre individualisme, notre liberté revendiquée, quelquefois notre égoïsme, nous ont finalement rassemblés autour de notre philosophie de la pratique de l'ULM basée sur un système déclaratif. Nous devons continuer sans relâche à tous les niveaux à travailler sur les dossiers qui engagent notre avenir et savoir tordre le cou aux rumeurs infondées et anonymes qui tentent de nous diviser.

Tous ensemble nous devons nous préparer aux changements qui interviendront avec une nouvelle mandature en 2017. Nous aurons besoin d'hommes et de femmes capables de maintenir, par des actes et non par des mots notre ligne politique et notre cohésion qui seule nous permettra de ne rien nous laisser imposer qui ne correspondrait pas à notre philosophie ULM.

Il y a encore beaucoup de travail !...

Au nom du Comité directeur et de toute l'équipe fédérale, je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année et je vous adresse d'ores et déjà mes meilleurs vœux pour une année 2017 pleine de réussite professionnelle, familiale et sans oublier de très nombreux et beaux vols.



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



Les priorités

Notre petit monde de l'aviation n'échappe pas aux bouleversements de l'information. La presse et les médias changent, l'information circule vite, parfois de manière fragmentaire, parfois sur le mode de la rumeur. C'est fascinant et angoissant, génial et étrange. Toute la difficulté est donc de faire la part des choses, de hiérarchiser les priorités.

Prenons deux exemples qui ne supportent pas l'approximation : la Sécurité et l'Europe. C'est facile de faire court sur le mode de l'apocalypse sur des sujets aussi complexes. Sur la Sécurité vous lirez nos articles de fond qui permettent de remettre en perspective l'accidentologie loin de l'année difficile de 2015. Il n'y a jamais de victoire sur ce sujet mais on ne doit pas non plus juger à l'emporte pièce sur fond de préjugés sur notre activité. Sur l'Europe, le dossier est rébarbatif, dans un langage parfois proche d'Ubu, et le combat pour le maintien de notre pratique est long et permanent. Mais là encore il faut se méfier des raccourcis.

Dans tout cela nous avons cependant un atout : le travail de terrain, c'est principalement là-dessus que l'on doit se faire une idée de ce qui est souhaitable pour l'ULM. Et surtout ne pas se prendre trop la tête non plus, cela reste du loisir, responsable mais libre.



Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef



Sommaire 98

- 2 Editorial**
Pierre-Henri Lopez
- 4 L'actualité ULM**
- 6 Sécurité ULM**
Thierry Couderc
- 8 Sécurité ULM**
Eric Galvagno
- 10 Portrait**
Gabriel Gavard
- 12 Projet ULM**
Thierry Couderc
- 14 Espace aérien**
Gérard Coffignot
- 16 Europe et ULM**
Louis Collardeau
- 18 Radio et ULM**
Pierre-Henri Lopez
- 19 Tour ULM 2017**
Sébastien Perrot
- 20 Week-end ULM pour 14 cadets**
Marine Claude et Louis Collardeau
- 22 Les Cadets de l'air**
Anne-Marie Le Dorze
- 24 BIA et les jeunes**
Sébastien Perrot
- 26 Et l'homme fut**
Pierre-Jean Le Camus
- 27 L'ULM au féminin**
Monique Bouvier
- 28 Paramoteurs et Coupe Icare** *Noël Mazaudier*
- 30 Volandi s'envole pour le Téléthon** *Alain Réveillon*
- 32 Saison paramoteur 2016** *Pascal Vallée*
- 32 Le mot de la Commission sportive** *Xavier Le Bleu*
- 34 Juridique**
Serge Conti
- 36 Comités régionaux**
René Viguié
- 40 Basulm et nouveaux clubs**
- 42 Aides fédérales**
- 43 Spécial jeunes, le Prix Dominique Méreuze**

la boutique
fédérale



Nouvelles
adresses

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



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

Directeur de la Publication : Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot
Ont collaboré à ce numéro : Marine Claude, Monique Bouvier, Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot, Louis Collardeau, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, René Viguié, Gérard Coffignot, Xavier Le Bleu, Pascal Vallée, Alain Réveillon, Noël Mazaudier, Gabriel Gavard, Pierre-Jean Le Camus.

Crédit Photos : FFPLUM, DTA, P. Marguier, A.-M. Le Dorze, CA2S.
Design & fabrication : Agence CA2S - 07 88 49 20 52
Imprimé en France à 16 500 exemplaires.
ULM Info 98 © Tous droits réservés FFPLUM - 12.2016

Anciens numéros
Si vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ULM



**1er / 9 juillet
2017**

AÉRODROME BLOIS le brouil

LFOA : Lat. N47°40'47"
Long. E001°12'21" (398 ft)



www.ffplum.info

CONTACT Fédéral: +33 (0)6 89 14 19 19
E-mail : commission.sportive.ffplum@gmail.com



2017, LES DATES à retenir

03 | 2017



L'Assemblée Générale Elective

de la Fédération se tiendra le 25 mars à la DGAC, l'ensemble du Comité directeur doit être élu pour une durée de quatre ans. Si vous souhaitez vous impliquer concrètement dans la vie de la Fédération, n'hésitez pas à déposer votre candidature.

Le secrétariat tient à votre disposition le formulaire à retourner avant le 10 mars. Il est également téléchargeable sur 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.

RÉFORME Instructeur

Au moment où nous publions cet ULM-Info, les textes relatifs à la réforme de la formation des instructeurs devraient être publiés sur le site de la DGAC pour une période de consultation de trois ou quatre semaines. Vous avez la possibilité d'adresser vos commentaires durant cette période.



BILAN

accidentologique

DES 5 DERNIÈRES ANNÉES

Il est toujours délicat de commenter des nombres sur un tableau, dont chaque entrée représente un événement dramatique. Mais il ne faut pas se cacher la réalité. Et c'est pourquoi, chaque pilote est invité à se pencher sur les chiffres que nous vous présentons ici. Que peuvent-ils nous montrer ?

On relève que le nombre total d'évènements s'établit à une moyenne juste supérieure à 70 et qu'il varie infiniment moins que celui des victimes en termes de gravité.

Ainsi, l'année 2015 n'a connu « que » 5 accidents de plus que l'année précédente avec une baisse de 30 % du nombre de blessés, mais ils ont provoqué deux fois plus de décès.

Elle se signale par un bilan humain particulièrement élevé, qui dans la froideur des chiffres, semble refléter un phénomène dramatique mais isolé plutôt qu'une tendance manifeste, au moins pour le moment.

Même si nous manquons encore un peu de recul pour confirmer la tendance, il semble que les années qui connaissent une augmentation sporadique du nombre de victimes, la situation ne résulte donc pas d'un accroissement significatif du nombre d'accidents, mais plutôt de la gravité de ceux qui surviennent.

Pour le dire autrement, sur le strict plan statistique, en 2015, un pilote qui décollait à bord de son ULM n'encourait pas vraiment plus de danger que les autres années de connaître un accident. Mais si d'aventure il en survenait un, il y avait deux fois plus de risques qu'il soit mortel.

Aux yeux de la communauté des spécialistes en analyse de la sécurité aérienne, ce genre de constat est caractéristique de l'accroissement des erreurs et des fautes de comportement des pilotes. Ils s'accordent en effet à relever que pour l'aviation générale, les défaillances purement techniques provoquent des accidents majoritairement matériels ou des blessures assumables, alors que ceux qui tirent leur origine des facteurs humains occa-

sionnent presque systématiquement des accidents aux conséquences graves. Ce ne sont pas les facteurs sur lesquels l'ULM est systématiquement attaqué, que les accidents significatifs se produisent :

LES RUPTURES STRUCTURELLES
LES PANNES MOTEUR
LES DÉFAILLANCES MÉDICALES
LE MANQUE D'ENTRAÎNEMENT

NE SONT PAS LES CAUSES MAJEURES D'ACCIDENT

En revanche les situations du type :

- Projet de vol trop ambitieux vis-à-vis des performances
- Projet de vol trop ambitieux vis-à-vis des compétences
- Projets de vol en marge du contexte ULM de loisir (transport de personnes, voyage professionnel, travail aérien...)
- Projet de vol incompatible avec la réglementation (nuit, IMC, masse, options techniques non validées...)

Introduisent les circonstances favorables aux accidents relevés telles que :

- Vol en conditions aérologiques incompatibles
- Persévérance à voler en conditions de visibilité réduite
- Manœuvres volontaires en limite de domaine de vol
- Utilisation d'appareils aux performances incompatibles avec le niveau des pilotes
- Evolutions à basse hauteur
- Violations volontaires ou inconscientes de la réglementation et des bonnes pratiques

UTILE !



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

Mémo
sécurité
du pilote
ULM



Mortels	Blessés graves	Blessés légers
---------	----------------	----------------

2012 : 81 accidents mortels et corporels

28	33	33
----	----	----

2013 : 63 accidents mortels et corporels

26	28	23
----	----	----

2014 : 71 accidents mortels et corporels

22	32	38
----	----	----

2015 : 75 accidents mortels et corporels

44	20	30
----	----	----

2016 : 63 accidents mortels et corporels (**)

20	22	34
----	----	----

Les données de la FFPLUM peuvent présenter des différences mineures portant sur un ou deux événements par rapport aux autres dénombrements qui peuvent retenir d'autres critères de classement (*). Mais elle s'appuie sur le décompte des victimes suivant la méthodologie retenue pour le RASU qui est invariable d'une année à l'autre de sorte que les variations qu'elle fait ressortir sont pertinentes.

Le décompte des accidents uniquement matériels n'est pas présenté ici car il n'est pas vraiment possible d'évaluer sa représentativité au regard des événements qui ne sont pas signalés.

..... **Thierry Couderc**
Vice-Président de la FFPLUM
Président de la Commission
sécurité et réglementation

(*) Ces critères portent sur des points tels que la prise en compte ou pas des ULM étrangers en France, des ULM français à l'étranger, des événements connus uniquement par les comptes rendus de presse, etc.

(**) A la date du décompte (01/12/2016)



Publicité



CT + CNT =



Lorsqu'un employeur propose une offre d'emploi, l'un des critères majeurs recherchés chez les candidats, est la compétence dans le travail proposé car c'est le gage d'avoir un futur employé efficace, efficient et autonome.

De même, dans notre activité de pilote ULM, fusse-t-elle une activité de loisir, la culture, au sens premier du terme, de la compétence aéronautique doit être une préoccupation au quotidien.

Mais qu'est ce que la compétence au sens large pour un pilote ?

Si je me risque à une définition, je pourrais dire que la compétence traduit la faculté du pilote à mettre en œuvre des connaissances et des méthodes, et à adapter son comportement lorsqu'il rencontre des situations nouvelles ou complexes.

En conséquence, on peut en déduire que cette compétence n'est pas une et se divise de deux manières différentes : la compétence technique (CT) et la compétence non-technique (CNT).

Comment caractériser la compétence technique ?

La compétence technique rassemble :

1. La capacité à piloter son ULM en maîtrisant les paramètres primaires comme le cap, la vitesse, l'altitude, le vario ;

2. Le respect des trajectoires de vol c'est-à-dire l'aptitude à concevoir, matérialiser et suivre un profil de vol adéquat ;
3. L'application des procédures dans la préparation et la conduite du vol ;
4. La maîtrise des communications radios avec une phraséologie conforme dont le but est tout simplement d'être compris par autrui et de comprendre les autres sans ambiguïté.

La compétence technique est donc la compétence du "savoir faire" du pilote, autrement dit le "savoir" nécessaire à la réalisation du vol. "Savoir" qui est issu de la formation, de l'entraînement régulier et du maintien des connaissances.

Et la compétence non-technique alors ?

C'est une compétence qui se réfère à la gestion du vol, au comportement, aux réactions que l'on adopte et aux stratégies que l'on met en œuvre pour maîtriser les risques et les vulnérabilités, avant, pendant et après un vol.

On y trouve :

UTILE !



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





1. La capacité à avoir une conscience de la situation à tous instants, c'est-à-dire de rester vigilant à l'environnement interne et externe à l'ULM ;
2. La prise en compte du facteur temps pour ne jamais se laisser déborder et avoir en permanence un temps d'avance : être "devant" sa machine !

3. L'aptitude à gérer et connaître, l'état des systèmes de notre ULM, l'environnement météorologique, les obstacles, les zones, la circulation aérienne, les infrastructures, etc.
4. La capacité à prendre des bonnes décisions grâce à un schéma décisionnel prenant en compte l'ensemble des paramètres et en anticipant les erreurs possibles et les vulnérabilités associées.



Pour résumer, les compétences non techniques s'apparentent aux facteurs humains, et rassemblent la mise en œuvre des bonnes pratiques, autrement dit c'est le "savoir être".

"Savoir" qui s'acquiert là encore par la formation, le fait de voler régulièrement dans des environnements différents, et grâce à l'impérieuse nécessité de s'accorder des moments de réflexions sur sa pratique de l'aviation de loisir ULM, que ce soit seul ou en groupe avec ses copains pilotes ou instructeurs ULM.

Comme vous le voyez, si votre couple CT + CNT est harmonieux, c'est un gage de sécurité, plaisir, pérennité, tranquillité et bonheur lors des vols.

Faites-le durer, évoluer, améliorez-le de manière équilibrée, le mieux et le plus longtemps possible, car s'il y a divorce, c'est vous qui risquez d'en payer le prix...

Vous trouverez ci-joint le lien vers une vidéo illustrant l'importance des compétences non techniques dans la prévention des accidents et incidents : <https://vimeo.com/185554565>



Eric Galvagno
Membre de la Commission
sécurité FFPLUM

ESPRIT

Demoiselle

L'auteur et son Baroudeur

ULM-Info : Gabriel, peux-tu te présenter brièvement ?

Gabriel Gavard :

Figure-toi qu'enfant, avant de m'endormir, j'imaginai voler, et survoler des paysages finalement semblables à ceux que je verrai plus tard. Ensuite, j'ai construit des maquettes en balsa et papier, que je lançais en vol plané. Puis j'ai vite senti une proximité pour les véhicules à moteur. Cyclos, motos, voitures, camions : il fallait que je les démonte, et j'ai fini par arriver à les réparer. Parallèlement, j'évoluais professionnellement avec pour seuls diplômés mes permis moto, voiture, poids lourd et transport en commun.

Tout cela pour finalement réaliser qu'en termes de véhicule à moteur, l'avion est un aboutissement. J'ai donc décroché le brevet de pilote privé en 1984, ainsi que celui d'ULM car mon aéroclub avant-gardiste disposait aussi d'un Maestro. Et j'ai entamé une nouvelle carrière, cette fois-ci aérienne, chez VLD, spécialiste de l'ULM et du Vol Libre.

A suivi un miraculeux emploi d'importateur d'avions et d'ULM, dont les Murphy Rebel et Maverick livrés en kits. A son terme, n'étant pas tenté par le pilotage professionnel, j'ai choisi d'inventer "Fox-Echos", un magazine consacré à la construction amateur (j'ai moi-même construit ou reconstruit quatre ULM). Après huit numéros, j'ai été embauché par l'éditeur d'Aviasport, dont j'ai fini par devenir rédacteur en chef.

U-I : D'où est venue l'idée de faire ce livre ?

G.G. :

Elle est directement venue des polémiques à propos des ULM-avions dépassant les 450 kg au décollage ! Des producteurs veulent convaincre qu'il est impossible de sortir de bonnes machines à cette limite, et qu'elle doit être augmentée. Or, depuis trente ans, je constate que les meilleures sont aussi les plus légères. Car les meilleurs concepteurs, de Jean Délémontez à Philippe Prévot en passant par Michel Colomban, ont en commun de rendre chaque gramme utile à une fonction indispensable, après

avoir longuement déterminé les compromis de leurs avions pour l'utilisation qu'ils en prévoient.

Et j'étais convaincu qu'il en est ainsi depuis longtemps, voire depuis les débuts de l'aviation. J'ai voulu le confirmer. J'avais sous-estimé le nombre des machines emblématiques de la catégorie ultralégère depuis 1890 (j'en cite plus de 300), ainsi que le travail de recherche de documentation, de photos et de caractéristiques. Un tome n'a pas suffi. Les "Demoiselle" seront suivies d'un second opus, de 1982 à aujourd'hui.

Printemps 1909: Alberto Santos-Dumont mène les premiers longs vols de sa Demoiselle.



U-I : Selon toi la véritable origine de l'ULM, c'est aussi Santos Dumont ?

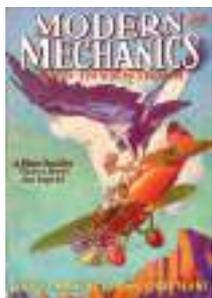
G.G. :

La véritable origine, c'est la réalisation du rêve de s'envoler : c'est à bord de machines ultralégères (monoplaces de moins de 300 kg au décollage) que l'homme a fini par quitter le sol sans rail, ni pente, ni contrepoids nécessaires aux Wright. Jusqu'à 1909, la plu-

part des machines volantes ont gardé des caractéristiques ultralégères, le Blériot XI compris. La Demoiselle de Santos-Dumont a été la plus aboutie d'entre elles. "En matière d'ULM, je crois qu'on n'a jamais fait mieux", témoigne Michel Colomban.

U-I :
Si tu devais faire une histoire "pour les nuls" et rapide de l'ULM, quelles seraient pour toi les grandes étapes ?

G.G. :
 Elle débute donc avec l'aviation, pour rebondir après la Grande guerre, quand les plus grands industriels français, britanniques et allemands l'imaginent en entrée de gamme de l'aviation civile. L'ULM éclot finalement dans les années 1930, ici avec Mignet et l'aviation populaire, mais aussi aux USA, ainsi qu'en Allemagne comme avion du peuple. L'avion-ULM d'aujourd'hui remonte à cette période.



Dès les années 1920, la possibilité de construire son avion sur plans rend possible le rêve de voler. L'irrationnel guette le pilote amateur...

Après 1945, l'aviation d'amateur décolle avec de nouveaux avions ultralégers. L'ULM initial, à la Demoiselle, revient formidablement dans les années 1970... Pour finalement permettre, en lien avec le développement du pendulaire, à une nouvelle catégorie d'aviation d'émerger presque miraculeusement en France en 1980, grâce à quelques hommes providentiels, dont certains fonctionnaires de l'Aviation civile. Le dévouement et l'ardeur de quelques autres, en particulier de Dominique Méreuze jusqu'en 2015, permettront à l'ULM de conserver une réglementation allégée, car basée sur la responsabilisation des pratiquants.



Le monde est à nous, le ciel aussi ! L'esprit de liberté des seventies rejoint l'idéal d'Alberto Santos-Dumont. Et le Skycraft Scout retrouve en 1976 les lignes de la Demoiselle.

U-I :
Comment vois-tu l'avenir des Demoiselles ? Quelles sont à ton avis les menaces qui pèsent sur notre pratique ?

G.G. :
 L'ULM est la seule activité d'aviation dont le nombre de membres ne cesse d'augmenter. Ceci grâce à son statut réglementaire, son coût d'utilisation relativement accessible et les possibilités qu'il offre, dont l'utilisation hors aérodromes. Conservant ainsi ce que je résume en "esprit des Demoiselle", il reste le vivier de l'aviation populaire. Cet esprit est à l'opposé de celui qui a mené au classement de



1925 : montrant d'excellentes qualités de vol, le Messerschmitt M17 entièrement en bois remporte de nombreux concours, et permet à son créateur de fonder son entreprise avec l'aide du gouvernement bavarois.

l'avion léger traditionnel dans la catégorie d'aviation dite générale, qui est concernée par toutes les exigences réglementaires nécessitées par le transport aérien. Aux tentations de rejoindre cette aviation-là, en particulier en dépassant la limite des 450 kg, j'oppose son inexorable déclin. C'est à l'opposé, grâce aux machines les plus légères, les moins puissantes, et donc les plus économiques, que l'ULM s'affirme infiniment riche et qu'il profite au plus grand nombre de pratiquants. Son avenir est radieux... s'il ne perd pas l'esprit.



En 1979, l'ultraléger DC-1 (pour Délémontez/Cauchy) mû par un VW est très bien accueilli par les constructeurs amateurs en alternative économique au D-11.

U-I :
Quelle est ta machine préférée ?

G.G. :
 Celle que je suis en train de piloter ! Du moins le plus souvent, car il arrive malheureusement que le courant ne passe pas avec certaines. Sinon, sans hésitation le MCR : la plus agréable, et à mon sens la mieux étudiée et la plus performante. Mais malheureusement beaucoup trop chère ! Alors, dans un monde plus réel l'A-22, le Savage, le Guépard et le D-20, chacun dans une "préférence" particulière : il y a autant de formes de vol que d'avions. Et ma récente découverte du pendulaire m'a enthousiasmé. Quant à ma machine préférée "accessible", c'est le Skyranger.

U-I :
Et quelle serait ta machine idéale ?

G.G. :
 Celle que je suis en train de (re)construire ! En l'occurrence un Kit-Fox II motorisé par un Rotax 582. Un ULM-avion d'inspiration (et de train !) très classique, un peu retard et néanmoins pratique : l'avantage de la voilure repliable, pour supprimer les frais de hangar, est primordial dans ma région savoyarde. L'idéal complet, je l'imagine comme un deltaplane doté d'un moteur dans le nez. Je ne connais pas d'exemple d'un tel montage. Il me semble que c'est une machine de ce genre qui m'emportait, enfant.

L'esprit des Demoiselle
 Gabriel Gavard
 19 €, édité par Cepadues
 (cepadues.com) et disponible
 sur les sites de l'éditeur,
 d'Amazon, de la FNAC,...



METTRE EN ŒUVRE UN ULM ATYPIQUE



Lorsque je croise quelqu'un que le vol intéresse mais qui éprouve des réticences financières à sauter pas le pas, j'ai tendance à lui parler de paramoteur. Et cela suscite souvent beaucoup d'intérêt chez ces interlocuteurs, surtout s'ils sont jeunes. Toutefois, la perception réellement sportive de cette forme de vol moteur ne répond pas à la vocation de tout le monde.

La diffusion du film « la belle vadrouille » par AEROSTAR TV, a permis de faire partager la magie du tour ULM 2016 à un large public. En mettant en avant la participation d'Agathe et Thomas, à bord de leur Weedhopper, et dans une moindre mesure celle de Fabien et de son pendulaire minimaliste, elle a aussi suscité pas mal d'interrogations, d'envies et d'espoirs chez certains spectateurs pour qui le vol s'apparente à un rêve inaccessible.

C'est ainsi que plusieurs personnes m'ont contacté à ce sujet, après avoir réalisé qu'il est possible de récupérer un vieil ULM au fond d'un hangar pour une somme raisonnable, et de le « retaper pour faire le tour » (sic). Plus généralement, comme Internet permet de rechercher en quelques clics les occasions compatibles avec un tel projet, la FFPLUM est régulièrement consultée sur les démarches à prévoir pour importer telle occasion mirifique du fin fond de l'Italie, de la Belgique et même... d'Argentine, ou pour obtenir l'identification de tel projet de construction amateur abandonné dans un garage.

Dans un tout autre registre, certains pilotes se laissent séduire par la belle apparence d'appareils étrangers très sophistiqués et leurs performances alléchantes publiées. Au prétexte qu'ils peuvent éventuellement être classés ULM à l'extérieur de nos fron-

tières, ils sollicitent la FFPLUM pour savoir si en dépit de leurs caractéristiques mal assorties à la réglementation française, il est envisageable de la contourner pour les baser et les opérer en France, en étant titulaires de la seule licence de pilote française, et de l'assurance fédérale la plus avantageuse, si possible.

FAIRE VENIR UN ULM DE L'ÉTRANGER

Je connais au moins un magnifique multi axes en parfait état de vol, qui a déjà changé au moins trois fois de propriétaire français sans jamais bouger de son hangar italien. Il a été vendu et revendu au fur et à mesure que ses acquéreurs successifs se rendaient compte qu'ils ne pourraient pas franciser sa situation administrative, au moins pas sans une somme de démarches et d'adaptations techniques hors de leur portée, tant en termes de compétences que de finances à y consacrer.

Envisager d'importer un ULM, quel qu'en soit l'état, est certes possible, mais pas toujours. Cela dépend du modèle et de sa situation. La première chose à faire est de consulter la rubrique que la DGAC consacre à ce cas de figure sur son site Internet, de la comprendre et de vous en imprégner : voir



**JE VOUDRAIS ACHETER
UN ULM À L'ÉTRANGER,
PUIS-JE OBTENIR UNE
CARTE D'IDENTIFICATION
EN FRANCE ?**

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Je-voudrais-acheter-un-ULM-a-l.html>

Quelle que soit la motivation qui peut vous conduire à envisager l'achat d'un ULM dont la situation est inhabituelle, au regard des questions que vous adressez à la FFPLUM, il y a fort à parier qu'il entrera dans au moins l'une des catégories suivantes :

- Un ULM de construction amateur
- Un avion léger transformé en ULM
- Un appareil étranger qui n'a jamais été importé en France
- Un ULM ancien qui n'est plus fabriqué (un « vieux deb », dans notre jargon)
- Un modèle rare, voire unique
- Une épave

Il est bien sûr possible d'accentuer la difficulté en cumulant les handicaps. Il suffit de se laisser séduire par l'acquisition d'un avion léger de construction amateur, transformé en ULM, identifié à l'étranger et présentement à l'état d'épave. Ne rions pas trop vite, mon avis a effectivement été sollicité récemment sur un tel projet.

On peut aussi trouver des ULM rares et des appareils de construction amateur parfaitement bien nés, tout à fait capables de donner satisfaction, ainsi que des machines dont l'heure de gloire est passée, proposées dans un état compatible avec une restauration fructueuse. Leur cote sur le marché de l'occasion est en général attractive, et c'est bien souvent là que réside le problème. En effet, alors qu'une solide expérience serait indispensable pour sélectionner les projets réalistes puis pour les mener à bien au prix d'un investissement non négligeable, les candidats acquéreurs sont trop souvent des pratiquants débutants aux moyens financiers contraints, pour qui le prix demandé est le critère de sélection déterminant.

Une telle approche n'est bien entendu pas systématiquement irréaliste, mais attention ! Le mouvement ULM français est maintenant suffisamment mature pour que désormais le parc des machines d'occasions proposées à la vente comporte des appareils anciens mais techniquement évolués. Ils peuvent alors faire appel à des procédés de construction sophistiqués qui pourraient se révéler difficiles à concilier avec vos capacités réelles pour les maintenir en état de vol. Si son constructeur n'existe plus, vous devrez faire preuve de compétences personnelles sérieuses pour prendre en charge les conséquences de votre acquisition. Rappelez-vous que les limitations techniques qui définissent l'ULM ont pour objet de répondre au mieux à la question : jusqu'à quel niveau de complexité et de performances est-il possible d'affirmer que le suivi technique et la mise en œuvre d'un aéronef peuvent être assumés personnellement par son seul propriétaire ?

Contrairement à ce que certains semblent encore prêts à croire, la remise en ordre de vol d'un ULM ne saurait en aucun cas se régler par l'achat de deux roues de brouette à la jardinerie du coin et d'un sac de boulons de 8 au rayon quincaillerie du supermarché.

Acquérir un ULM qui ne dispose plus du support technique d'un constructeur, sans même parler des éventuels travaux de restauration, cela suppose d'être prêt à se confronter à des soucis tels que le rassemblement d'une documentation de référence, ou la recherche de pièces de rechanges d'occasion. Il n'est pas rare

que la seule option possible soit l'adaptation d'éléments de substitutions dont il faudra assumer soi-même la décision et la réalisation. Cela suppose donc de commencer par cultiver une réelle compétence technique qui ne saurait en aucun cas s'improviser.

Le gage de la réussite réside de toute façon dans la simplicité et dans la modestie du projet par rapport à vos propres moyens. L'expérience de Thomas et de son « Weedhopper AX3 10 years 503 » est probablement le meilleur exemple que l'on puisse en donner.



Certes, cela fait à peu près 20 ans que ce n'est plus fabriqué, mais en son temps, c'était probablement l'un des multiaxes les plus répandus en France de sorte que les connaissances nécessaires à son utilisation restent très faciles à rassembler.

Sa construction fait appel à une conception très simple. Les pièces de rechanges sont disponibles ou faciles à substituer. Sa conformité avec notre réglementation ULM ne fait aucun doute. Ce ne serait pas nécessairement le cas avec un modèle d'ULM moins diffusé, plus complexe ou étranger.

Ah bien sûr, le confort d'un Weedhopper est spartiate et ses performances affichées sont tranquilles, au point que d'aucun n'hésitent pas à les qualifier « d'un autre âge » avec un brin de mépris. Mais quand d'autres s'épuisent à tenter de faire face à un projet ambitieux impossible à faire aboutir ou se mettent en danger à bord de machines douteuses, l'heureux propriétaire de l'AX3 et les quelques autres qui ont suivi le même genre de voie, ont mené à bien leur projet et volent avec enthousiasme en sécurité.

LES VIEUX DEB'S



Si vous envisagez d'adopter un ULM ancien pour le maintenir en vol, le contact avec l'association des vieux deb's est incontournable. Son objet est en effet de préserver, en vol quand c'est possible, les ULM faisant partie du patrimoine historique de la micro aviation française. Son site Internet est le reflet du savoir qu'elle cultive. Il propose en ligne tout un foisonnement de documentation sur les machines emblématiques.



Thierry Couderc
Vice-Président de la FFPLUM
Président de la Commission
sécurité et réglementation



ET SI ON PARTAIT POUR UNE DÉCOUVERTE RAPIDE DE **SOFIA** ?

Ne rêvons pas ; dans cette rubrique Espace-Aérien il ne s'agit évidemment pas de vous faire découvrir la capitale Bulgare en mode « Guide du Routard » mais de vous informer brièvement sur le nouveau projet de la DSNA dont l'acronyme **SOFIA** comporte déjà un début d'explication puisque **SOFIA** signifie : **S**ervices **O**rientés **F**ourniture d'**I**nformations **A**éronautiques.

Les représentants des diverses fédérations de l'ALS ainsi que de nombreux autres clients, utilisateurs ou pourvoyeurs d'informations aéronautiques furent donc invités le 5 Octobre au siège de la DGAC pour la présentation de ce projet.

Après que divers intervenants (ADP, JEP-PESEN, la DEFENSE, le CNFAS) aient exprimé les besoins des entités qu'ils représentaient nous entrions dans le vif du sujet : **SOFIA**.

C'est souvent par un constat défavorable mis en perspective avec les nécessités du moment présent et celles du futur que s'élaborent de nouvelles idées. En l'espèce c'est l'addition du passage inexorable de l'ALS à l'AIM⁽¹⁾ et donc de la dématérialisation de plus en plus grande mais encore incomplète de l'information aéronautique, mais aussi de la difficulté de la France et de l'Europe à établir via un standard commun AIXM 5.1⁽²⁾ des échanges de données aéronautiques intègres et de qualité qui est incubateur de ce projet au plan Français face aux exigences requises maintenant et plus tard par le concept Ciel Unique Européen.

Le projet **SOFIA** c'est donc d'abord essayer de définir quels sont les services novateurs susceptibles d'être créés et qui puissent répondre aux attentes des clients et usagers de l'information aéronautique.

**Nicolas Gonindard (DSNA)
chef de projet SOFIA
le définit ainsi :**

*« Le projet **SOFIA** doit être perçu comme facilitateur des échanges d'informations aéronautiques. La modernisation des chaînes de transmission doit aboutir à la mise à disposition d'une information fiable, complète et fournir des services adaptés aux besoins. »*

Pour commencer c'est un important « brainstorming » avec l'ensemble des parties concernées qui va débiter en novembre 2016 avec la création de quatre ateliers :

● **Un atelier « Visualisation »**

destiné à travailler sur les processus dont l'information permanente, temporaire, ou nouvelle serait susceptible d'être fournie aux différents clients. C'est l'atelier auquel les fédérations, dont la FFPLUM, vont participer dès le 17 novembre. C'est aussi celui grâce auquel le démonstrateur **AZAR** actuellement quelque peu en sommeil risque d'être fortement réactivé pour déboucher sur un produit réellement innovant.

● **Un atelier « Accès au flux de données »**

(atelier de spécialistes destinés aux professionnels travaillant sur des données tels : éditeurs, développeurs, CFSP ...)

● **Un atelier « Aérodromes »**

(destiné à ceux qui traitent de l'information spécifique aux aérodromes tels que : obstacles, travaux, données de fond, données ne figurant pas en base ...)

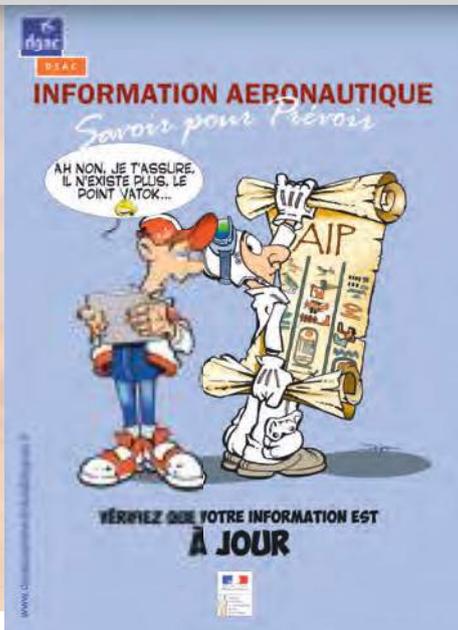
● **Un atelier « Conception Espaces Procédures »**

(atelier de spécialistes également dont les fonctions sont aisément décrites dans le nom de l'atelier lui-même)

Soyons clair ; pour l'instant rien n'est fait ; **SOFIA** reste un ambitieux projet qui doit pourtant dès juillet 2017 pouvoir proposer aux usagers et clients de l'information aéronautique des premiers services novateurs qui seront suivis et/ou incrémentés par d'autres pendant les trois années suivantes.

2020 est en effet l'échéance visée pour que ce projet aboutisse. Sera alors opérationnel un ensemble de services d'informations aéronautiques proactif plus simple, plus pratique, plus robuste.

Le projet vient tout juste d'être porté sur les fonts baptismaux de la DGAC mais au vu de cet échéancier le bébé semblerait devoir bénéficier d'une croissance rapide !



Dès lors on ne peut qu'adhérer à la formulation de Monsieur Maurice Georges, directeur de la DSNA qui assure :

« Avec le projet SOFIA, la DSNA proposera des solutions adaptées aux besoins de ses clients et usagers, basées sur des échanges rapides de données et d'informations. Une contribution essentielle à la sécurité de la navigation aérienne ! »

Enfin même si l'hiver n'est peut-être pas la saison la plus propice, en particulier pour s'y rendre en ULM, pourquoi, ne pas néanmoins envisager d'aller par d'autres moyens découvrir cette capitale Bulgare homonyme avant le prochain ULM INFO ?



Gérard Coffignot

Président de la Commission Espace Aérien - Discipline de la FFPLUM

(1) : L' AIS (Aeronautical Information Service) correspond à l'ensemble de l'information sur support papier ; elle est progressivement supplantée par l'AIM (Aeronautical Information Management) qui correspond à une digitalisation de cette information et par conséquent une gestion beaucoup plus proactive de celle-ci.

(2) : AXIM (5.1) = Aeronautical Information Exchange Model (c'est un protocole informatique qui permet de traiter sous une forme digitale tous types d'informations nécessaire à l'acquisition ou la fourniture de l'information aéronautique).

Annexe / Abréviations utilisées

ALS = Aviation Légère et Sportive

ADP = Aéroport De Paris

CNFAS = Conseil National des Fédérations

Aéronautiques et Sportives

DSNA = Direction des Services de la Navigation Aérienne

AZAR = Activation des Zones Aériennes Réglementées (c'est un portail cartographique accessible via internet qui combine les multiples sources d'informations (AIP, SUPAIP, NOTAM) de l'espace aérien (donc au-dessus de 500ft) de la France métropolitaine. Ce n'est pour l'instant qu'un démonstrateur)

CFSP = Computer Flight plan Software Provider (Sociétés commerciales qui produisent des logiciels destinés à élaborer des préparations et/ou suivis de vol. Exemples (non exhaustifs) : Jeppesen, RocketRoute, BAE system, Thales ...)

2016

En Vol pour le 1001^{ème} MagniGyro !

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

Rejoignez nos Champions ...

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

Rejoignez nos Experts MagniGyro ...

Dans le cadre du développement de notre Réseau d'Experts MagniGyro, nous recherchons des professionnels pilotes d'autogire (bâtièmes, 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



Quelques brèves de l'Europe de l'ULM...

LE DIABLE RÔDE !



Les 10 et 11 octobre derniers avait lieu à Madrid l'assemblée générale de l'EMF (European Microlight Fédération / Fédération Européenne des Ultralégers) à laquelle nous étions présents Jean-Claude Hanesse, Vice-président de l'EMF et moi-même, où j'ai pu découvrir les enjeux et pouvoirs au sein de cette instance.

L'EMF est une fédération internationale créée en 2004 sous l'impulsion de Dominique Méreuze, ayant pour objectif de regrouper les fédérations nationales d'ULM des différents états européens, afin de favoriser et développer l'ULM tel que défini dans l'annexe II de EASA. Voilà pour le cadre de référence d'origine où la France représentait en 2004 plus de la moitié des ULM européens.

12 années ont passé et entre-temps, le paysage de l'ULM européen s'est considérablement développé avec l'essor rapide de l'activité dans la plupart des pays européens, notamment de l'Est, où l'on trouve de nombreux constructeurs d'ULM multi-axes issus d'une grande tradition aéronautique.

Tout irait pour le mieux si ces ULM modernes, rapides et performants, n'avaient pas eu, au fil des années, tendance à prendre de l'embonpoint en fleuretant avec la limite de ce qui définit un ULM biplace, à savoir sa masse maxi au décollage (MTOM) de 450 kg (472,5 kg avec parachute).

Jusqu'en 2015, Dominique Méreuze, président de l'EMF depuis son origine, retenait encore d'une main de fer les partisans d'une évolution réglementaire de la masse des ULM vers les 600 kg ! Mais la roue a tourné...

En effet, le décès de Dominique en juin 2015 a brutalement rompu ce fragile équilibre au sein de l'EMF et nombreux sont ceux qui n'ont pas tardé à « retourner leur veste ». Aujourd'hui la présidence est assurée par la représentante hollandaise portée par les « pro-600 kg » suivie en cela par la plupart des autres pays européens au sein de cet organisme. Voir l'article de Jo Konrad** président du DULV (Fédération Allemande d'ULM) dans la revue Vol Moteur de mai 2016 (revue désormais à majorité de capitaux allemands).



** Jo Konrad est le président du DULV (Fédération Allemande d'ULM) qui est en fait une structure bénéficiant d'une délégation

totale de l'Etat pour délivrer des prestations de services, notamment en charge de l'homologation et du contrôle technique périodique des ULM ainsi que de la délivrance des licences. D'autres pays acteurs majeurs de l'ULM, comme les Tchèques et les Polonais, fonctionnent aussi sur un système analogue et, vous l'aurez compris, leurs intérêts relèvent d'une activité commerciale.

La France et la Belgique se retrouvent aujourd'hui dans une position assez isolée et dorénavant minoritaire (sauf à opposer une forme de droit de véto si nos intérêts natio-

naux étaient remis en cause) à vouloir préserver la réglementation actuelle à 450 kg fondée sur un pur système déclaratif et sur la responsabilité individuelle du pilote. Les autres pays européens sont déjà, pour la plupart, dans un système avec une réglementation encadrée et alourdie imposant notamment des contrôles techniques périodiques des machines par des organismes de contrôle, des validités limitées, des restrictions d'accès plus contraignantes aux pistes ULM, des contrôles médicaux... Au final, ces limitations de liberté sont assez proches de celles de l'aviation certifiée et VLA.

Autant dire que pour eux le passage à 600 kg ne changerait rien, car les contraintes que nous refusons, ils les ont déjà ! Pour la France cela se traduirait, inéluctablement, par des alignements sur les autres standards européens et nous y laisserions beaucoup de « PLUM », sans jeu de mots...

Nous étions donc 25 délégués, issus de 17 pays, réunis à Madrid pour cette AG où nous avons été reçus par les responsables de l'AESA - aviation civile espagnole - (ce qui nous a permis encore une fois d'apprécier les avantages de notre système ULM français), et aussi sur la base aérienne de l'Ecole de l'Air Militaire Espagnole dans le fief de De La Cierva, un des pères inventeurs de l'Autogire.



450 kg est bien en cours de discussion entre les Etats membres, (tout en exigeant un point non négociable de laisser à chaque Etat membre qui le souhaite la possibilité de préserver la situation actuelle à 450 kg). En 2017, des négociations auront lieu entre le Conseil et le Parlement européens pour chercher une forme de compromis entre 450 kg et 600 kg. Ceci étant, l'adoption d'un texte définitif par les instances européennes demeure un processus complexe, long et très incertain, car dépendant des pressions politiques des nombreux groupes parlementaires présents, où un consensus pour obtenir une décision à la majorité n'est jamais simple et les luttes d'influence font rage.

En réponse à certains effets d'annonce récents de la presse aéronautique, il n'y a pour l'heure aucun changement de la réglementation ULM sur ce point.

La France, pays où est né l'ULM européen, lutte âprement pour conserver sa réglementation actuelle basée sur la liberté et la res-

ponsabilité individuelle du pilote-propriétaire. Cependant la pression monte, exercée par les autres pays européens pour une forme d'aviation plus réglementée, car ils n'arrivent pas à se départir du carcan administratif qui les étouffe.

En conclusion, « le diable rôde ! », car nous ne sommes pas maîtres des évolutions de la réglementation européenne, d'autant plus que la position française est maintenant minoritaire au sein de l'EMF. Mais quelles que soient ces évolutions, notre extrême vigilance doit se porter sur la future annexe I qui définira le cadre réglementaire de l'ULM, qui doit absolument permettre et garantir, comme par le passé, à chaque Etat la faculté de préserver sa réglementation nationale.



Louis Collardeau
Président de la Commission des affaires européennes

Les échanges au cours du WE ont largement porté sur le sujet des 500 kg ou 600 kg, pour lequel nous n'avons pas manqué d'argumenter les raisons de notre position de refus. Il n'empêche qu'un projet d'amendement de l'annexe I (ex annexe II) visant à une augmentation de la masse MTOM au-delà de

HELI-TECH

Centre de formation Pilote hélicoptère Classe 6

FORMATION BREVET CLASSE 6
Emport passager - Vol découverte

FORMATION INSTRUCTEUR
Hélicoptère Classe 6
Multiaxes - Autogire
Para moteur - Pendulaire
Réactualisation instructeur

STAGE HELICO CLASSE 6
10h = 1h offerte*

*OFFRE VALABLE pour tout stage bloqué de 10 heures

MAINTENANCE
VENTE HÉLICOPTÈRE CLASSE 6

Distributeur H3

231€*
*1 heure de vol

FORMATIONS PERSONNALISÉES SUR LH 212 - H3 - CH7

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

HTC 130

Hélicoptère Ultra Léger
bi-place côte à côte

Cyclique instrumentalisée

Système de sécurité innovant

Motorisations innovantes

Système de transmission innovant

Aérodrome de Montélimar Ancône
26200 MONTEILIMAR - Drôme - France
+33 (0) 6 36 64 84 13 - +33 (0) 4 75 04 21 02
www.heli-tech.fr - heli-tech@live.fr

Publicité





RADIO :

LA PREUVE PAR LES FAITS

.....

Le dossier des radios est déjà bien ancien, il remonte à 2007. Dominique le portait déjà comme délégué général du CNFAS et comme Président de la FFPLUM.

Grâce aux progrès techniques en matière de traitement du signal, l'espacement des fréquences a pu être porté à 8.33 KHz, permettant d'assurer une souplesse dans la gestion et l'attribution des fréquences qui arrivaient à saturation.

Après l'avoir imposé pour les espaces supérieurs sous régime IFR, la réglementation européenne a fait adopter un plan de conversion générale pour les espaces inférieurs. Dans tous les domaines, de nouvelles normes se mettent en place, de nouveaux produits voient le jour, sans que nous puissions intervenir ou arrêter le progrès.

À la demande du CNFAS, la DGAC a pu obtenir un report de la date limite d'application au 31 décembre 2017, un peu plus pour les avions de collection.

Nos amis anglais, toujours à l'affût de bonnes affaires, ont réussi à obtenir de l'Europe, il est vrai en fonction de conditions particulières, une aide substantielle pour le remplacement de ces radios.

Avec le CNFAS nous avons demandé à la DGAC, en s'inspirant du dossier anglais, de faire la même demande pour les fédérations françaises.

Aujourd'hui ce dossier complexe est en cours de constitution, il doit être déposé avant la date limite du 7 février. Cette date servira de point de départ pour le dépôt des demandes de subventions, (il n'y aura pas d'effet rétroactif) la fin de l'opération étant comme prévu initialement fixée au 31 décembre 2017, date à laquelle toute la flotte devrait être équipée.

Là aussi nous essayons d'obtenir un délai complémentaire car je doute de la disponibilité sur le marché français dans l'année de 20 ou 25 000 postes.

Il semblerait, bien que nous n'ayons pas encore d'accord définitif, que les propriétaires d'ULM pourraient bénéficier d'une aide à hauteur de 20 % sur présentation de dossier par l'intermédiaire de la FFPLUM. Nous avons donc déposé, pour ce qui nous concerne, une demande pour équiper 10 000 ULM.

Les clubs et les structures professionnelles ont déjà pu s'inscrire, nous détaillerons prochainement le dispositif mis en place pour les propriétaires particuliers. Attention, les factures établies avant le dépôt du dossier par la DGAC auprès des instances européennes ne pourront pas être prises en compte.

Vous avez la possibilité, si vous souhaitez changer un poste ou vous équiper si vous ne l'êtes pas encore, de vous inscrire en suivant ce lien :

<https://www.inscription-facile.com/form/FvmVQN4mmwVZ4YMRDev5>

Ce dossier très difficile est la preuve parmi d'autres que le travail long et laborieux réalisé par les équipes fédérales finit par payer quand nous mettons ensemble tous nos efforts.

Faites de beaux vols, toujours prudemment.

.....



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



**VIVA
LE TOUR ULM
2017**

**ITINÉRAIRE
2017
EN COURS DE
PRÉPARATION**



www.ffplum.info

Le Tour ULM 2017 partira de Châtelleraut avec une concentration des équipages le vendredi 21 juillet pour un retour prévu le vendredi 28 ou le samedi 29 en cas de conditions météo défavorables.

Le parcours commencera par le Massif Central et la vallée de la Vézère pour rejoindre et longer les Pyrénées avec une incursion en Espagne où nous passerons la journée de repos. Nous remonterons ensuite avec de très belles étapes le long de l'Atlantique.

Les étapes seront finalisées début 2017 et les inscriptions en ligne sur le site de la Fédération commenceront à partir du 16 janvier.

Sébastien Perrot



REVIVEZ LE TOUR 2016 AVEC LE FILM "LA BELLE VADROUILLE"





WEEK-END ULM POUR 14 CADETS



Le week-end du 21 au 23 octobre 2016, quatorze cadets ULM venant de toute la France se sont retrouvés à l'aérodrome de Romans sur Isère et sur la base ULM de Chatuzanges le Goubet (26) pour un stage sur la sécurité des vols organisé le Comité régional Rhône-Alpes de la FFPLUM et co-financé par la Commission Jeunes de la FFPLUM, le Comité régional Rhône-Alpes ainsi que par l'association ANTHO'FLY qui contribue ainsi depuis plusieurs années à l'organisation des stages sécurité cadets.



Ce week-end, dont la thématique était centrée sur la sécurité, consistait à appréhender le vol en anticipant les situations.

Les vols avec instructeurs ont permis la découverte pour tous des 5 classes ULM : paramoteur, pendulaire, multiaxe, autogire, et hélicoptère, notamment avec un Corvus, un multiaxe ULM conçu pour la voltige, avec lequel des vols de mise en garde ont été réalisés par Adrien un instructeur voltige avion très expérimenté.

Les Cadets ont eu le dimanche matin une conférence sur les risques associés aux espaces aériens et les facteurs humains effectuée par Jean-Christophe de chez Vaucluse ULM.

Le week-end fut riche en apprentissages, et en échanges. Les jeunes ont pu partager avec les instructeurs leurs questions, et leurs expériences, leurs projets. Bravo à nos cadets : Alexandre, Antoine, Brice, Dorian, Gaetan, Gaspard, Louis, Maxence, Preston, Quentin, Rhodric, Sébastien, Thibault, Valentin, Merci aux organisateurs : Marine, Sylvie, Louis et les instructeurs : Adrien, Bruno, Claude, Christelle, Jérémy, Pascal, Valentin.

**La conclusion était unanime...
à refaire en 2017 !**

**Marine Claude
et Louis Collardeau**

Et pour vous en convaincre,
le mieux est de vous faire
partager quelques
**témoignages
de nos cadets...**

.../... le sujet sur la sécurité est vraiment au cœur de la discipline, on dit toujours qu'il n'y a pas de bon pilotes mais de vieux pilotes. C'est intéressant de savoir comment devenir un vieux pilote.../...

Quentin

.../...c'est un réel plaisir que d'être jeune à la FFPLUM, entre les aides financières et les stages gratuits, on ressent bien que la fédération nous apporte une réelle aide dans la réalisation de notre rêve: Voler ! .../... le staff, les instructeurs ont fait preuve d'une grande amabilité et ils avaient une réelle envie de transmettre leurs passions.../...

Gaspar

.../... le stage très bien et il m'a donné envie de découvrir et participer au tour de France ULM... je remercie la famille Deluc de nous avoir chaleureusement accueilli chez eux. Les instructeurs étaient aussi très sympas et nous ont bien transmis leur passion.../... Thibault



.../...l'apport humain et le choix des intervenants pour ce stage était idéal. Nous permettre de rencontrer des personnes passionnées et expertes dans leurs domaines est vraiment une chance. (des experts qui nous expliquent aussi leurs démarches remises en questions) .../... **Quentin**

.../...discuter tous ensemble était aussi intéressant car même si nous n'avons pas tous des ambitions de carrière dans l'aéronautique, nous avons tous la même passion qui nous fait vibrer. Encore merci à toute l'équipe d'organisation pour ce magnifique week-end aéronautique et à la FFPLUM qui a rendu ce stage possible.../... **Gaëtan**

.../...Enchaîner les vols sur différentes classes d'ULM, assisté par des instructeurs passionnés a été une expérience formidable. Le vol de mise en garde sur ULM de voltige a été aussi un moment qui me restera en mémoire ! .../... **Brice**

.../...un contenu tout simplement exceptionnel : rencontre avec des instructeurs, vol de mise en garde, découverte des autres classes (paramoteur, gyro, pendulaire, 3 axes et hélico !) et en ce qui me concerne conversion au paramoteur. Le tout avec de une météo exceptionnelle et de supers rencontres. Je remercie évidemment tous ceux grâce à qui ce genre de stage est possible, et j'invite chaque jeune passionné à saisir cette chance et à en profiter au maximum ! .../... **Alexandre**

.../...La conférence sur la sécurité nous a apporté des connaissances théoriques essentielles qui nous servent et serviront pour tous nos vols et qui permettront de voler avec plaisir tout en gardant cette sécurité indispensable.../... **Louis**

Publicité



L'extrême polyvalence... pour un plaisir de vol inégalé !

SKYPPER
NuviX

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

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

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

air création 
Toujours un ULM d'avance

www.aircreation.fr

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

Nouvelle boutique en ligne : <http://shop.aircreation.fr>



CADETS DE L'AIR 2017



Une rencontre unique et une incroyable expérience, qui marquera la vie aéronautique de nos jeunes ambassadeurs, étendant leurs horizons aéronautiques, culturels et humains.

MODALITÉS DE L'ÉCHANGE 2017

A partir du rassemblement des Cadets de l'Air français le Dimanche 16 Juillet 2017 à Paris, tous les frais de déplacement, nourriture et logement sont couverts par l'organisation responsable (Aéro-Club de France ou pays d'accueil), les dépenses particulières hors du programme n'étant pas prises en charge.

Chaque Cadet(te) de l'Air doit se munir de l'argent de poche nécessaire (souvenirs...) pour un voyage de 2 semaines à l'étranger, en chèques de voyages, devises ou carte bancaire internationale.

La seule participation financière demandée aux Cadets de l'Air sélectionnés sera de 250€ pour l'achat de la tenue officielle retenue par la Commission.

CONDITIONS REQUISES POUR FAIRE ACTE DE CANDIDATURE

1/ Être membre et être présenté(e) par une association affiliée par la FFA, FF-Aérostation, FFAM, FFG, FFP, FFPLUM, FFVL, FFVV, RSA.

- 2/ Avoir entre 18 et 21 ans le 17/07/2017.
- 3/ Posséder une expérience aéronautique significative dans son (ses) domaine(s) respectif(s).
- 4/ Avoir une bonne connaissance de la langue anglaise parlée.

CANDIDATURE À LA PRÉSELECTION 2017

Les candidatures se font entièrement en ligne sur iacea.fr



La totalité de la procédure est détaillée pas à pas sur le site, les informations ci-dessous en sont un aperçu.

- 1/ Formulaire de candidature en ligne (*)
- 2/ Lettre de motivation du (de la) candidat(e) (*)
- 3/ Avis et appréciation du Président de club (**)(**)
- 4/ Chèque de 10 € pour frais de dossier en cas de première candidature (*)

(*) Voir procédure indiquée sur iacea.fr (étapes 1, 2 & 3)

(**) Seul un candidat par aéroclub pourra être sélectionné par promotion. Dans le cas où plusieurs candidats d'un même aéroclub seraient admissibles suite à la sélection finale sur Paris, serait sélectionné celui ayant la meilleure note finale. A ce titre, l'un des critères utilisés sera l'appréciation donné par le Président.

ECHÉANCIER DE LA SÉLECTION 2017

18 Janvier 2017
Date limite d'envoi des candidatures (étapes 1, 2 et 3 comprises).

Février 2017
Présélection sur dossier.

18 ou 19 Février 2017
Sélection finale à Paris, un créneau (demi-journée) au choix sur l'un des 2 jours.

Mars 2017
Publication de la liste des titulaires et remplaçants. Ceux-ci seront avertis de façon individuelle ainsi que leur association et recevront alors les instructions pour la préparation de leur voyage.

Pour tout renseignement, merci de contacter iacea@iacea.fr

L'ARMÉE DE TERRE
RECRUTE
15 000 POSTES



SENGAGER.FR
FORTE VOLONTÉ. PETIT TROUBLE.

L'armée recrute 20 pilotes, 8 instructeurs, 4 Météorologistes, 17 Contrôleurs Aériens et 180 Mainteneurs Aéronautiques.

Contact : Adjudant COURTEL Jérémy
Conseiller en Recrutement - CIRFA régional de Limoges
TPH : 05.55.34.83.87 PNA : 821.871.83.87
@Mail : jeremy.courtel@intradef.gouv.fr



Votre Pioneer 300 pour moins de 520€ par mois*

Le temps passe vite : n'attendez pas pour voler ! Partez en vol aux commandes d'une machine neuve avec les meilleures solutions de financement proposées par Silvair.

*Exemple : Pioneer 300 Kite prêt à voler. Prix tarif 93.180 €. Apport personnel 43.180 € puis 513,90€/mois pendant 120 mois (hors assurance et sous réserve d'acceptation par organisme financier).

Neuf, occasion et occasions récentes, financement : consultez-nous !



ATELIER de MAINTENANCE

Importateur officiel Alpi-Aviation, Groppo et distributeur Tecnam, AvMap, Flybox, Beringer, Hélices Duc... SILVAIR MAINTENANCE est atelier agréé EPA Power/Rotax. Confiez-lui l'entretien et la réparation de votre ULM. Visite périodique, rénovation, dépannage, réparation cellule/moteur, pose et entretien instruments et avionique. Intervention sur site ou en atelier. Consultez-nous pour un devis.

SILVAIR

www.silvair.fr



AVMAP FLYBOX®



ROTAX



ECOLE Hélico Classe 6 Pilotez en CH-77

Formation hélico PPL/H et Classe 6 sur Robinson R22 et Robinson CH77. Mise à niveau, conversion licence, renouvellement PPL/H. Possibilité de stage bloqué.

Stage découverte Classe 6 : 990 €



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

Publicité



www.aircreation.fr

Résolument ULM*

*Ultra Léger Motorisé

Modèle présenté : iFunPixel 2000C | Surface : 13m² Envergure : 8,8m | Masse à vide : 950kg | Charge utile : 170kg
Vitesse max. 47 Km/h | Cruise : 30 à 40 Km/h | VMC : 120 Km/h | Consommation à 70 Km/h : 4,5 l/h
Autonomie : 70L | Motorisation : THOR 200 / 30 CV
Régistré en G3 à 14 900,00 € TTC | Départ immédiat - Airbus 07200



iFun Pixel

air création

Toujours un ULM d'avance

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

Nouvelle boutique en ligne : <http://shop.aircreation.fr>

Publicité



PASSEZ LE BIA OU FAITES PASSER LE BIA !



La réforme des textes du BIA entreprise par l'Education Nationale, la Direction Générale de l'Aviation Civile et le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives aura bientôt deux ans.

Elle avait essentiellement pour objectif de revenir à un esprit d'épreuve plus simple, « initiale », à une culture aéronautique plus ouverte à la diversité des pratiques, pas que l'avion mais c'est le « poids de l'histoire », tout en permettant un pilotage national et par académie qui soit plus transparent, tout en préservant l'originalité, la souplesse et la dynamique de ce diplôme complètement à part. Les textes, les questions les plus courantes et certaines ressources sont présentés sur le site www.monbia.fr.

Ces objectifs ont été atteints et les résultats de la session 2016 montrent à la fois la constante augmentation du nombre de candidats (plus de 11 000) et le bon taux de réussite à l'examen.

Pour la session 2017, les inscriptions seront ouvertes dans chaque académie entre le 1^{er} février et le 15 mars.

L'épreuve aura lieu le mercredi 24 mai.

Les jeunes qui sont intéressées par l'ULM, en cours de formation, jeunes brevetés ou curieux ont tout intérêt à passer les épreuves qui reprennent de manière simple les thèmes de nos formations aéronautiques.



ET L'HOMME FUT

Dans une caverne. Il découvrit des choses, que très vite il voulut partager avec ses semblables. Il inventa donc le langage et partagea avec son semblable sa meilleure méthode pour tuer l'aurochs. Puis, son semblable immédiat informé, il inventa la roue attachée derrière l'aurochs apprivoisé, pour s'en aller au-delà de la colline informer ceux de là-bas, qui ne connaissaient pas, les pauvres êtres, la meilleure méthode pour tuer l'aurochs. Puis il découvrit que le bois d'arbre flotte et qu'en s'asseyant à califourchon sur ce rondin, il pouvait aller encore plus loin, sur l'île d'à côté, leur porter la bonne nouvelle.

Puis il découvrit qu'il y avait deux sortes d'hommes. Ceux qui n'étaient pas d'accord (on découvrit alors le désaccord) et voulurent à leur tour convaincre à coups de casse-tête que leur méthode était la meilleure. Et ceux, bien plus nombreux, qui gobèrent son histoire et s'en allèrent chasser l'aurochs selon la nouvelle méthode, sans rien vérifier ni expérimenter.

L'homme découvrit alors que ces hommes-là, qu'il nomma les soumis, sont très majoritaires. Quoi qu'on leur dise, le dernier qui a causé le plus fort a raison.

Puis, l'homme découvrit des tas d'autres choses, à utiliser toujours tel que le dernier qui a causé le plus fort a dit : les religions, la démocratie, la philosophie, les arts martiaux, la cuisine moléculaire, la vapeur, les équations à double inconnue, le tire-bouchon, les choses de l'amour et les cors aux pieds. Et tout le lot de malheurs qui s'en vient avec.

Puis, l'homme découvrit Internet. Sans aucun doute la plus formidable avancée technologique de l'histoire connue de l'humanité ! Causer en visioconférence avec ses potes d'Australie et du Guatemala, tout en consultant son courrier en temps réel ! Se tenir informé en permanence de la météo à l'autre bout du monde, tout apprendre de la vie sentimentale d'une espèce de batracien endémique de Papouasie, voilà ce qu'est internet. Et le tout via un outil de poche pas plus grand que deux boîtes d'allumettes, quel progrès fantastique, objectivement !

Mais voilà...

Amusez-vous à poster un "Joyeux anniversaire" sur le "mur" du compte Facebook d'un de vos amis. Bien sûr, n'importe quand, donc pas le jour en question.

Amusez-vous maintenant à observer combien d'amis vont à leur tour enchanter et souhaiter une belle journée au cobaye. Bienvenue sur Internet !

Brad Pitt, Gérard Depardieu, Jacques Chirac ou le pape sont morts des centaines de fois sur internet, parce-que, comme découvert il y a longtemps par l'homme, les soumis, ceux qui écoutent le dernier qui a causé, sont majoritaires !

Et bien sûr, l'ULM n'est pas en reste. Nombre de fora, listes de diffusion, pages Facebook et autres sites d'information, passent leurs journées à diffuser de fausses informations, des rumeurs, des interprétations fantaisistes de la réglementation, des circonvolutions cérébrales sur des bases scabreuses...

On y lit ainsi que l'utilisateur d'un ULM n'a pas à vérifier la masse à vide mentionnée sur la carte d'identification, que le programme d'entretien des ULM est à la discrétion du propriétaire, que nos constructeurs sont des escrocs ou bien encore que notre fédération n'est composée que de personnes déconnectées des réalités qui n'œuvrent qu'à leurs intérêts personnels...

Soyons des hommes libres, de ceux qui pensent par eux-mêmes après avoir vérifié ce qu'on leur raconte !

..... Pierre-Jean le Camus - Magazine ULMiste

Publicité

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

L'intégrale de ULMiste est en ligne !

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

14,50 € seulement pour l'intégrale des **21 numéros** parus à ce jour + les **6 numéros à venir**, disponibles avant leur sortie en kiosques !
Soit **27 numéros à 0,50 €** le numéro ! *

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

ULMiste

* Gratuit pour nos abonnés en cours et pour les professionnels !

www.ulmiste.com



HOMMAGE A CLAUDINE GIRAUD

Une femme, une élégance et une classe qui ont marqué et font toujours plaisir aux membres du Club SKALE à ALBERTVILLE, elle incarne l'enthousiasme et le dévouement.

À la fois pilote (son et fait expérimentée et était présente sur tous les fronts. Avec l'âge, son caractère s'affaiblit, elle finit de se dévouer. Un tandem indissociable et complémentaires. Venant de sa image le statutait naturellement à l'entraînement, l'organisation des événements et les

activités les plus variées, dans les écoles régionales. Dans des conditions avec l'accueil de la ville est une grande confiance et collaboration.

Mais Claudine par elle-même était bien plus chose. Comme toujours elle était très impliquée dans les engagements. Depuis le premier au vol et la dernière au vol, elle apportait aux clubs les plus belles contributions et était toujours présente. Elle était à nos côtés quotidiens. C'est une amie de tous origines, elle est toujours disponible, dynamique et pleine de ressources. Elle était une personne très ouverte, des idées nouvelles en groupe et des suggestions et idées pour toutes les tâches locales et nationales. Elle était et s'occupait dans le monde de la communication. Elle était toujours prête à répondre et discuter et partager avec certains ses idées.

Claudine avait compris tout cela. Grâce à sa lecture et sa juste humeur légère, elle est devenue sur le plan de la vie privée, une personne très agréable et ouverte. Elle était devenue la plus de confiance et première.

Elle a en fait, incontestablement, par son action fait beaucoup de bien. Elle a contribué au développement de l'aviation légère dans les Alpes.

Au revoir Claudine. Ses projets pour la future ne sont jamais les mêmes. Ses idées sont toujours un filon ses idées. Mais l'esprit de son œuvre demeure parmi nous et toujours nous laissera sa empreinte.



En 2017,
ayons ensemble pour objectif
" plus de femmes dans les clubs et en formation au pilotage "



► journées découverte
" voler au féminin "

à organiser, avec le soutien des Comités régionaux, si possible dans le cadre de la semaine mondiale des femmes de l'air du 6 au 12 mars <http://www.womenofaviationweek.org/fr/> ou lors de la journée du sport au féminin ou même à l'occasion d'événements locaux.



En 2016
" Voler au féminin "
s'est décliné selon les actions ou participations suivantes :

- 413 femmes ont pu découvrir le vol en ULM, à l'occasion de journées découverte organisées par une trentaine de clubs, dans le cadre de la semaine mondiale ou à d'autres moments comme les journées du sport au féminin.

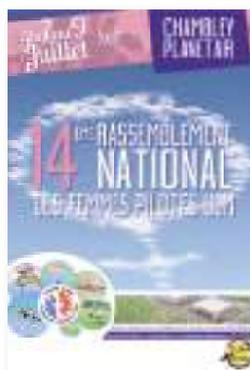
- Rassemblés au sein du Comité départemental 46, les clubs ULM de Figeac et Montfaucon ont reçu 37 femmes pilotes pour le 13^{ème} Rassemblement national. Plus de cent personnes ont ainsi pu découvrir la région du Lot mais aussi, visiter l'usine de fabrication d'hélices Ratier et partager les conseils de ERDF ENEDIS et RTE sur les dangers des lignes électriques pour les activités aériennes.

- Le stage de sensibilisation à la compétition a pu être réalisé pour la classe Paramoteur alors que les conditions météo malgré le report de dates n'a pu permettre aux classic class de rejoindre Brioude.

Marie Mateos, championne du monde Paramoteur décollage à pied solo, Marie Geraux, Lison Rebouillat, Patricia Roumier mais aussi Christelle, Célia, Agathe sont des exemples pour la compétition au féminin.

- Le Comité régional PACA a assuré la participation de la FFPLUM au 6^{ème} rassemblement des femmes pilotes AFFP.

- Le stock de supports de communication "Voler au féminin" a été reconstitué en affichettes et flyers mais aussi enrichi avec des banderoles. Ceux-ci sont à votre disposition gratuitement à la Fédération.



► du 7 au 9 juillet
le 14^{ème}
rassemblement national

réunira les femmes pilotes ou élèves pilotes, sur les magnifiques installations de Chambley en Lorraine. Le formulaire de préinscription est en ligne sur l'espace "voler au féminin" du site fédéral <https://www.inscription-facile.com/form/qu62gU8rNGEuZFNV4UGn>

► Un stage découverte de la compétition

est programmé les 7 et 8 mai, en vue d'une participation féminine plus forte en 2017 aux championnats de France qui auront lieu début juillet. Inscription directement auprès de la Commission féminine : mbocavok@gmail.com

Et toujours des supports communication gratuits pour vos manifestations vers le public féminin à disposition auprès de la Fédération.

Restez informés sur <http://ffplum.com/femmes/accueil.html>

et communiquez sur <https://www.facebook.com/ulmfemmes/>

LES PARAMOTEURS À LA 43^e COUPE ICARE

L'animation de l'activité ULM était encadrée par la FFPLUM, partenaire de la Coupe Icare, que ce soit pour le paramoteur sur le plateau de Saint Hilaire, aussi bien que sur le bas à Lumbin pour les autres classes ULM : multiaxe, pendulaire, autogire, hélico et ballon motorisé.

Les directions des vols ULM étaient assurés par une équipe de bénévoles avec le support des Comités régionaux FFPLUM Rhône-Alpes et Auvergne qui n'en feront bientôt plus qu'un !

Quelques chiffres de participation :

104 pilotes inscrits.

50 % de pilotes étrangers de 10 nationalités différentes, Espagnols, Belges, Britanniques, Allemands, Polonais, Italiens, Suédois et même un pilote Canadien, un Américain, un Iranien !

Une météo superbe a permis à tous ces adeptes du vol libre motorisé de découvrir le secteur avec grand plaisir.

Sécurité, bonne humeur et convivialité ont caractérisé cette 43^{ème} coupe Icare.

C'est l'esprit que nous souhaitons lui donner. Les démonstrations, et en particulier les shows Icarobatix (parcours chronométrés autour de pylônes) ont encore impressionné le public.

Les féminines cette année ont constitué une équipe de 5 pilotes qui nous ont enchanté par leur maîtrise ! Il est vrai que la plupart d'entre elles participent avec les garçons aux compétitions internationales et sont classées dans une catégorie unique !

En terme de sécurité un effort important a été apporté cette année et cela a été payant : aucun accident, peu de casse matérielle ; un bon résultat à poursuivre. Une excellente synchronisation entre les directeurs de vols a été constatée, les briefings ont été axés majoritairement sur la sécurité et la responsabilité de chaque pilote, des éléments nou-

veaux en prévention ont été mis en œuvre (signalétique par drapeaux, liaison radio renforcée, porte voix...)

Nous avons aussi un grand merci à donner à l'association de chasse locale pour leur aide à la gestion de la circulation du chemin en bout de piste et le placement des véhicules.

Quelques points restent encore perfectibles. Nous nous sommes tous donnés rendez-vous en 2017 pour la 44^e coupe Icare qui sera, j'en suis sûr, d'un niveau encore supérieur !

Bien Ulmistement.



Noël Mazaudier
DV Paramoteurs
ICARE 2016

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
ulmo - ulm -
ulm - ulm -
ulm - ulm -

Nos modèles
ulm - ulm -
ulm - ulm -
ulm - ulm -

Centre de FORMATION ULM :
Pendulaire - 3 axes
et Autogire

Pilotes instructeurs
Titre et Masterclasses
Formateur - Delta DMC
Instructeurs les professionnels
www.ulmparis.com

Centre de FORMATION ULM
LABEL FEDERAL

Ouvert 7/7jrs

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

www.ulmparis.com

Informations +33(0)1 64 62 05 06

Entrée salon +
Musée gratuite

27-28-29
JANVIER
2017



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

25^{EME} SALON

DES FORMATIONS ET METIERS

AERONAUTIQUES

salondesformationsaero.fr



VOLANDI S'ENVOLE POUR LE TELETHON



Selon Terry Fox, « les rêves sont faits pour être vécus »... Mercredi dernier, sur l'aérodrome de Montélimar Ancône, le club ULM du haut Diois et son parrain Michel Drucker accueillait Damien 15 ans, atteint d'une myopathie de Becker diagnostiquée à l'âge de 6 ans. Fasciné par tout ce qui vole, Damien, véritable passionné d'aéronautique, a entrepris d'apprendre à piloter. Filmé par une équipe de France Télévisions, Michel Drucker installait Damien à bord de l'ULM Volandi.

A l'issue d'une présentation de cet appareil spécialement conçu pour faire voler des personnes handicapées, Damien s'envolait à bord du Volandi, piloté par Alain Réveillon, président de l'association, sous l'œil attentif de Michel Drucker. Pilote d'hélicoptère, d'avion et d'ULM, il connaît bien « Volandi », né d'un projet qu'il a accompagné, soutenu et qui vole aujourd'hui pour le bonheur des personnes en situation de handicap.

Le projet « Volandi » est né d'un constat :

Il ne suffit pas d'équiper une machine volante de commandes 100 % manuelles pour la rendre accessible à des personnes à mobilité réduite. Le principal problème reste l'accès à bord, sans aide ni contorsions dissuasives. La possibilité d'emmener son fauteuil avec deux personnes à bord est sur la majorité des ULM une équation sans solution.

A partir d'un prototype conçu par Patrice Houdé à Montélimar, le cahier des charges du projet « Volandi » a vu le jour en 2014 :

Ce sera un ULM à cabine ouverte, sorte de « Quicksilver » moderne, métallique, facilement accessible depuis le fauteuil que l'on plie et range dans un panier à l'arrière des sièges, équipé de « malonniers » très simples aux deux places pour qu'une personne handicapée puisse à son tour devenir instructeur ULM. Doté d'un 912 ULS et d'une hélice propulsive, ce sera un engin rustique capable de fréquenter les vraies pistes ULM et notamment celle de l'association (300 m de long à 3300 ft !)

Avec 3000 € dans la cagnotte, la construction débute en janvier 2015 dans l'atelier de Patrice. Quelques tubes inox, trois roues, deux sièges, un manche... c'est suffisant pour imaginer la suite et chercher des financements !

Très vite, le Comité régional Rhône-Alpes de la FFPLUM s'intéresse au projet et nous attribue une subvention fort bienvenue. Puis c'est le Département de la Drôme, la commune de Lesches en Diois, Le Crédit Agricole, les entreprises locales, la Commission « vol adapté » de la FFPLUM, des donateurs privés qui s'inscrivent dans cette dynamique.

Michel Drucker, qui deviendra parrain de notre association nous apporte un concours décisif. Ces partenariats nous permettent d'accélérer la construction avec l'ob-





jectif un peu fou d'inaugurer la machine à l'occasion de notre journée « Portes ouvertes » à Lesches en Diois le 19 juillet. Pari tenu puisque le premier vol aura lieu... le 15 juillet !

Comme tout prototype, « Volandi » nécessite des réglages, des adaptations mineures. Début septembre la machine est opérationnelle, nos premiers élèves débutent leur formation, de nombreuses personnes handicapées découvrent à son bord le plaisir de voler.

L'hiver est mis à profit pour améliorer la machine, gain de poids, de performances avec une nouvelle hélice, dans l'objectif d'être au départ du Tour ULM 2016 qui est prévu, « chez nous » ... dans le sud.

« Volandi » a « les pattes courtes », ce n'est pas, loin s'en faut, un engin de voyage, mais en peaufinant le devis carburant, ça doit passer... en respectant la masse max !

Malgré quelques vicissitudes et grâce au soutien de la Commission « vol adapté » de la FFPLUM, nous sommes au départ à Saint Rambert d'Albon avec deux élèves pilotes handicapés qui se relaieront aux commandes par demi journée. Une aventure inoubliable dans l'ambiance de « la belle vadrouille », ponctuée par la visite de Michel Drucker, venu nous encourager à Aubenas.

Depuis son premier décollage,

Volandi a effectué près de 100 heures de vol. Trois élèves handicapés sont en formation, avec un premier solo qui se profile, pour les plus avancés dans la progression. Cet hiver on va se pencher davantage sur la théorie dans la perspective de brevets ULM en 2017. Volandi va rejoindre l'atelier de Patrice, pour de nouvelles améliorations. Gain de poids, de confort, d'ergonomie avec un nouveau « malonnier ».

Pour 2017, les projets ne manquent pas :

Le club a entrepris, sous la houlette de Patrice Houdé, de transformer un chariot paramoteur biplace pour le rendre accessible à des personnes handicapées dans de bonnes conditions de confort.

Le projet de construction d'un hangar sur la base ULM de Lesches prend forme. Les prochains mois seront consacrés à la recherche de financements. Les bénévoles du club sont déjà prêts. Comme disait Dominique Méreuze, ce sera un hangar construit « à la sueur du front des pilotes ». Il servira à abriter nos machines ainsi que les ULM de passage et à organiser des journées multi activités dans le domaine du vol ultra léger, accessibles aux personnes handicapées.

Toutes les contributions sont les bienvenues...

..... Alain Réveillon





PARAMOTEUR, RETOUR SUR UNE



Boris Tysebaert fut un des animateur du championnat du monde, pour sa première participation il termine 3^{ème}. Ici en précision d'atterrissage.

Alexandre Mateos concentré avant son vol.

Jeremy Penone pèse son essence avant de partir en manche d'économie.

Nos équipes de France de Paramoteur ont connu un grand succès en 2016 aussi bien en compétition Slalom qu'en compétition classique. Rappelons ici s'il en est besoin la spécificité de chacune de ces disciplines.

Dans la compétition de slalom, les pilotes doivent effectuer des parcours imposés le plus rapidement possible. Le pilote passe dans une cellule qui déclenche le temps et effectue des contournements entre des pylônes gonflables puis passe à nouveau dans la cellule pour couper le temps. Les parcours s'effectuent au dessus de l'eau avec une équipe de plongeur et plusieurs bateaux pour récupérer le pilote qui pourrait passer à l'eau. Ce type de compétition a un grand intérêt pour le développement de notre activité, les constructeurs ont fait évoluer le matériel grâce aux exigences de cette jeune discipline qui est très élitiste !

Dans la compétition classique les pilotes ont une pratique qui se rapproche plus des pilotes loisir. Les compétiteurs doivent avec le même matériel concourir dans 3 types d'épreuves : économie de carburant (exploitation des ascendances), navigation (carte et boussole sans GPS) et maniabilité (précision d'atterrissage). Cette pratique est accessible à tout pilote breveté et connaît un engouement plus important sur le nombre de pilotes inscrits aux compétitions.

Chaque discipline est devenue une spécialité à part entière, l'exigence de chacune d'elles oblige

les pilotes à se spécialiser (matériel différent, entraînement différent...) mais certains de nos pilotes brillent dans les deux disciplines.

18 médailles en 2016 !

C'est à Bornos en Andalousie que l'équipe de France a remporté 5 médailles au championnat d'Europe de Slalom. Alexandre Mateos remporte 2 médailles d'or en individuel, par équipe (course de relais), France 1 remporte l'or et France 2 remporte le bronze. Par Nation la France remporte l'argent, ne pouvant pas battre la Pologne qui depuis quelques années est la plus compétitive.

LE MOT DE LA COMMISSION SPORTIVE

L'année touche bientôt à sa fin et, selon ce terme qui nous est propre, la saison sportive 2016 arrive donc, elle aussi, à son terme.

Au-delà de l'aspect purement sportif de notre activité, vous le savez, la FFPLUM a dû piloter un nombre conséquent de dossiers, tous plus délicats les uns que les autres : réforme territoriale, réforme de la formation des instructeurs, réforme du BIA, radios 8.33, masse maxi de nos aéronefs... et j'en passe.

Autant vous dire que la Fédération n'a pas eu le temps de peigner la girafe !

Dans un récent communiqué adressé à l'équipe de France, j'évoquais notre fierté d'être brillamment représentés sur les podiums internationaux ainsi que la perspective des rendez-vous qui nous attendent en 2017.

C'était aussi une façon symbolique de rappeler que s'il est du devoir de la Commission Sportive de fixer au plus tôt l'agenda de la saison à venir, l'année 2017 se verra ponctuée d'une fin de mandature et donc... d'une assemblée générale électorale. Quelle que soit son identité ou ses origines, il y aura de ce fait un nouveau président pour



SAISON 2016 INTENSE !

L'équipe de France chantant la marseillaise, belle image de la réussite d'équipe !

Le team leader Pascal Vallée entouré de ses deux meilleurs représentants slalom - Alexandre Mateos à gauche et Nicolas Aubert à droite !

Résultats complets ici :
<http://slalo.jimdo.com/world-events/european-championships-2016/>

En classique, la France remporte 13 médailles et revient avec 4 champions du monde français, 3 médaillés d'argent et deux médaillés de bronze. Par équipe, toutes les équipes sont sur le podium et par nation, la France écrase la concurrence nettement !

Résultats complets ici :
<http://www.wmpc2016.com/scores>

Bravo à tous nos pilotes mais aussi les encadrants de l'équipe de France qui participent grandement aux résultats des équipes de France grâce à un investissement et un travail réalisé souvent à l'abri des projecteurs.

Notons la performance incroyable d'Alexandre Mateos qui remporte 6 médailles d'or cette saison ne laissant aucune miette à ses concurrents !

Une saison 2017 qui s'annonce intense !

La saison prochaine, l'équipe de France s'alignera sur les compétitions suivantes :

- **Championnat de France à Blois du 1^{er} au 9 juillet**
- **International World Games à Wrocław (Pologne) du 20 au 25 juillet**
- **Championnat d'Europe compétition classique du 22 août au 2 septembre**
- **Championnat d'Espagne de slalom en octobre**

Pour 2018

Le championnat du monde de compétition classique se tiendra en Thaïlande, cette fédération progresse d'année en année et termine 7^{ème} nation sur 11 au dernier championnat du monde.

A très bientôt pour des informations sur les entraînements, les pilotes en forme, et bien sûr les résultats des compétitions.

Bons vols à tous.

Pascal Vallée
Team Leader de l'équipe de France
Paramoteur.

.....

me succéder et je peux d'ores et déjà vous assurer qu'il aura tout mon soutien et que je lui consacrerai tout le temps qu'il me sera possible de lui accorder, afin que cette transition soit invisible de l'extérieur.

En guise de conclusion à ces quelques propos, j'aimerais remettre à sa place celui qui est à l'origine de toute réalisation, aéronautique notamment : l'humain.

L'activité de la Commission sportive n'échappe pas à la règle et je saisis l'opportunité de ce petit mot de fin d'année pour remercier les bénévoles, les prestataires et les partenaires qui ont œuvré avec moi depuis 2013.

Chacun sait que notre mouvement ne survivrait pas sans les bénévoles, qu'ils soient comptables, commissaires, webmasters, chauffeurs, instructeurs ; rien de ce qu'entreprend notre Fédération ne pourrait exister sans eux !

Nous sommes, répétons-le, à l'aube d'une nouvelle mandature. Alors, que celles et ceux qui en ont l'envie et le temps s'engagent, la fédération a besoin de talents et de disponibilités, n'attendons pas tout des autres, particulièrement de ceux qui ont généreusement fait plusieurs mandats et acceptons l'idée qu'ils aient, eux aussi, envie de passer la main... ne serait-ce que pour voler un peu plus !

Je vous souhaite une bonne fin de saison et, par avance, de très belles fêtes de fin d'année. Sportivement,



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

DES DÉFENSES OPPORTUNES OPPOSÉES PAR UN PILOTE À QUI IL EST FAIT LE GRIEF PÉNALEMENT SANCTIONNÉ D'AVOIR SURVOLÉ UNE AGGLOMÉRATION À UNE HAUTEUR INFÉRIEURE AUX HAUTEURS LÉGALES



Peu de pilotes ont été confrontés à l'application des nouvelles règles de l'air européennes résultant du règlement d'exécution UE n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 applicables à compter du 4 décembre 2014, et harmonisant différents règlements d'exécution, le tout désigné sous le sigle SERA (pour « *standardised European Rules of the air* »).

Il en sera relevé l'une des dispositions concernant la règle SERA 5005 afférente aux « règles de vol à vue » et spécialement celle du paragraphe f) interdisant d'effectuer des vols VFR « *au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1000 ft)...* ».

Quelles sanctions pénales et administratives les pilotes français sont-ils susceptibles d'encourir, en cas de violation de ce texte communautaire ?

L'application des textes n'est pas totalement évidente et il convient que chaque pilote puisse assurer pleinement sa défense en cas de poursuite.

1. Le règlement de 2012 est-il applicable sans réserve sur le territoire français ?

La réponse est affirmative sans discussion possible.

2. Le règlement de 2012 est-il compatible avec le texte français fixant les hauteurs de survol ?

Si les règles SERA fixent à 300 mètres minimum (1000 ft) les hauteurs de survol au-dessus d'une agglomération sans en préciser la taille, l'arrêté français du 10 octobre 1957 dans son article 1 énonce précisément toutes les règles de hauteur de survol en fonction de la largeur moyenne de l'agglomération (*largeur inférieure à 1200 mètres : 500 mètres, largeur entre 1200 et 3600 mètres : 1000 mètres*).

Est-ce à dire que la règle SERA (1000 ft minimum et c'est tout), plus favorable donc, doit l'emporter ! et que le pilote poursuivi dispose ainsi d'un parfait moyen de défense ?

Non !

L'article 8 du règlement SERA a prévu que les Etats membres pouvaient conserver leurs « *dispositions supplémentaires* » jusqu'à ce que les règles de l'Union les couvrent et à condition que ces dispositions soient nécessaires.

Je vois difficilement qu'un pilote poursuivi en France pour avoir survolé une agglomération à moins de 500 mètres (1650 pieds) au lieu des 300 mètres de la loi SERA, puisse venir contester devant le juge français ! ou devant la cour européenne de justice ! le « *caractère nécessaire* » de la disposition française.

3. Le règlement européen de 2012 prévoit-il une sanction particulière ?

Le droit communautaire ne fixe pas de sanction spécifique et renvoie aux législations nationales les sanctions de la violation de ses dispositions en s'assurant seulement que la sanction nationale se trouve en adéquation avec les principes du droit communautaire. Mais faut-il encore que le droit interne français ait prévu sanction de la violation des règles de survol.

Or l'arrêté français du 10 octobre 1957 n'a pas prévu de sanction spécifique à sa violation et les sanctions pénales prévues par le code de l'aviation civile ou le code des transports, ne visent pas les violations des hauteurs de survol.

Par voie de conséquence n'est applicable que la sanction visée par l'article R.605-5 du code pénal qui dispose que :

« *La violation des interdictions ou le manquement aux obligations édictées par les décrets et arrêtés de police, sont punis de l'amende prévue pour les contraventions de la 1^{ère} classe* ».

En vertu de l'article 131-13 du code pénal, la contravention de la 1^{ère} classe est punie d'une amende de 38 €

Que chacun garde cependant à l'esprit qu'une condamnation à une amende pénale de 38 euros pour survol illégal n'est pas exclusive

d'une poursuite devant les commissions de discipline de la DGAC qui sera susceptible de prononcer des sanctions administratives autrement plus pénalisantes et notamment, par exemple, des suspensions de licence fermes ou avec sursis !

4. Sur la confusion judiciaire entre « hauteur de survol » et « distance de plané » !

Il convient cependant d'être vigilant alors que certaines unités de la GTA poursuivent la violation des hauteurs de survol non pas sur le fondement de l'article 1 de l'arrêté français du 10 octobre 1957, mais sur le fondement des deux articles R.151-1-3ème et R.131-1 du code de l'aviation civile comme constaté le mois dernier devant une juridiction répressive du Tarn !

Leurs visas in extenso s'imposent.

L'article R.131-1 du code de l'aviation civile dispose que :

« Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors d'agglomération ou sur un aérodrome public. »

Quant à l'article R.151-1-3ème du code de l'aviation civile, il dispose que :

*« Seront punis des peines prévues par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la 5e classe :
[...]
3° Ceux qui ont contrevenu aux articles R. 131-1 et R. 131-2
[.....]*

Or, les contraventions de 5ème classe sont punies d'une amende pouvant aller jusqu'à 1 500 euros au plus sans parler des peines accessoires (que le lecteur pourra aller consulter sur Légifrance). Il sera pertinent de vérifier l'incrimination opposée, de la contester et de faire éventuellement la démonstration que l'article R.131-1 du code de l'aviation civile n'est pas applicable en la circonstance et en tout cas que la distance de planée (hauteur x par finesse max.) permettrait d'éviter la cité !

5. Sur la preuve difficilement rapportable par le ministère public du survol d'une agglomération en violation de la loi

La question se pose rarement vis-à-vis du survol d'une grande agglomération à une hauteur illégale, ce qui sera facilement démontrable.

La question est beaucoup plus subtile vis-à-vis des survols de petites agglomérations où la déclaration des seuls témoins, sera généralement insuffisante, pour démontrer le survol illégal.

Plus délicat est l'hypothèse dans laquelle une trace radar est opposée au pilote, trace qui bien souvent pour les petites agglomérations, tangente les limites de la commune soi-disant survolée !

Un pilote récemment poursuivi devant le tribunal de police à qui le ministère public opposait extrait d'un relevé des positions radars effectué par les services de l'aviation civile de Toulouse, le jour du vol du pilote, au moyen des traces radars dites « DACOTA » avec trajectographie par système dit « ELVIRA », a fait l'objet d'une mesure de... relaxe.

L'auteur de cet article assistait le pilote et malgré les évidences du dossier, soutenait qu'il était **absolument impossible de prouver indiscutablement que l'appareil était passé strictement au-dessus de l'une des parties de l'agglomération concernée.**

Pour étayer cette démonstration, il était soutenu que la grosseur du trait reporté sur la carte versée au dossier de l'enquête, était d'une surface telle que dépassant les 2 millimètres, la lecture du report pouvait induire :

- soit un survol au nord de la commune,
- soit un survol au droit des limites de cette commune mais en-dehors de cette commune, fût-ce à 10 centimètres près desdites limites !,
- soit dans la commune !

Tout autant étaient soutenus les autres moyens suivants :

- le radar de l'aviation civile était-il bien calibré ?
- avait-il fait l'objet des derniers contrôles confirmant la précision de son calibrage ?
- les traces radars relevés avaient-elles fidèlement et strictement été reportées sur la cartographie produite aux débats alors qu'il existait une marge de manœuvre, sinon une importante marge de manœuvre à cet égard à défaut d'avoir reporté la trace radar sur une carte d'état-major permettant de démontrer, dans cette hypothèse et indiscutablement le survol d'une agglomération au mètre près ?

Sensible à ces arguments, la Présidente du Tribunal en retiendra l'un d'entre eux et estimera que :

« Il résulte à cet égard de l'étude de la trajectoire de l'aéronef en cause à partir des traces radar « Dakota » qu'à 18 h 10, celui-ci était à une hauteur de 824 pieds, qu'à 18 heures 11, il était à une hauteur de 624 pieds, puis qu'à 18 h 11 04 et 18 h 11 12 s, il était à une hauteur de 524 pieds.

Cette trajectoire a été reportée par les services d'enquête sur une carte « Google Map ». Or, s'il apparaît que les points correspondants aux altitudes litigieuses sont situés à proximité immédiate de l'indication « ..de la ville survolée » sur la carte, rien ne permet d'affirmer que l'aéronef se trouvait au-dessus de l'agglomération proprement dite, les documents figurant au dossier n'étant manifestement pas suffisamment précis pour ce faire et aucun extrait de carte IGN n'étant produit. »

Relaxe !

Alors que cet article n'a aucune vocation à pousser à la faute, il veut simplement appeler l'attention des pilotes que le combat est permanent et qu'il est hors de question d'admettre comme vérité judiciaire une accusation dont les fondements sont susceptibles d'être contestables et de nature à être tant juridiquement que techniquement remis en cause.



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

COMITÉS RÉGIONAUX LE RENOUVEAU EST EN MARCHÉ...



Élections par ci, élections par là... très entendu ces temps-ci, elles animent en ce moment le paysage médiatique ! Cela traduit l'expression démocratique à laquelle nous sommes tous attachés, dans nos contrées.



Peut être coïncidence du calendrier... mais toujours est-il que « nous n'en sommes pas en reste » à la FFPLUM ! Bien, que moins sur les ondes, on bouge aussi dans notre monde de l'ULM !

Les élections de nouveaux membres pour constituer les Comités Directeurs des Régions battent leur plein, pour la nouvelle mandature 2017-2020 (voir « pourquoi » sur ULM Info n° 96 et « comment » sur ULM Info n° 97). De par la volonté et le travail des bénévoles du Comité Directeur de la FFPLUM et du groupe de travail missionné à cette tâche, elles se succèdent et se déroulent comme prévu en cette fin d'année et début 2017.

Notre Président Pierre-Henri Lopez, tient personnellement à soutenir ces élections, en y étant présent, quant le planning le permet. Sinon, lorsqu'il y en a trois le même jour... comme le 19/11 dernier, des représentants du Comité Directeur Fédéral le représentent.

Alors que notre Président était à Nancy pour la Région Grand Est, Sébastien Perrot le représentait à Bernay pour la région Normandie et moi-même à Albert pour la région Hauts de France.

Pour rappel, ces élections concernent pour le moment, les nouvelles régions qui fusionnent, et seront abouties le 18 décembre 2016. Les élections des régions qui restent identiques, auront quant à elles, lieu à partir de janvier 2017 jusqu'au 17 mars 2017.

C'est avec une grande satisfaction, que le Comité Directeur constate, au moment de la rédaction de cet article, que 5 des 7 nouvelles régions qui fusionnent, ont tenu leurs Assemblées Générales Électives avec un franc succès. Nous ne doutons pas qu'il en sera de même pour les autres à venir, la dynamique est bien là !

Pour preuve, on peut remarquer que pour 5 de ces nouvelles régions, ou il y avait, pour l'ensemble de celles-ci, 60 postes à pourvoir

selon les statuts*, ils ont tous été pourvus !
*(Pour rappel, il y a pour représenter une région, un délégué par département + 3, selon les nouveaux statuts, pour assurer une bonne représentativité).

Il faut savoir que grâce aux appels à candidature lancés par le Siège de la FFPLUM, au nom des nouvelles régions, uniquement pour ces 7 nouvelles entités, il a été recueilli, plus de 100 actes de candidatures bénévoles, ce qui est remarquable.

L'implication des Présidentes, Présidents, membres des 25 régions de la mandature qui s'achève, y est pour beaucoup.

Toujours aussi dévoué jusqu'à la fin de leurs mandatures, depuis un an, et notamment depuis notre dernière réunion à Aix en Provence les 15 et 16 octobre dernier, ils ont pris et prennent actuellement une part importante dans la campagne d'appel et méritent que nous saluons leur engagement bénévole, tenu jusqu'au bout.



Encours élections des régions qui fusionnent					Assemblées Générales Electives				
Nouvelles régions	Préfectures *	Anciennes régions			Date	Lieu	Nombre de députés	Nombre de élus	Nouveaux président(s)
GRAND EST	STRASBOURG	ALSACE	LORRAINE	CHAMPAGNE ARDENNES	dimanche 20 novembre 2016	Nancy	11	13	Fabrice DEPARDEU
HAUTS DE FRANCE	LILLE	NORD PAS DE CALAIS	PICARDIE	FLEANDRES	dimanche 20 novembre 2016	Lille	6	8	Jean-Marc KETTEL
NORMANDIE	ROUEN	BASSE-NORMANDIE	HAUT-NORMANDIE		dimanche 20 novembre 2016	Caen	6	8	Maria-Françoise DURU
OCCITANIE	TOULOUSE	LANGUEDOC ROUSSILLON	PYRÉNÉES MÉRIDIENNALES	AUVERGNE RHÔNE ALPES	dimanche 20 novembre 2016	Toulouse	17	16	Stano PASCALOU
AUVERGNE RHÔNE-ALPES	LYON	AUVERGNE	RHÔNE ALPES		dimanche 20 novembre 2016	Quai Marconi	11	15	Franck THIÉRY
BOURGOGNE FRANCHE-COMTE	DIJON	BURGOGNE	FRANCHE-COMTE		dimanche 20 novembre 2016	Dijon-Centre	14	7	
NOUVELLE AQUITAINE	BORDEAUX	AQUITAINE	NOUVEAU QUÉBEC	LOTTRE	dimanche 20 novembre 2016	Bordeaux	15	7	
Total au 1 ^{er} décembre 2016					Total au 1 ^{er} décembre 2016		Total au 1 ^{er} décembre 2016		Total au 1 ^{er} décembre 2016

Nous remercions également au nom de tous, ceux qui se montrent prêts à s'engager bénévolement pour cette nouvelle mandature de 4 ans 2017-2020. Il y a des anciens qui avec constance « remettent ça », ce qui est tout à fait à leur honneur, et ainsi amènent leurs expériences. Puis, fait prometteur, des nouveaux venus, qui vraisemblablement arrivent avec des idées neuves.

La rubrique motivation, que nous avons initiée, sur la fiche d'acte de candidature, ne laisse aucun doute sur la volonté d'agir des candidats. Ils y développent particulièrement l'esprit qui anime depuis toujours notre mouvement, des initiatives, mais surtout, il faut le souligner, la volonté de défendre et faire perdurer notre liberté de voler.

Bravo et félicitations, à Mesdames et Messieurs les nouveaux et futurs(es) élus(es).

(Oui nous avons déjà une présidente et plusieurs élus)

Bravo également à ceux qui malgré leurs engagements à se présenter, ne sont ou ne seront pas élus.

C'est la conséquence inéluctable de l'expression démocratique. Mais il est important de se rappeler, ce que notre ami Dominique, ne cessait de nous répéter « toutes les bonnes volontés peuvent participer. Il n'est pas nécessaire d'être élu pour faire parti d'une Commission ! La seule différence, le droit de vote aux décisions finales »

Nous maintenons cette idée et nous l'encourageons. Elle correspond tout à fait à notre philosophie. Au vu des retours à ce jour, cette notion est déjà adoptée dans certains des nouveaux Comités régionaux, déjà en place par ces élections.

Nous vous communiquons ci-dessus un tableau très parcellaire au vu des informations acquises au moment de la rédaction de cet article, avec le seul nom des présidents élus et le nombre d'élus. Vous pourrez obtenir prochainement plus d'informations, sur la composition des Comités régionaux de la FFPLUM, sur le site fédéral, ou sur les sites des Comités régionaux (elles indiqueront la composition des bureaux Directeurs et notamment les représentants élus, en charge des départements constituant la région.

Hommage, au personnel du secrétariat du Siège fédéral, qui a su et continue de pourvoir efficacement, à la diffusion de l'information en temps et en heure, par courriels, courriers postaux à toutes les structures et aussi pour la tenue du site en information sur ces élections régionales. Ne négligez pas de consulter ce dernier, il est un de nos meilleurs moyens d'information sur les événements en cour.

Comme vous l'aurez remarqué, le mot bénévole, revient régulièrement dans cet article. C'est sciemment ! C'est notre force, c'est notre indépendance. Un bénévole engagé, Ulmisté de surcroît, fort de ses convictions de liberté, saura toujours agir pour rester à l'écart de conduites qui pourraient menacer ce que l'on a de plus cher.



Sébastien Perrot avec le nouveau Comité Directeur Normandie



P.H. Lopez avec le nouveau Comité Directeur Grand Est



P.H. Lopez avec le nouveau Comité Directeur Occitanie

Rejoignez nous, que cette dynamique perdure et prépare efficacement le futur, notamment avec nos élections du 25 mars 2017.

Encore une période où l'écho médiatique sur les élections (pas les nôtres !) sera probablement très intense...

Décidément !!!



René Vigié
Président des Comités régionaux et de la vie associative de la FFPLUM

.....



ANTI-FROID

79€

Blouson pilote

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



75€

Parka 3en1

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



2 COULEURS AU CHOIX

CONFORT

ANTI-FROID

28€

Blouson polaire Falcon

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



FIN DE STOCK !

12€

T-Shirt Impérial

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



LE PRIX

T-Shirt Moon

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



12€

T-Shirt Master

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



19€

Polo Spring II

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



18€

Polo People

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



NOUVEAU

59€

Combi Pilote

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



10€

Casquette Urban

complètement fermée à l'arrière ce modèle "army" très tendance, réalisé en coton souple délavé. Rivets d'aération. 3 couleurs au choix : beige, vert olive ou noir.



2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX



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



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



30€

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



Cartabossy

VFR France 2016 Jean Bossy

Tous les terrains



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

17,50€





ULTRA LEGER

69,50 €

Blouson polaire
Penduck

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



TRANSFORMABLE EN SHORT
PRATIQUE

58 €

Pantalon Trekking

2 en 1 Homme. Coupe droite. 2 poches latérales et 2 poches à l'arrière. 1 Grande poche avec rabat sur les cuisses. Taille avec passant pour ceinture. Fermeture éclair et bouton. 100 % polyester. Enduction en Téflon (traitement déperlant et anti-taches). Tailles : S, M, L, XL, XXL.



29 €

Gilet

Multipoches

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



CHAUD

35 €

Gilet
Warm

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



T-Shirt Victory

11 €

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



Polo
Rugby

QUALITÉ

35 €

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



Sweat-Shirt NewSupreme

23 €

3 COULEURS AU CHOIX

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



NOUVEAU

Cravate
fédérale

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.

29 €



Drapeau
fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre,
livré prêt à poser.

20 €



5 €

Ecussons

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



6 €

Porte-clés fédéral

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

3 €

Pin's
inox

Diam. : 22mm.

Bon de commande

merci de livrer cette commande

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

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





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.**

NOUVELLES STRUCTURES 2016



M/P **LES ULM DE CORTE**
AERODROME DE CORTE - RN 200
20250 CORTE ☎ 06-11-49-19-97

M **ASSOCIATION POUR LA FORMATION
AERONAUTIQUE (AFAERO) LA PUCELAIS**
35150 AMANLIS ☎ 06-98-89-16-23

M **ULM COLMAR**
47 ROUTE DE STRASBOURG
68000 COLMAR ☎ 06-64-19-17-86
➤ www.ulmcolmar.fr

M **ULM DES 3 BAIES**
ROUTE DE SAINT-JOSSE 62600 BERCK-
SUR-MER ☎ 06-11-60-40-65
➤ www.ulmd3b.jimdo.fr

**A/M/
P** **CORSICA AERO**
AERODROME DE CORTE - RN 200
20250 CORTE ☎ 06-23-85-15-89
➤ www.corsica-aero.com

M/P **AUVERGNE ULM**
AERODROME DE SAINT-FLOUR -
COLTINES 15170 COLTINES
☎ 06-49-80-21-06
➤ www.auvergneulm.fr

M **ASSOCIATION TARNAISE DE VOL A VOILE**
AERODROME DE SALES
GRAULHET MONTDRAGON
81300 GRAULHET
☎ 06-17-96-76-07 M
➤ www.planeur-tarn.fr

M **AEROCLUB LES COLS VERTS**
BASE ULM REMY LEVEQUE
14 ROUTE DE BLOIS 41130 BILLY
☎ 06-81-62-42-83

R **AIRSCAPADES PARAMOTEUR CLUB**
BASE DE AGHIONE - CASONE
20270 AGHIONE ☎ 06-75-43-87-15

M **AEROCLUB DE NEUILLY**
AERODROME DES MUREAUX-VERNEUIL
ROUTE DE VERNEUIL 78130
LES MUREAUX ☎ 06-07-82-29-17
➤ www.aeroclub.neuilly.free.fr

R **REV'ENCIEL**
LE BILLARD 58240 CHANTENAY
SAINT IMBERT ☎ 06-63-72-86-40



11^e SALON INTERNATIONAL DE L'AVIATION GÉNÉRALE

8-9-10 JUIN 2017

AÉROPORT DE LYON-BRON, LFLY

En partenariat avec



AÉROPORTS de LYON

150
aéronefs
exposés neufs
et occasion

300
exposants
et marques
représentées

30'000 m²
de surface
d'exposition

18'000
visiteurs



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

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



IMPORTANT

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

sont
concernées

- ▶ 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 €.



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



"Si j'étais un oiseau"



Le Prix Dominique Méreuze de l'année 2016 est clos.

Nous annoncerons le gagnant lors de la prochaine Assemblée Générale ainsi que le nouveau thème de l'année 2017.

JE VOLE, JE M'ASSURE !



PARAMOTEUR



PENDULAIRE



MULTIAxes



AUTOGIRE



ULM HELICO



AEROSTATS



AIR COURTAGE ASSURANCES



Votre courtier d'assurance
spécialiste de l'ULM



0 800 777 107



ffplum@air-assurances.com

Consultez-nous pour vos assurances...

Responsabilité Civile et Casse ULM
Hangar de parking d'aéronefs
« SUP'AIRSPORTS », l'individuelle accident du pilote multi-activités
Assurance de vos prêts immobiliers
RC des professionnels de l'aéronautique



Demande de devis sur www.air-assurances.com

