

The logo of the Fédération Française d'Ulm (FFU) is a circular emblem. It features a stylized flower or sunburst design in the center, composed of multiple petals or rays. The left half of the design is blue, and the right half is red, with a white center. The text "FFU" is at the top and "FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM" is at the bottom, both in a circular arrangement following the shape of the emblem.





Le temps d'une mandature

Voilà, une mandature qui s'achève et qui aura été marquée profondément par le décès de notre ami Dominique Méreuze. Ce fut un vide immense auquel il faut bien le dire, nous n'étions pas préparés.

C'est dans ces moments difficiles que la solidité de notre Fédération a été mise à l'épreuve et c'est dans la difficulté que les hommes se révèlent. Nous avons pu mesurer combien la grande majorité des membres du Comité Directeur que vous aviez choisi il y a quatre ans a été solide, a tenu bon et a fait en sorte que la ligne politique de notre programme soit maintenue coûte que coûte.

Je tiens à remercier au nom de tous les adhérents de notre Fédération ceux et celles qui par leur travail et leur abnégation ont su faire en sorte que cette mandature ne se transforme pas en chaos.

Vu de l'extérieur, on a du mal à imaginer la somme de travail que représente un engagement fédéral. Il ne suffit pas de mots, encore faut-il mouiller sa chemise, être présent aux innombrables réunions, aux nombreuses concertations qui sont indispensables au bon fonctionnement d'une fédération.

L'engagement bénévole au profit des autres prend ici toute sa signification, donner de son temps, de son énergie, quelquefois au détriment de sa vie familiale ou en empiétant sur sa vie professionnelle est un acte fort qui mérite attention et reconnaissance.

Dans quelques jours, vous allez désigner les membres chargés, pour les quatre prochaines années, de conduire et d'assurer le développement de notre activité. Je suis sûr de votre capacité à mesurer l'importance de ce choix.

Nous avons essayé de rassembler des volontés, des aptitudes, le tout dans un esprit fédéral pour vous proposer une équipe capable de faire en sorte que le prochain Comité Directeur soit en mesure de travailler en cohérence sur un programme défini avec la meilleure efficacité possible.

C'est vous qui déciderez de l'avenir de notre activité, de ce que sera notre Fédération et du devenir de l'ULM à la française.

Ne vous trompez pas, nous avons encore de nombreux combats à mener et la cohésion de l'équipe aux manettes sera tout à fait primordiale.

A titre personnel, je vous remercie des nombreux soutiens que vous m'avez témoignés, les dossiers difficiles ont été traités et nous avons jeté les bases d'une modernisation de notre Fédération. Ma seule ambition a été de faire de mon mieux pour que notre passion du vol puisse encore longtemps être partagée par le plus grand nombre et dans les meilleures conditions possibles.

Restez vigilants et prudents !..



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM



Le dernier numéro...

Ce numéro d'ULM-Info est le dernier de la mandature 2013-2017. Nous y avons fait figurer le programme fédéral que nous avons élaboré avec Dominique Méreuze.

Vous pourrez ainsi juger de ce qui a été fait et de ce qui reste faire. Nous n'avons pas de quoi rougir ! Ne l'oublions jamais, tout cela est principalement fait par des bénévoles, qui donnent leur temps, leur énergie pour notre activité. Bien sûr, tout est perfectible et il y a de nombreuses choses à faire encore.

Pour ma part, ce sera aussi le dernier numéro comme rédacteur en chef, rôle que j'ai tenu, avec une période d'interruption, pendant plus d'une dizaine d'années. Nous avons fait évoluer ULM-Info pour en faire un des magazines aéronautiques les plus lus (17 000 exemplaires).

Son axe éditorial a toujours été celui porté par la Fédération. Il est important dans le méli-mélo de l'information actuelle d'avoir des supports cohérents. Le papier a encore un bel avenir à côté de la nécessaire évolution de l'offre numérique.

Bonne lecture, beaux vols.



Sébastien Perrot
Rédacteur en Chef



Sommaire 99

- 2 Editorial**
Pierre-Henri Lopez
- 4 L'actualité ULM**
- 6 Europe et ULM**
Louis Collardeau
- 9 L'équipe de France à l'honneur au CNOSF**
- 10 Sécurité**
Eric Galvagno
- 12 Espace aérien**
Gérard Coffignot
- 14 PRIX 2016 Dominique Méreuze**
- 16 Comités régionaux**
René Viguié et Noël Mazaudier
- 17 Sport, le groupe France Paramoteur**
Pascal Vallée
- 18 Compétitions, les nouveaux équipements**
Xavier Le Bleu
- 20 Juridique**
Serge Conti
- 23 La Fédération en quelques chiffres**
- 25 Radio 8.33, le point**
Pierre-Henri Lopez
- 26 Tour ULM 2017**
Sébastien Perrot
- 27 Petit dictionnaire amoureux...** *Pierre-Jean Le Camus*
- 28 Sécurité**
Thierry Couderc
- 29 Réforme Instructeur**
Pierre-Henri Lopez
- 30 Programme de mandature 2013-2017**
- 36 Basulm** *Pierre-Henri Lopez et nouveaux clubs*
- 38 Aides fédérales**

la boutique
fédérale



**Nouvelles
adresses**

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



Anciens numéros

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



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

Directeur de la Publication : Pierre-Henri Lopez
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot
Ont collaboré à ce numéro : Pierre-Henri Lopez, Sébastien Perrot, Louis Collardeau, Serge Conti, Thierry Couderc, Eric Galvagno, René Viguié, Gérard Coffignot, Xavier Le Bleu, Pascal Vallée, Noël Mazaudier, 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 16 850 exemplaires.
ULM Info 99 © Tous droits réservés FFPLUM - 03.2017

2017, LES DATES à retenir

04 | 2017



Du vendredi 28 avril au mardi 9 mai, dans le cadre de la coopération de la FFPLUM avec la FTSAAA (Fédération Tunisienne des Sports Aériens et Activités Associées), nous vous informons de la **programmation du Tour ULM de Tunisie**. Afin de faciliter l'organisation, l'accueil à Marseille et les démarches locales en France, appelez votre contact en France : M. BORAA au 06 15 28 05 12 ou samiboraa@yahoo.fr



Du 5 au 8 avril, le Salon AERO Friedrichshafen.
www.aero-expo.com/aero-en/

05 | 2017



Du 6 au 8 mai 2017
(avec report possible du 3 au 5 juin)
Stage d'initiation à la compétition.
Réservé aux femmes pilotes brevetées et licenciées n'ayant JAMAIS fait les Championnats de France et au-delà.

Lieu en cours de validation. Prise en charge hébergement et instruction. Animateurs-compétiteurs : Laurent Salinas (paramoteurs) & Jean Michel Serre (classic-class).
Contact : Monique Bouvier au 06 62 85 07 40.

06 | 2017



8-9 & 10 juin,
Salon France Air
Expo Lyon, aéroport
Lyon Bron - LFLY.
Infos en p24.
franceairexpo.com

Samedi 17 juin 2017
(report au 24/06 si intempéri)
1^{er} rassemblement ULM à Carpentras.
Aérodrome Edgar Soumille - LFNH. Cet événement est ouvert à toutes les catégories d'ULM. Des animations sont prévues, ainsi qu'un vide grenier orienté aéronautique et un mini rallye découverte. Barbecue à midi, et le soir Paella géante sur réservation. Il sera possible de camper sur place, nous pouvons également nous occuper de rechercher des chambres d'hôtes ou hôtels.
Pour toutes informations complémentaires :
Jean-Pierre Scatena au 06 51 12 39 57.



Du 19 au 25 juin, le Salon du Bourget, Aéroport du Bourget (LFPB).
La FFPLUM y sera présente sur le Stand du CNFAS. www.siae.fr/



mondialairparamoteur.com

06 | 2017

Du 23 au 25 juin,
Mondial Air Paramoteur
Aérodrome de Blois -
Le Breuil (LFOQ)

07 | 2017



Les 7,8 & 9 juillet,
14ème Rassemblement national
des femmes pilotes ULM.
Aérodrome de Chambley (LFJY)
en Lorraine. Contact : Monique
Bouvier au 06 62 85 07 40.



Du 20 au 30 juillet, World Games 2017
[www.theworldgames.org/
the-sports/sports/trend-sports/air-
sports-parachuting-paragliding](http://www.theworldgames.org/the-sports/sports/trend-sports/air-sports-parachuting-paragliding)
à Wroclaw - Pologne.



07 | 2017

Du 1^{er} au 9 juillet 2017,
(Epreuves du 2 au 8 juillet).
Championnats de France
ULM 2017 (toutes classes
en simultané). Aérodrome
de Blois - Le Breuil (LFOQ).



Du 22 au 29 juillet 2017
22ème édition du Tour ULM.
Les inscriptions sont closes pour
cette année. Infos p26.





DE LA MASSE DES ULM... ET DE L'EUROPE



Cela n'échappe à personne, la masse des ULM fait débat au sein de l'Union Européenne... entre les pays pro-600 kg et 45 kt vitesse mini qui évoluent déjà dans un cadre réglementaire proche de l'aviation certifiée (CS-LSA et VLA), et les défenseurs d'une aviation ultra-légère fondée sur notre modèle déclaratif historique français avec une masse max. au décollage (MTOM) de 450 kg et une vitesse mini de 35 kt (65 km/h).

Ce début février, nous venons de recevoir un nouveau document de travail sur le projet de l'annexe I émis par le Conseil de l'Union Européenne. On y trouve notamment un comparatif entre la réglementation actuelle (35 kt mini/ MTOM 450 kg) définie par l'annexe II, et les propositions pour la future Annexe I du Parlement Européen (45 kt/MTOM 600 kg) et du Conseil Européen (35 kt et MTOM selon réglementation propre à chaque pays).

Pour faire court, le Conseil de l'UE représente les chefs de gouvernement de l'UE, leurs ministres, et leurs experts. Le Parlement de l'UE, quant à lui, représente les citoyens européens par le biais des conseillers européens élus dans chaque pays.

	Commission proposal: COM(2011)603 final	European Parliament Law- making amendment, PE Amendment 14	Council General Approach: ST/14469/16-1302	Presidency proposal remarks
1	(a) aircraft having the stall speed or the maximum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS) and having no more than two seats, as well as helicopters and powered parachutes having no more than two seats, that have a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:	(a) aircraft having a stall speed or the maximum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed (CAS) and having no more than two seats, as well as helicopters, balloons, and powered parachutes having no more than two seats, that have a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than 600 kg for aircraft and 450 kg for balloons and powered parachutes, excluding fuel of no more than 25 kg, as recorded by the Member States;	(a) aircraft having the stall speed or the maximum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS) and powered parachutes, balloons and powered sailplanes having no more than two seats, and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:	
10	(i) > 250 kg for a land plane helicopter, single-seater; (ii) > 450 kg for a land plane helicopter, two-seater; (iii) > 330 kg for an amphibian floatplane helicopter, single-seater; (iv) > 450 kg for an amphibian floatplane helicopter, two-seater;		(i) > 330 kg; (ii) > 450 kg; (iii) > 330 kg; (iv) > 450 kg	

Extrait des propositions de future annexe I partie 8 à 14.



A ce jour, il y a donc une divergence notoire entre les propositions des 2 instances de gouvernance de l'UE, mais au final il n'y aura qu'un seul texte voté par l'Union Européenne.

Il faut bien comprendre où sont les pouvoirs et les influences au sein de ces instances, sans trop attendre du côté de l'EMF (Fédération Européenne de l'ULM) qui est désormais sous l'emprise des pro- 600 kg (voir article précédent d'ULM info).



Dans ce contexte, la France ne doit pas se tenir à l'écart de ce débat majeur pour l'avenir de notre activité et il convient donc d'être force de proposition. Par ailleurs, il nous faut aussi prendre en compte la réalité d'une situation où les ULM se sont sophistiqués et ont eu tendance à prendre de « l'embonpoint » au fil des années, c'est un peu la rançon du succès !

Stexupéry
BASE ULM

Importateur
Exclusif France

Pièces détachées NYNJA
et SKYRANGER
pour Pros et Particuliers

FL
FLYING LIGHTS

NYNJA
So easy to fly

KITS et "PRÊTS À VOLER"
disponibles sur commande

47360 Montpezat d'Agenais - Tél. 05 53 95 08 81
ulmstex@orange.fr - www.ulmstex.com

BERINGER

Un train d'avance...

ROUES
FREINS
TRAINS D'ATERRISSAGE

Gain en poids
en qualité
en sécurité

AERO
FRIEDRICHSMANN

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

Publicité

C'est pourquoi, lors de son dernier Comité Directeur du 28 et 29 janvier 2017, la FFPLUM a engagé une prise de position innovante, adoptée par un vote à l'unanimité des membres présents du CD, et portant sur ces points essentiels pour l'avenir :

► La FFPLUM ne s'opposera pas à l'engagement d'une étude conjointe avec la DGAC dont l'objet serait de redéfinir la masse maximale au décollage d'un ULM, sous la stricte condition de ne toucher à aucun point des principes fondamentaux du régime déclaratif.

► Concrètement, sous réserve que les futures textes européens appelés à succéder à l'actuelle annexe II le permettent, il s'agirait de ne pas modifier la masse à vide actuelle de nos ULM, tout en se donnant la possibilité d'embarquer 2 personnes de 85 kg (crew member standard EASA) avec 50 litres de carburant soit 36 kg.

- Cela autoriserait dans certains cas une masse maximale décollable jusqu'à 500 kg maximum.

- Cela ne serait bien sûr applicable qu'aux ULM dont le constructeur aura approuvé l'augmentation par une modification du dossier de référence pour autoriser une MTOM supérieure à 450 kg + 25 kg avec parachute.

- La démonstration de la vitesse mini de 65 km/h (35 kt) qui est la caractéristique essentielle d'un ULM, ne devrait en aucun cas être modifiée.

► Par le biais des représentants du CNFAS auprès d'EAS (Europ Air Sport), il faudrait porter cette évolution de la position française auprès du groupe de travail « transport » au sein du Parlement Européen en vue de sa prise en compte dans la future annexe I, tout en préservant la possibilité de laisser le choix à chaque pays de conserver une réglementation ULM spécifique, ceci afin de ne pas se voir imposer les contraintes déjà en place dans certains pays.

► Cette approche pragmatique proposée par la FFPLUM permettrait de clarifier une situation non maîtrisée et, par ailleurs, d'adopter une position cohérente au sein de l'Union Européenne, où chaque forme d'aviation aurait sa place et son rôle entre l'ULM, le CS-LSA, le VLA et l'aviation certifiée traditionnelle. Contrairement à l'avion, n'oublions pas que la réglementation ULM doit être appropriée à nos 6 classes d'aéronefs.

Pas de doute que ce sujet va susciter des débats, mais plutôt que subir une situation, soyons les acteurs de notre destin.



Louis Collardeau
Président de la Commission
des affaires européennes,
membre du Comité
Directeur



Publicité

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*

MAINTENANCE
VENTE HÉLICOPTÈRE CLASSE 6
Distributeur H3

231€*
1 heure de vol
incluant l'assurance et le carburant

FORMATIONS PERSONNALISÉES
SUR LH 212 - H3 - CH7

CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

HTC 130

AERO FRIEDRICHSHAFEN
STAND B2-209

Hélicoptère Ultra Léger
bi-place côte à côte

Cyclique instrumentalisée

Système de sécurité innovant

Motorisations innovantes

Système de transmission innovant

Aérodrome de Montpellier Mèze
28200 MONTELMAR - Drôme - France
+33 (0) 6 36 84 84 13 - +33 (0) 4 75 04 21 02
www.heli-tech.fr - heli-tech@lee.fr



L'ÉQUIPE DE FRANCE À L'HONNEUR



**de gauche à droite,
en haut :** Laurent Assié,
Michaël Peltin, Yann Leudière,
Thomas Petit et Alexandre Mateos
en bas : Franck Simonet,
Agathe Fernandez, Fabrice
Breuzard, Christelle Breuzard
et Marie Mateos



Après une saison sportive très réussie, l'équipe de France paramoteur a été conviée le mercredi 25 janvier à la Soirée des Champions organisée par le Comité National Olympique et Sportif Français.

Les champions médaillés d'or en 2016 se sont réunis pour une soirée festive dans l'enceinte du Comité à la Maison du sport français devant le stade Charléty à Paris. Malgré l'éloignement, les pilotes n'ont pas hésité à répondre présent, accompagnés de Pierre-Henri Lopez et Xavier Le Bleu.

Les membres de l'équipe de France paramoteur, entre autres champions du monde par équipe, ont été appelés un à un sur l'estrade pour recevoir des lots, et le couple Matéos a répondu aux questions de l'animateur Laurent Luyat, journaliste sportif. Il est à noter que la présence de l'ULM à cet événement est la meilleure représentation sur la scène sportive dont il peut bénéficier.

crédit photo CNOSF/KMSP





L'incidence c'est mieux qu

Il en va de certaines orientations ou habitudes qui sont prises
comme de certains rendez-vous ratés, quand c'est trop tard, c'est trop tard !

C'est le cas de l'incidence, paramètre le plus essentiel à la conduite de notre vol, meilleur allié pour nous éviter une perte de contrôle en vol, qui se retrouve beaucoup moins cité que le terme "assiette" dans nos briefings ou dé-briefings.

On entend, au détour des conversations entre un instructeur et son élève : *"attention à ton assiette au décollage et en montée"* mais rarement *"ton incidence était trop forte"...*

Pourquoi ?

Plusieurs raisons se cumulent pour trouver
une explication à cet état de fait.

Tout d'abord, rappelons-nous que l'incidence est l'angle formé entre l'axe longitudinal de notre appareil et le vent relatif (entre la corde de profil d'une aile et le vent relatif pour les puristes). Les anglo-saxons, pragmatiques dans l'âme, parlent d'angle d'attaque (A.O.A = Angle Of Attack), ce qui est bien représentatif de "l'attaque" des filets d'air sur un profil...

On devine alors, tout de suite, une des explications au manque de notoriété de notre angle d'incidence :

Il n'est visualisable facilement par le pilote que lors du vol en palier, où il se confond alors avec l'assiette (angle formé entre l'axe longitudinal de l'appareil et l'horizontale). Pour toutes les autres phases du vol, difficile de le trouver "en lecture directe"....

Tiens, voilà une des autres raisons qui en découlent : l'invention de l'horizon artificiel en 1802, qu'il ne destinait pas à un usage aéronautique, par Georges Odierne, a été récupérée par nos "faucheurs de marguerites", autrement dit nos pionniers du plus léger que l'air, qui en ont fait un instrument central pour le pilotage et ont, de fait, pris l'habitude de piloter une assiette et pas une incidence. C'est ainsi que tous les apprentis-pilotes, qui ont suivi, ont été formés de la sorte...

C'est pourquoi, de nos jours, si l'on se réfère à tout ce qui vole, il y a très peu d'appareils équipés d'incidence-mètre, et seul Air Inter en son temps sur les A320, et aujourd'hui nos pilotes de l'aéronavale, soumis aux rigueurs d'un pilotage de précision au cours de l'appontage, ont utilisé ou utilisent cet instrument pourtant si pratique et si fiable...

UTILE !



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



ce, ue l'assiette !

Quel est l'intérêt de connaître son incidence ?

Là encore, un rappel s'impose.

Arrêtons de dire que l'on décroche à une certaine vitesse, si cela n'est pas faux, ce n'est pas exact non plus. En effet, le décrochage des filets d'air, sur un profil, a lieu à une incidence fixe qui se situe juste après l'incidence de portance maximum. Cette valeur d'incidence (généralement de l'ordre de 18° sur nos machines) est indépendante de la masse et des conditions du jour extérieures.

Il ne s'agit donc pas d'une perte de vitesse car l'élément déterminant pour désigner ce phénomène n'est pas la vitesse relative mais l'angle d'incidence. La vitesse que l'on va lire sur l'anémomètre au moment du décrochage, est complètement dépendante des conditions du jour, masse, température extérieure, pression et est donc variable.

Par exemple : en vol rectiligne, un aéronef décrochera toujours au même angle d'incidence, quelle que soit sa charge, mais pour des vitesses croissant avec celle-ci.

Par conséquent, il suffirait au cours d'un vol, quelle qu'en soit sa phase, de ne jamais approcher l'angle d'incidence maximum pour se prémunir de toutes pertes de contrôle, du décrochage involontaire, à la mise en vrille accidentelle, etc.

Mais vous me direz, sur nos machines point d'incidence-mètre et seule l'assiette peut être estimée à tous moments !!

Il nous faut, alors, faire appel à la fois à nos sens, notre expérience et nos connaissances.

Ainsi, lorsque l'on "voit" que l'on vole aux grands angles, faible vitesse et vario à tendance négative, la première action à effectuer est de diminuer son incidence, c'est-à-dire pousser sur le manche, tirer sur la barre ou lâcher les suspentes.

Plus généralement, toute sensation de "nez haut" par rapport à votre ordinaire sur votre machine, que ce soit suite à une action involontaire à cabrer ou une turbulence forte, doit tout de suite vous faire réagir : diminution de l'incidence, aile(s) à plat et puissance réajustée !!

Redonnons à l'incidence les lettres de noblesse qu'elle mérite, car même si nous la négligeons et ne pensons pas beaucoup à elle, elle fait partie intégrante de notre vol et est le cœur de la conduite d'un aéronef quel qu'il soit.

S'il n'y a qu'une chose à retenir, c'est de toujours avoir à l'esprit que : la marge que je me donne par rapport au vol aux grands angles, c'est directement la marge de sécurité des vols dont je dispose pour me prémunir de ce qui a tué encore de nombreux pilotes l'année dernière, c'est-à-dire la perte de contrôle en vol.



Eric Galvagno
Membre de la Commission
sécurité FFPLUM

Un exemple d'instrument incidence-mètre



L'information d'angle d'incidence est donnée par secteur et par couleur : **vert** je suis à plus de 1,45 de la vitesse de décrochage du jour, **jaune** entre 1,45 et 1,3 c'est idéal en tour de piste, **bleu** c'est le secteur à adopter en courte finale, et **rouge** je décroche... facile et intuitif plus besoin de regarder son anémomètre !!!



Ici un exemple de capteur dont on peut trouver les plans de réalisation sur Internet.

L'ESPACE... D'UNE OLYMPIADE !

D'ici quelques jours, une nouvelle assemblée générale élective va permettre de désigner le Comité Directeur de notre Fédération pour les quatre années à venir.

Avant que cette période quadriennale s'achève, laquelle, fédération sportive oblige, correspond systématiquement à une olympiade, je veux d'abord et avant tout remercier les pilotes ULM qui depuis quatre ans, voire beaucoup plus pour certains, représentent la FFPLUM au sein des sept CCRA-GALS des DSAC-IR du territoire métropolitain, mais aussi ceux qui nous représentent dans les sept commissions de discipline de ce même territoire auxquelles s'ajoutent les deux commissions siégeant à la DSAC- Antilles-Guyane et à celle de l'Océan Indien.

Ces bénévoles sont ceux dont les noms figurent dans le tableau ci-dessous :

DSAC-IR	CCRA-GALS	COMMISSION DE DISCIPLINE
NORD	AZZOUNI Mohamed SOUNY Philippe ALITCH Christian	PRIGNOL Jean-Luc VERRIELE François
NORD-EST	SCHNEIDER Richard CAUMONT Jean-Pierre	FRITSCH Pierre PARMENTIER Sylvain
CENTRE-EST	CHEVALLET Jean-Marc COLLARDEAU Louis	COLLARDEAU Louis CHEVALLET Jean-Marc
SUD-EST	COFFIGNOT Gérard GIBERT Jean-Christophe QUILLICI Alain	HIRMKE Michel COFFIGNOT Gérard
SUD	MARTI Michel RASCALOU Bruno HIRMKE Michel	HIRMKE Michel RASCALOU Bruno MARTI Michel
SUD-OUEST	ESNAULT Bernard	BOUCHERAT Philippe LACASSAGNE Thierry
OUEST	RUAUX Michel ROBERT Jean-Yves	MILLASSEAU Joël LEDORZE Anne-Marie
ANTILLES-GUYANE		SIEBER Alain JANTOT Roland AGNEL Rodolphe
Océan Indien		LOUGNON Rodolphe GOULOUMES Didier

Je me permets d'y ajouter un nom, celui de Ghislaine Mougenot, la coordinatrice des experts « Espace Aérien » des fédérations du CNFAS, qui participe à toutes les réunions des différents CCRA-GALS lorsque les dates de ceux-ci ne se télescopent pas !

L'implication de nos participants aux CCRA-GALS est essentielle pour nous permettre de pouvoir continuer à voler avec le moins de contraintes possible compte tenu de celles imposées par les gestionnaires de la circulation aérienne civile et militaire.

C'est dans ces instances que deux fois par an, sont proposées par ces gestionnaires de l'espace aérien toutes les modifications ou créations d'espaces permanents ainsi que les modifications ou créations d'activités de l'ALS figurant à l'AIP. Nos représentants par leurs avis favorables ou défavorables aux saisines proposées peuvent ainsi réguler tant que faire se peut les appétits d'espaces des civils et des militaires. Suivant les saisines, il arrive que parfois en amont du CCRA-GALS des réunions de concertation soient nécessaires. Ils sont également consultés régulièrement par courriels pour exprimer toute remarque qu'ils jugeraient utiles lors des créations de SUPAIP ou de NOTAM destinés à générer des espaces temporaires.

Quant à nos représentants qui siègent dans les Commissions de discipline, ils permettent d'assurer la meilleure équité possible pour ceux d'entre nous qui, le plus souvent involontairement, sortent « un peu » du cadre réglementaire défini par l'administration.

Rappelons à ce propos que ces commissions de discipline se veulent à visées pédagogiques et que les sanctions qui peuvent être prononcées sont assez souvent assorties d'injonctions de remise à niveau ; contrôlées ou non ensuite par un instructeur de l'activité pratiquée par le pilote sanctionné voire par un pilote inspecteur de la DSAC organisatrice de la commission.

Il est extrêmement important que nos représentants fassent privilégier l'aspect pédagogique plutôt que le seul aspect répressif qui peut toutefois demeurer nécessaire quand il y a intention manifeste de s'affranchir de la réglementation !

Bien ; ces remerciements me tenaient à cœur et je tenais vraiment à les exprimer !



Mais la fin d'un mandat, c'est aussi l'occasion de se retourner pour voir le chemin parcouru. Pour l'espace aérien, s'attacher à faire un bilan exhaustif est totalement irréaliste si l'on considère le nombre important de modifications et/ou de créations d'espaces effectués dans chaque région régie par sa DSAC-IR. Si globalement on peut être satisfaits des résultats obtenus, citons pêle-mêle : le 8.33KHZ (subventions et dates de report), l'accès de certaines classes d'ULM aux AD possédant des procédures IFR (tous en région Auvergne Rhône Alpes ; merci Louis ! Presque tous ailleurs), des ZRT à minima en dimensions et en nombre pour le Tour de France Cycliste, le comblement des trous météorologiques grâce à la possibilité d'utilisation des stations Radôme offerte récemment par Météo-France ; il reste quelques dossiers pour lesquels toutes fédérations confondues nous ne sommes pas parvenus à un accord satisfaisant. Je pense en particulier à la demande récurrente d'un couloir EST-OUEST pour traverser les espaces militaires de la zone centre lorsqu'ils sont actifs, ou faire passer l'outil AZAR de démonstrateur à opérationnel, même si, son intégration au projet SOFIA est largement envisagée avec toutefois le bémol d'une réalisation complète de ce projet à l'horizon 2020 seulement.

Ne pouvant plus agir sur le passé, il me paraît dès lors important de mettre en exergue un certain nombre de points qui devront nécessiter à l'avenir une vigilance accrue !

Il y a d'abord l'intégration de l'activité drones civils dans la CAG ; une réglementation européenne devrait en effet voir le jour d'ici 2025 ; il faudra alors faire cohabiter deux modes de fonctionnement : le « voir et éviter » avec le « détecter et éviter », selon moi incompatibles ; d'où probablement un équipement supplémentaire, lui compatible, à embarquer dans nos machines ! Quid alors des paramoteurs hors chariots ? On peut déjà avoir une petite idée de l'ampleur du problème en remarquant que fin 2016, il y avait déjà 2 400 opérateurs professionnels de drones pour 4 200 engins (+ 300 000 drones de loisirs vendus !). Les drones militaires volent actuellement en espaces ségrégués et devraient continuer à le faire.

Autre tendance à l'accroissement, celui du nombre d'éoliennes avec conjointement celui de leur hauteur. Passer de 130 m à 180 m et c'est 25% d'énergie supplémentaire produite ; mais on est alors au-dessus de 500 ft sol ! Rechercher le vent sur les crêtes est une autre tendance et là, vol libre et vol à voile sont directement concernés dans leurs pratiques. Quelques chiffres également pour apprécier l'impact futur :

28% du territoire terrestre français est utilisable pour l'éolien, une éolienne « standard » c'est 2.3 MW, sont installés actuellement 12 000 MW, perspective, 25 000 MW en 2023 soit près de 6 000 éoliennes « standard » supplémentaires. Aïe !

A surveiller également la mise en œuvre des ATZ, RMZ, TMZ, zones introduites par SERA dont on sait déjà chez nous qu'il n'y aura pas d'ATZ sans RMZ qui lui soit liée et dont les dimensions « à adapter au plus juste besoin » restent floues et de toutes façons supérieures aux 2 NM/2000ft que nous voudrions voir appliquer comme elles le sont actuellement en Grande-Bretagne. Petits conflits en perspective.

Côté Défense malgré les OPEX, les mesures de sécurité intérieure, les expérimentations des nouveaux vecteurs aériens, les entraînements des personnels, les temps d'occupation et dimensions des espaces dévolus restent sensiblement constants y compris pour 2017. Maintenant trop de paramètres entrent dans cette équation « Défense » pour avoir une vision précise du futur.

Pour terminer sur une note de vigilance optimiste, on pense que la DSNA a pris en compte nos arguments prouvant que les itinéraires VFR recommandés en espaces de classe E ou G, en concentrant le trafic, sont dangereux en plus d'être parfaitement inutiles. A suivre quand même sans relâcher la pression.

Une olympiade va s'achever ; une autre commence avec pour nous cette assemblée générale électorale du 25 mars. Sachez que pour des raisons strictement personnelles liées à des événements familiaux j'ai décidé de ne pas me représenter à cette élection.

Je vous remercie de la confiance que vous m'avez accordée il y a maintenant quatre ans, j'espère ne pas l'avoir déçue.

Je souhaite à mon successeur dans cette fonction, que ce soit Christian Gaillard, le pilote que j'ai présenté fin janvier à notre dernier comité directeur (s'il est élu !) ou tout autre qui le serait à sa place, toute la réussite possible au service de la FFPLUM.

.....



Gérard Coffignot

Membre du Comité Directeur de la FFPLUM - Président de la Commission Espace Aérien - Discipline de la FFPLUM

Annexe / Abréviations utilisées

AD = Aérodrome
 ALS = Aviation Légère et Sportive
 ATZ = Airport Traffic Zone : zone de circulation d'aérodrome
 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 500 ft) de la France métropolitaine. Ce n'était qu'un démonstrateur)
 CNFAS = Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives
 DSNA = Direction des Services de la Navigation Aérienne
 CAG = Circulation Aérienne Générale
 CCRAGALS = Comité Consultatif Régional de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive
 OPEX = Raccourci militaire pour : Opérations Extérieures
 RMZ = Radio Mandatory Zone : zone à utilisation de radio obligatoire
 SOFIA = Services Orientés Fourniture d'Informations Aéronautiques
 TMZ Transponder Mandatory Zone : zone à utilisation de transpondeur obligatoire



En 2016, la Fédération a décidé de mettre en place un prix Dominique Méreuze pour récompenser des jeunes licenciés de moins de 18 ans autour d'un thème et selon un support qui changeront chaque année. Pour la première édition, nous avons choisi le thème "si j'étais un oiseau" sous une forme poétique versifiée ou en prose. Ce thème avait été proposé à Dominique Méreuze par le journal Lacroix. Malgré la difficulté et la nouveauté, de nombreux jeunes ont répondu. Nous les avons tous remerciés individuellement, ils ont ainsi reçu un livre sur l'histoire de l'ULM. Merci à eux. Un poème nous a cependant plus touchés que les autres. Nous le publions.

Prix Spécial jeunes licenciés



Madame, Monsieur,

Je m'appelle Augustin Collignon, j'ai 16 ans 1/2 et suis en classe de 1^{ère} S à Strasbourg.

Étant passionné par l'aviation depuis mon plus jeune âge, je prends des cours sur ULM multiaxes (tétrax) à l'aérodrome de Strasbourg-Neuhof; ainsi, j'ai la licence FFULM depuis cette année. Je suis aussi titulaire du BIA depuis 2014.

J'ai eu connaissance du Prix Dominique Méreuze à travers le bulletin fédéral trimestriel et suis heureux de vous adresser mon poème de participation.

Je vous en souhaite bonne lecture et espère qu'il vous plaira.

Très cordialement,

Augustin Collignon

Si j'étais un oiseau...

Je serais comme un poisson dans l'eau,
Avec mes ailes me portant de plus en plus haut.
Nulle navigation à préparer,
Les VOR seraient pour moi les sommets.
Je volerais sans radio en formation,
Avec aisance lors des migrations.
Je traverserais les nuages en VFR
Sans perdre mes repères.

Voyageant de continent en continent,
Je ferais connaissance du monde ornithologique.
Expédition avec mes semblables par-delà les océans,
Survolant l'Atlantique voire le Pacifique.

Je franchirais la Manche tel Bélios
Même si je n'étais qu'un moineau.
Et si j'étais un albatros,
Je jouerais les Roland Garros.
Rapace, je plongerais sur les rousperts
A une vitesse digne de Chuck Yeager.
Et si j'étais un condor,
Tel Huginn et Moli, je survolerais l'Océan Atlantique.

Capable de voler au plus sombre de la nuit,
Je rentrerais dans le cercle fermé de ceux
Qui ont le privilège de voler lorsque la lune luit,
S'approchant au plus près des étoiles.

J'inviterais les ados à se rapprocher,
Du fait de leur animal réticent.
Cependant, les petits, les voisins
Seraient pour moi des heures vaines;
Champs paisibles de passionnés,
Hébergeant une grande diversité.
L'oiseau n'est-il pas un oiseau entre deux check-link?
Vivons donc en harmonie autour des pistes!

Kinguin COLIGNON



Prix Spécial Jeunes licenciés 2017

Pour le Prix Dominique Méréuze 2017,
le thème est :

"Mon club ULM"

Support : une vidéo sur l'ambiance du club ULM, maximum 2'30 avec obligatoirement une séquence en vol et vue du terrain, musique et images libres de droit, un descriptif en une dizaine de lignes du contexte de la vidéo, des moyens utilisés vidéo et aériens.

Votre fichier vidéo sera à envoyer par mail à la Fédération (format compressé maximum de 6 Mo) avec la possibilité de mettre en ligne la vidéo ultérieurement sur le site de la Fédération dans un format non compressé, joindre un cv avec cursus scolaire et parcours aéronautique.

Les conditions du concours restent les mêmes :

- être âgé de moins de 18 ans et licencié de la FFPLUM
- les productions devront être remises à la Fédération avant le 6 décembre 2017
- un jury composé sous la responsabilité d'Yvette Méréuze et de la Fédération sera chargé de désigner le lauréat
- le lauréat sera récompensé par un chèque de 500 euros remis lors de l'Assemblée Générale de la FFPLUM ; le déplacement sera pris en charge
- le Prix sera publié et diffusé de la plus large manière par la Fédération

Fichier vidéo à remettre
à la Fédération Française d'ULM
avant le 6 décembre 2017.



Le Paramoteur À L'HONNEUR



Le 31 janvier dernier s'est tenue, à Torcy, la soirée des Bleus de Seine-et-Marne. Cette soirée organisée par le département et le Comité départemental Olympique célébrait les meilleurs athlètes internationaux du département qui ont brillé en 2016.

Parmi eux, deux athlètes mettaient à l'honneur l'ULM et la FFPLUM en montant sur scène pour leur titre de champion du monde de paramoteur catégorie biplace décollage à pied. Notre sympathique couple, **Christelle et Fabrice Breuzard**, ont su susciter l'intérêt des officiels et des spectateurs pour notre sport en répondant aux questions qui leur étaient posées jusqu'à la fin de la soirée.

Ils étaient accompagnés de Mohamed Azzouni, Président du Comité régional IDF, et de René Viguié son Secrétaire qui n'ont pas boudé leur plaisir devant cette présentation et cet engouement. En présence de leurs enfants, Christelle et Fabrice ont montré une image séduisante, sportive et familiale du paramoteur et plus généralement de l'ULM.

Lorsque nous leur avons demandé, nos champions nous ont expliqué : « *Nous avons fait des sacrifices heureusement comblés par la joie de rapporter le titre mondial et de voler. Cette réussite est essentiellement due à l'entraînement, l'équipe extraordinaire qui nous soutient Rultralight, Vittorazi et Dudek pour ne citer qu'eux et qui sont en permanence à l'écoute de nos remarques ou demandes d'évolution. Mais l'élément le plus important est bien entendu la complicité que nous pouvons avoir tous les deux et qui nous permet de passer les obstacles les uns après les autres le plus sereinement possible, ce qui n'est pas toujours évident.* »

Espérant les retrouver à la prochaine soirée des Bleus, la Fédération leur souhaite tous ses vœux de réussite ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe de France.



René Viguié

Président des Comités régionaux et de la vie associative

You'll Never Fly Alone !

En ce début 2017 nous allons tous reprendre les vols ! Impatient des beaux jours pour découvrir de nouveaux terrains, de nouvelles navigations. Pour ceux qui ne sont pas rattachés à une structure, il est difficile de partager ces bons moments, mais il est toujours plus sympathique de voler à plusieurs.

Pour cela : rejoignez un club proche de chez vous, partagez la passion du vol en ULM et participez aux sorties aéronautiques.

Si vous ne connaissez pas les structures de votre secteur, la nouvelle organisation FFPLUM en région met en place un représentant départemental qui est là pour vous aider ! n'hésitez pas à demander ses coordonnées à la Fédération.

Rejoindre un club s'est aussi bénéficier de l'expérience de chacun des membres, de partager les bonnes pratiques, de progresser en performance et en compétences en matière de sécurité.



Bons vols à tous en sécurité !
@bientôt,



Noël Mazaudier
Représentant départemental FFPLUM

RENDEZ-VOUS DE DÉBUT D'ANNÉE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE PARAMOTEUR

Afin de préparer la saison 2017, les pilotes du groupe France paramoteur furent conviés ce 4 février dernier au Siège de la Fédération.

Avec les vingt-trois pilotes présents, l'équipe de la Commission sportive a débriéfé la saison passée qui fut une grande réussite en termes de résultats avec 18 médailles FAI obtenues.

Malgré ces excellents résultats il faut rester lucide, il y a des progrès à faire sur la préparation des équipes, ainsi des axes de travail à mettre en place ont été décidés pour les entraînements futurs afin de consolider les résultats et éviter de laisser la porte ouverte à d'autres nations.

Concernant la saison à venir, il y a beaucoup d'actions à mener pour l'équipe de la Commission sportive :



Slalom :

Nous devons travailler sur le cadre réglementaire avec la DGAC afin de correspondre aux changements réglementaires FAI de la pratique du slalom qui se pratique à présent au-dessus de l'eau. L'objectif est d'être capables d'organiser un entraînement dès cette année au-dessus de l'eau en France.



Classique :

La Commission sportive a acquis de nouveaux GPS pour remplacer les AMOD vieillissant par des FlyMaster. Ces GPS sont munis du live tracking, ce qui pourra être un atout dans l'intérêt potentiel que l'on pourra donner aux futurs compétitions...



Nous avons le souhait de changer chaque année le lieu d'entraînement du groupe pour l'entraînement du printemps, nous faisons donc un appel à candidature pour les clubs souhaitant accueillir le groupe. N'hésitez donc pas à contacter la Commission sportive pour plus d'informations sur les conditions d'accueil.



A très bientôt pour la suite de la saison...

Pascal Vallée

Team leader de l'équipe de France Paramoteur



COMPÉTITIONS : DE NOUVEAUX POUR PLUS



Dans l'ULM-Info n° 91, je décrivais le fonctionnement des dispositifs qu'utilise la Commission sportive pour suivre le tracé précis d'un pilote en compétition. Cette flotte d'appareils est malheureusement en déclin car certaines unités rendent l'âme tandis qu'elles ne sont plus fabriquées depuis plus d'un an !

Dès lors, il y avait nécessité d'envisager l'avenir avec d'autres équipements. Si l'on s'en réfère au cahier des charges de base, trouver un fabriquant est chose facile... enfin, presque !

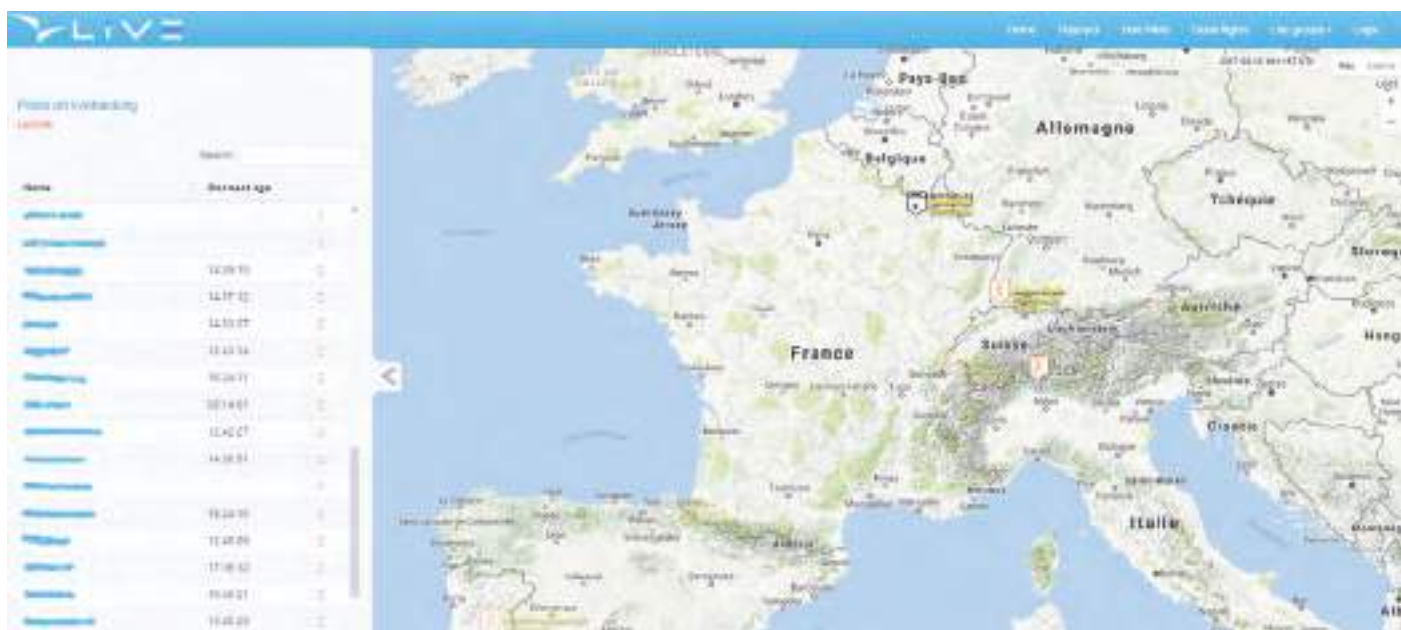
Régularité et précision de la position géographique, enregistrement à fréquence élevée (toutes les secondes), capacité de stockage, autonomie, légèreté de l'appareil, simplicité d'utilisation...

Autant de caractéristiques basiques que l'on ne retrouve finalement que dans peu d'appareils.

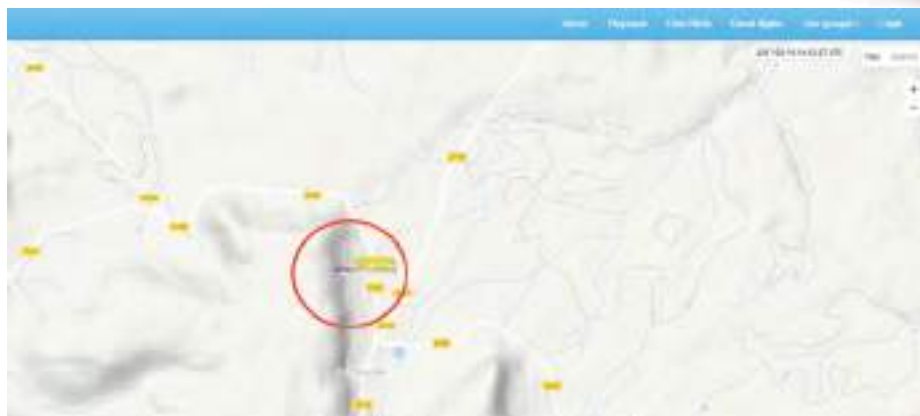
En définitive, la FFPLUM s'est dotée d'une flotte d'une centaine de nouveaux dispositifs regroupant ces critères, avec une fonction supplémentaire bien particulière qu'est la transmission de données en temps réel. Chaque boîtier est effectivement doté d'une

carte SIM (Subscriber Identity Module) qui permet la transmission de données via le réseau GSM (Global System for Mobile Communications). Ce système est très répandu dans le milieu de la géolocalisation.

Le pilote n'a qu'à mettre l'appareil sous tension et le ranger dans un endroit qui ne le gêne pas. Une fois en service, l'appareil va envoyer les coordonnées de l'équipage (latitude, lon-



ÉQUIPEMENTS, DE SÉCURITÉ



gitude, altitude) à un serveur Web qui permettra la visualisation cartographique de son évolution. Outre l'aspect « démonstratif » du système, la localisation précise d'un équipage en difficulté n'en sera que simplifiée et les éventuelles interventions beaucoup plus faciles à coordonner.

Cette technologie apporte donc aussi une fonctionnalité nouvelle en matière de sécurité, d'autant que chaque boîtier est doté d'un bouton « SOS » que l'équipage peut presser pour signaler une situation de danger ou solliciter une demande d'intervention.

Naturellement, chaque boîtier peut être utilisé de façon classique et restituer le fichier de données par une simple connexion USB (Universal Serial Bus), méthode que nous pratiquons jusqu'ici.

Mais afin d'utiliser pleinement les avantages de ces nouveaux appareils, il est évident que nous procéderons différemment en téléchargeant à distance la trace enregistrée par l'équipage.

Lorsque l'on utilise le portail « Live tracking » du fabricant (FlyMaster©), il est possible de zoomer jusqu'à une échelle très fine qui resti-

tue tous les détails du vol d'un équipage dont on suit l'évolution.



Au rang des inconvénients, il n'y a que peu à dire :

- Evidemment, le prix d'un boîtier de ce genre est plus élevé que celui de son « aïeul »,
- Il est nécessaire de déclarer (identifier) chaque appareil sur le site du constructeur pour pouvoir suivre un équipage précis. L'association est faite entre le numéro de la carte SIM et le nom de l'équipage,
- L'autonomie nécessite tout de même une charge quotidienne du boîtier (USB ou secteur),

- Les boîtiers FlyMaster n'utilisent que des batteries spécifiques et donc pas les piles ordinaires du commerce.

L'utilisation d'un forfait GSM n'est pas obligatoire, mais devient nécessaire dès lors que l'on souhaite bénéficier de la transmission de données en temps réel. Si le coût n'est pas exorbitant compte tenu du service rendu, il faut tout de même se méfier des options de « roaming » (coûts générés par une utilisation à l'étranger) qui ont souvent réservé de vilaines surprises aux abonnés insouciants !

2017 sera une année de rodage de ces nouveaux équipements et la Commission sportive pourrait, par la suite, se dessaisir de l'ancienne flotte pour en faire une dotation aux Comités régionaux qui en feraient la demande.

Il est encore trop tôt pour le définir mais si cela devait contribuer à stimuler l'organisation de compétitions régionales, cette option serait une excellente chose et deviendrait une des priorités de la Commission sportive.

Alors, si ce type de technologie vous intéresse à titre privé, professionnel ou associatif, vous pouvez consulter le site du fabricant FlyMaster©

<https://www.flymaster-avionics.com/>

Bons vols à tous !



Xavier Le Bleu
Commission sportive FFPLUM

DE LA “CHECK-LIST” DES ACTIONS NÉCESSAIRES



La pratique aéronautique nous enseigne que les dossiers engagés devant les *“Commissions de Discipline des Personnels Navigants non professionnels”* pour infractions aux règles de l'air, ne sont pas toujours conduits avec la rigueur qui convient :

- soit qu'ils procèdent d'une défaillance dans la présentation du dossier d'infraction,
- soit et/ou qu'ils procèdent de la mauvaise défense du pilote poursuivi qui ne soulève pas tous les moyens légaux propres à faire valoir... et prévaloir tous ses moyens de défense.

Pourtant, les textes de loi sont suffisants pour que soit conduite loyalement et de façon exhaustive l'instruction disciplinaire suivie par des responsables de la DGAC (*rapporteur ou Président de la commission*) qui n'ont pas été les témoins directs des manquements poursuivis et qui sont aptes à apprécier avec objectivité et neutralité la portée des accusations contenues :

- soit dans les *« procès-verbaux d'infraction »* - PVI – dressés par les fonctionnaires et les agents de l'Etat de la D.G.A.C.,
- soit dans les *« constats préalables d'infraction »* - CPI – dressés par des agents qui peuvent avoir connaissance d'infractions à l'occasion de l'exercice de leurs attributions, et, notamment, les contrôleurs aériens, qui transmettent aux fonctionnaires et les agents de l'Etat de la D.G.A.C., les CPI qu'ils ont dressés, lesdits fonctionnaires et agents rédigeant alors et éventuellement un procès-verbal d'infraction.

L'objectif pour le pilote poursuivi est de tenter, dans un premier temps, même si l'infraction est avérée, de générer pendant le cours de l'instruction une décision de classement sans suite !

1. Sur la première approche du pilote exploitant le contexte dans lequel l'infraction a été constatée

Avant d'aborder le droit stricto sensu, tout pilote poursuivi doit exploiter l'environnement dans lequel l'infraction est supposée avoir été commise, ce qui souvent conduit à apprécier la « qualité professionnelle » des contrôleurs aériens souvent à l'origine des poursuites disciplinaires, puisqu'ils en sont les premiers témoins.

Or, si les pilotes défaillants ne sont pas toujours de bonne foi !, il peut en aller de même des contrôleurs aériens, soit qu'ils se trompent de bonne ou de mauvaise foi, soit qu'ils aient commis une faute à l'occasion de leurs contrôles, soit qu'ils aient une animosité personnelle contre tel ou tel pilote, (*le fait est rare mais le cabinet de l'auteur de ce billet a eu l'occasion de traiter le cas*) ce que le pilote devra exploiter pour sa défense.

Or, les erreurs ou fautes commises par un contrôleur aérien peuvent être de nature à emporter extinction de la procédure disciplinaire comme la pratique l'enseigne, chacun étant soucieux d'éviter l'extension... ou l'embrassement du litige.

On peut ainsi citer l'exemple de ce pilote d'hélicoptère désireux d'entrer dans la CTR d'un grand terrain contrôlé qui contacte plus de dix fois le contrôleur sans recevoir une seule réponse, ne serait-ce que d'invitation à l'attente, et qui décide finalement d'entrer sans clearance dans la CTR. Le contrôleur prend finalement en charge

POUR ENGAGER LA DÉFENSE CONSTRUCTIVE D'UN PILOTE D'ULM POURSUIVI DEVANT LES COMMISSIONS DE DISCIPLINE DE LA DGAC.

le pilote puis - pendant la finale du pilote ! - se met à lourdement l'invectiver pour sa pénétration dans la CTR sans clearance et l'invite après son posé à se présenter à la tour de contrôle pour relever l'infraction.

Le pilote, une fois posé, refuse par radio de monter dans la tour et fait le grief au contrôleur de l'avoir invectivé en phase de finale en violation de la discipline des contrôleurs. Y faisant suite et sans délai, le pilote délivre mise en demeure au commandant de l'aéroport de lui communiquer la « transcription des échanges de radio communication » en application de l'article 2.4.1.1. de « l'instruction du 9 janvier 2012 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile » NOR - DEVA1131778J ».

Il n'est pas déféré à cette mise en demeure et quoique l'infraction du pilote ait été indiscutablement matérialisée, le dossier est classé par la DSAC compétente.

[On rappelle annexement que les contrôleurs doivent s'abstenir de toute critique personnalisée spécialement pendant les phases d'atterrissage ou de décollage pour d'évidentes raisons de sécurité et dans ces phases de n'adopter que la phraséologie réglementaire. Chacun des participants au Tour 2016 garde en mémoire un incident entre un pilote d'autogire et un contrôleur l'invectivant pour et pendant sa décision de remise des gaz que le commandant de bord estimait - à tort ou à raison, peu importe - légitime pour des raisons de sécurité. L'invective du contrôleur à cette occasion et à ce moment était illicite et... dangereuse avec toutes les conséquences de droit sur la mise en danger de la vie d'autrui].

2. Sur la gestion juridique de la poursuite disciplinaire

On a visé ci-dessus le texte de base réglementant le régime disciplinaire, issu de « l'instruction du 9 janvier 2012 ».

Il n'est pas le seul alors que la jurisprudence du Conseil d'Etat a admis depuis longue date l'application au contentieux administratif et disciplinaire des principes dégagés par la « convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales » et en particulier de son article 6 - conférant droit à un procès équitable - ledit article rappelant que :

« Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle ».

Il échet tout autant de viser ce principe fondamental dégagé par la même jurisprudence du Conseil d'Etat qui rappelle les grands principes de la procédure appliqués notamment aux différentes formations disciplinaires et spécialement :

► le principe du contradictoire qui impose que chaque partie reçoive communication de toutes les pièces produites au cours d'une instance,

► et le principe tout aussi essentiel de l'égalité des armes. (Conseil d'Etat - N° 299517 - Inédit au recueil Lebon - 9ème sous-section - mercredi 10 février 2010 - AFF. SOCIETE CHEVRON REUNION LIMITED.



Car telle est bien la seule question qui importe en matière disciplinaire : la preuve est-elle rapportée par l'autorité poursuivante de l'infraction supposée commise par le pilote poursuivi et qu'il puisse en être débattu loyalement et contradictoirement en connaissance de cause de toutes les pièces nécessaires du dossier ?

Rien n'est moins évident alors que nombre d'actes de poursuites disciplinaires s'ils visent bien les faits poursuivis et les textes enfreints, n'en rapportent pas toujours la preuve.

On peut ainsi viser une récente poursuite disciplinaire engagée par la DSAC-Centre Est, qui faisait grief à un pilote d'Ulm sur le fondement d'un *constat préalable d'infraction* rédigé par un contrôleur :

- de s'être abstenu de respecter les circuits d'aérodromes tels que visés dans la carte VAC du terrain concerné,
- d'avoir pénétré dans le circuit de l'aérodrome sans se signaler et en temps utile,
- d'avoir pénétré dans le circuit à des hauteurs inférieures ou supérieures aux altitudes prescrites dans le circuit d'aérodrome,
- d'être entré directement en étape de base sans autorisation.

Les incriminations étaient lourdes ! Mais quelles preuves en étaient rapportées sauf les déclarations du contrôleur qui, il faut le rappeler, n'est pas assermenté de telle sorte que ses déclarations n'ont pas valeur de vérité !

Le dossier disciplinaire était vide et aucune des preuves visées dans l'instruction du 9 janvier 2012 et spécialement de son article 2.4.1. n'était rapportée.

Aussi, le pilote aidé de son conseil, invitait l'administration à produire, sur le fondement de ce texte :

- les enregistrements radars [*trajectographies ou encore enregistrements de visualisation (images radar)*] étant précisé qu'un enregistrement radar susceptible de concerner l'infraction doit toujours être recherché, même si l'organisme concerné n'est pas doté lui-même de moyens radar de telle sorte que doit au moins figurer au dossier une réquisition faite à cet égard par le contrôleur ayant rédigé le constat préalable d'infraction,

- transcription des échanges de radio communication,
- transcription du message ATIS et/ou du bulletin de la situation du bulletin météo existante au moment des faits,
- transcription des échanges téléphoniques,
- bandes de progression (STRIP) relatives au vol litigieux,
- et plus généralement tous éléments complémentaires susceptibles de fournir une information relative aux circonstances dans lesquelles une infraction aurait pu être commise (*témoignages, photographies, croquis, cartes, etc.*).

Le pilote poursuivi faisait tout autant grief à l'acte de poursuite d'une autre violation de ce même article 2.4.1 de l'instruction du 9 janvier 2012 qui appelle solennellement l'attention des rédacteurs de procès-verbaux d'infraction sur la nécessité « *d'être précis et exhaustif pour établir les PVI* » et qui commande :

- un « *exposé précis des faits* »,
- et spécialement le visa des « *éléments utiles* » permettant d'établir la « *matérialité des infractions relevées* ».

Ce n'était pas le cas ou en tout cas ce principe doit être systématiquement exploité et sera exploité !

En suite des critiques et des demandes du pilote, la commission de discipline incapable ou ne voulant pas y satisfaire et y répondre, décidait de classer le dossier sans audience ni décision !

En résumé, tout comportement critiquable, toute imprécision, toute absence de base légale, toute absence de preuve doivent être exploités aux fins de bâtir une défense constructive étant rappelé cet aphorisme adapté : c'est la liberté d'une poursuite mal engagée qui opprime et l'application de la loi qui affranchit.

.....



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

Tout pour votre plaisir

Concessionnaire
moteurs, hélices,
accessoires, pièces,
révisions

ULM - PPL/H - PPL/A - BL

**Centre de
FORMATION ULM :
Pendulaire - 3 axes
et Autogire**

Pilotes instructeurs
Titre et Maitrise ULM
Formateur - Serge DUC
Reconnaissance professionnelle
(Pilote, etc.)

**Centre de FORMATION ULM
LABEL FEDERAL**

Ouvert 7/7jrs

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

www.ulmparis.com

Publicité

LA FÉDÉRATION EN QUELQUES CHIFFRES



LICENCIÉS

2005	10 532	2011	14 194
2006	11 262	2012	14 221
2007	12 496	2013	14 517
2008	13 108	2014	15 104
2009	13 398	2015	15 453
2010	13 534	2016	15 344

La FFPLUM termine l'année 2016 avec :

15 344 ADHÉRENTS,
soit une légère diminution de 0,7 %, après 12 ans
de progression constante.

924 STRUCTURES ACTIVES
avec au minimum 1 adhérent vs 932 en 2015.



EN 2016

LA FLOTTE

	Nbre	%	ACTIVITÉ PRINCIPALE	Nbre	%
AEROSTAT	22	0,24 %	AEROSTAT	22	0,14 %
AUTOGIRE	601	6,43 %	AUTOGIRE	834	5,49 %
MOT. AUXILIAIRES	45	0,48 %	MOT. AUXILIAIRES	45	0,30 %
MULTIAXES	4 672	50 %	MULTIAXES	9 488	62,46 %
PARAMOTEUR	2 421	25,91 %	PARAMOTEUR	2 803	18,45 %
PENDULAIRES	1 476	15,80 %	PENDULAIRES	1 843	12,13 %
ULM HELICO	107	1,15 %	ULM HELICO	156	1,03 %

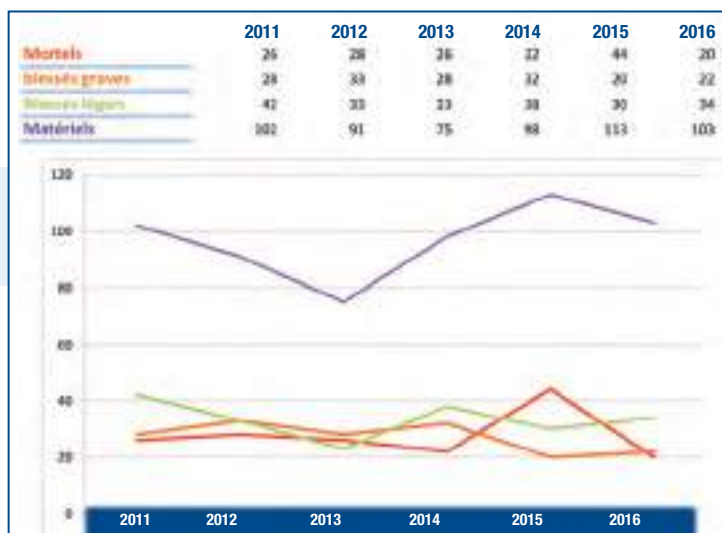
LES JEUNES PILOTES

2016	HOMME	FEMME	CRÉATION	RENOUVEL.	TOTAL.
AUTRE - DE 25 ANS	10	4	6	8	14
ÉLÈVE - DE 25 ANS	400	68	277	191	468
PILOTE - DE 25 ANS	313	24	53	284	337
TOTAL	723	96	336	483	819

LES BASES ULM

2016	TOTAL : 924
------	-------------

L'ACCIDENTOLOGIE 2011 → 2016





11^e SALON INTERNATIONAL DE L'AVIATION GÉNÉRALE

8-9-10 JUIN 2017

AÉROPORT DE LYON-BRON, LFLY

PARTENAIRE OFFICIEL



**OFFRE SPECIALE
LECTEURS ULM INFO**

ENTREE

7€ Au lieu
de 10€

AVEC LE CODE
FFPLU7

Offre limitée aux 500 premiers inscrits.

Enregistrement en ligne impératif avant le 31/05/2017

sur le site www.franceairexpo.com

300
exposants
et marques
représentées

150
aéronefs
exposés neufs
et occasion

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



RADIO 8.33

FAISONS LE POINT

Le règlement européen exige la conversion de l'ensemble des radios équipant les aéronefs privés au pas de 8,33 au 1er janvier 2018. Vous trouverez ci-dessous la répartition du nombre de postes existant sur le territoire national, (chiffres DGAC).

FLOTTE AVIATION GÉNÉRALE					
	CDN	LSA	NB DE RADIO	NB DE RADIO 25	NB DE RADIO 8.33
AVION	6 219	4 982	6 290	4 612	1 678
BALLON	965	157	210	186	24
HÉLICOPTÈRE	542	491	680	445	235
PLANEUR & MOTOPLANEUR	1 772	1 014	1 017	787	230
SOUS TOTAL CERTIFIÉ	9 498	6 644	8 197	6 030	2 167
ULM	15 500	7094	7 807	4 892	2 915
TOTAL	24 998	13 738	16 004	10 922	5 082

La France a sollicité une subvention européenne et dans le cadre de cette demande pour le remplacement de vos anciens postes, nous avons enregistré 2 696 inscriptions.

Vous avez donc pris date sur les listes de la Fédération et vous avez bien fait, mais dans ce dossier très complexe des aides européennes, il ne faut pas s'attendre à un règlement rapide de votre acquisition.

Je rappelle que seules les factures postérieures au 7 février 2017 seront prises en compte accompagnées de la LSA correspondante et qu'il n'y aura pas d'effet rétroactif.

Le montant probable de la subvention sera si elle est accordée, de 20 % du montant de votre facture avec un plafonnement probable à 400 euros pour les équipements fixes et à 120 euros pour les équipements portables. Il n'y a pas de marque ou de modèle imposé. Nous attendons la mise en place de la procédure relative au règlement de cette aide

gérée par la DGAC pour vous informer des formalités à accomplir le moment venu.

Dans tous les cas, si vous avez fait partie des retardataires, pas d'inquiétude, cette opération va s'étaler jusqu'au 31 décembre 2019 et vous pourrez, dès que le dispositif sera opérationnel, vous inscrire à nouveau directement sur le site de La Direction Générale de l'Aviation Civile.

Parallèlement, une demande de dérogation a été déposée pour permettre aux VFR d'être exemptés dans les espaces E et G jusqu'au 31 décembre 2020. Cette demande est en cours d'étude.



Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM

POUR TOUS LES PASSIONNÉ

ULM TECHNO

10 000 références

Publicité

TOUR ULM

22^è EDITION

ÉTAPES PRINCIPALES
ÉTAPES INTERMÉDIAIRES
JOURNÉE DE REPOS

ANGERS
 FROSSAY LF4451
 LA TRANCHE/MER
 MONTENDRE MARCILLAC LFDC
 CONDAT SUR VÈZÈRE
 RION DES LANDES
 AIRE SUR L'ADOUR LFDA
 SAINT-AFFRIQUE LFIF
 SAINT-GIRONS
 JACA

VIVA LE TOUR ULM 2017

Le Tour ULM 2017 partira de Châtellerault 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.



TOTAL

**Partenaire Officiel
du Tour ULM 2017**



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

www.youtube.com/watch?v=7SEYJyn-O6M

PETIT DICTIONNAIRE AMOUREUX...

ULM :

catégorie d'aéronefs qui coagule différents aéronefs qui sont traditionnellement décomposés en autant de types. Pour la presse aéro généraliste, l'ULM se résume au multiaxes, quand pour le grand public, c'est le pendulaire.

450 kg :

chiffre arbitraire sorti du chapeau magique de quelques décideurs associatifs et dont on a fait une règle mondiale à laquelle on s'accroche comme la misère sur le pain. A la manière des religions qui ont leur chiffre magique, l'ULM a le sien ! Quelle que soit la masse à vide, celle de ce qui est embarqué, la température ambiante ou la destination, un ULM décolle à 450 kg. Magique, on vous dit !

Autogire :

ancêtre putatif de l'hélicoptère dont on a mis 70 ans à comprendre les mérites ! Avec cette machine-là, finies les turbulences, vive le vol sans gluten !

Navigation :

promenade aérienne que l'on prépare à la carte pendant trois heures puis que l'on mène à bien en une heure, au GPS.

Club ULM :

groupe d'amis qui se réunissent pour vivre leur passion commune : boire et bouffer.

Hélice pas réglable :

hélice que l'on peut régler.

A suivre...

Pierre-Jean le Camus
Magazine ULMiste

Publicité

Sur ton téléphone, ton ordinateur, ta tablette, au bureau, en vol, aux aïances, 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

www.ulmiste.com

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

CULTURE JUSTE ET FORMATION BASÉE SUR LES COMPÉTENCES

Aujourd'hui, la réglementation aérienne et la promotion de la sécurité sont marquées de concepts comme ceux-ci. Certes, les termes employés et l'usage qui est fait des notions qu'ils décrivent ressortent de l'aviation certifiée, et plus spécialement à sa branche professionnelle à qui on les impose.

Mais les nombreux contacts que j'ai pu nouer avec les pratiquants, les interrogations dont ils m'ont fait part et les problèmes qu'ils m'ont soumis au cours des douze dernières années passées à la Commission sécurité de la FFPLUM, montrent à quel point ces notions sont adaptées à l'amélioration de notre aviation ultra légère.

Pratiquer la culture juste, consiste avant tout à distinguer le traitement des erreurs de celui des fautes, en évitant autant que possible le recours systématique à la sanction, mais avec à l'esprit le but de tirer expérience des unes et des autres pour éviter qu'elles ne se reproduisent.

Imaginons un petit scénario pour illustrer le propos : la manœuvre d'un ULM dans un hangar un peu encombré provoque le frottement entre deux machines. De la part de celui qui l'a provoqué, c'est une maladresse. Il s'agit d'un acte non volontaire qui devra être traité comme une erreur, qu'il convient de réparer.

Une attitude consistant à engager le président ou l'instructeur à passer un savon au pilote assorti d'une menace de conséquences pécuniaires et d'exclusion, serait inadaptée et finalement contreproductive, non pédagogique et peut-être même dangereuse.

En effet, supposons qu'il résulte de l'incident une petite estafilade dans un entoilage. Des tensions internes au sein du club ou une sévérité de principe récurrente risquent d'inciter le maladroit à taire les dégâts ou à les minimiser par une réparation de fortune - un bout de scotch, et ni vu ni connu, il peut repartir en vol. Mais bien sûr, traiter cet incident de la sorte serait une faute, c'est-à-dire un comportement volontaire contraire à la sécurité, qui serait quant à lui sanctionnable à bon droit.

C'est ainsi que dans un esprit de culture juste, le responsable d'une structure, que ce soit un club, une école ou un organisme commercial, mais aussi chaque pilote individuellement, devraient s'attacher à lutter contre les ambiances conflictuelles et les crispations car elles sont une source réelle de vulnérabilité pour la sécurité des vols.

Au contraire, l'encadrement des structures devrait s'attacher à instaurer une atmosphère générale de confiance qui mette à l'aise les membres de la communauté pour un traitement serein des incidents.

Il faut rester conscient qu'à l'évidence tout ne peut pas être au mieux dans le meilleur des mondes. Mais on mesure que le chemin qui reste à parcourir est parfois long au vu des contentieux sur lesquels la FFPLUM est sollicitée régulièrement, entre usagers d'un même terrain, entre un instructeur et un autre ou un président de club, avec un Comité régional ou bien sûr, avec l'administration. Car à l'évidence, une culture juste n'a de chance de s'installer que si les pouvoirs publics qui en font la promotion, sont les premiers à la pratiquer. En la matière, si le discours tenu à l'échelon central est tout à fait cohérent avec le concept de culture « non punitive », la façon dont les agents de l'administration abordent individuellement leurs relations avec les pilotes a aussi des progrès à faire, au regard des frictions qui sont régulièrement rapportées à la FFPLUM par ses adhérents.

Quant à la formation basée sur les compétences, il s'agit d'une méthode qui commence à s'appliquer au cadre réglementaire de l'instruction et du maintien de compétences au sein de l'aviation certifiée. Les ULMistes français n'ont aucune inquiétude à avoir vis-à-vis de ce concept. C'est que notre micro aviation est pionnière de longue date dans ce domaine. En fait, elle en a toujours appliqué les principes.

En effet, le fondement du « *competency based training* » consiste à accorder à un pilote la possibilité de faire quelque chose dès qu'il en a démontré la maîtrise, et non pas en fonction d'un nombre prédéterminé d'heures de vol à justifier. La démarche qui vaut également pour le maintien de compétence, suppose de doser le protocole d'entraînement en fonction de l'expérience et de l'aisance réelle de chaque pilote, et non plus suivant un programme intangible préétabli.

Et c'est bien ainsi qu'est menée à bien la formation des pilotes d'ULM. Notre cadre réglementaire n'exige pas la tenue d'un car-

net de vol attestant d'un minimum réglementaire d'expérience compté en heures de vol. L'instructeur ULM a la responsabilité d'enregistrer les progrès de l'élève tels qu'il les constate dans chaque domaine à maîtriser, et lui fait passer lui-même le test lorsqu'il le juge prêt à le réussir.

Cette particularité permet d'adapter la durée et le contenu du programme de formation et du déroulement des tests à chaque cas particulier. C'est ainsi que la formation aux compétences pour la délivrance d'une licence ULM d'une classe donnée, telles que la navigation VFR, la prise en compte de l'aérodrome ou le posé moteur coupé, pourra ne pas se faire dans les mêmes conditions, ni dans des délais comparables, selon que le candidat sera un parfait néophyte, un ancien pilote militaire, ou par exemple un vélivole expérimenté.

Dans un cadre de culture juste, il doit en aller de même pour le traitement des erreurs et des fautes commises par les pilotes. L'analyse des faits comme le type de sanctions à proposer, doivent autant que possible refléter une démarche plus pédagogique que punitive, proportionnée au niveau de compétence et à l'expérience individuelle du pilote impliqué. C'est précisément ce qu'exprime la vidéo de présentation du fonctionnement des commissions de discipline que la DGAC vient de mettre en ligne.

Elle est consultable via le lien suivant

<https://player.vimeo.com/video/190845106>



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



LE POINT SUR LA FORMATION DES INSTRUCTEURS

Vous avez été nombreux à adresser vos observations à la DGAC ou à la FFPLUM après la mise en consultation publique du projet de réforme de la formation des instructeurs. Nous avons pu noter que de nombreuses observations se recourent, les principales sont :

► Dans la définition des prérogatives accordées aux futurs instructeurs, l'exclusion de la délivrance des licences aux élèves qu'ils auront formés. Cette disposition qui modifie complètement les dispositions actuelles est jugée totalement inappropriée, difficile techniquement à appliquer et potentiellement dangereuse.

► La suppression de la nécessité d'une qualification sur trois classes de l'ULM pour pouvoir être instructeur. Cette obligation est généralement considérée comme nécessaire à la compréhension de la philosophie l'ULM.

► La demande est forte pour la prise en compte des spécificités de la classe 1 paramoteur et 5 ballons, il est souhaité qu'une annexe soit créée pour le traitement de ses spécificités.

► Nous relevons également de nombreuses demandes pour que le test de contrôle

en vol et au sol de l'élève instructeur par l'examineur extérieur au centre de formation ait lieu à la fin de la phase de formation initiale plutôt qu'à la fin du cursus de formation.

Bien entendu, il ne s'agit là que d'une partie des observations mais ce sont celles qui sont revenues le plus fréquemment. Il est à noter que les propositions concernant le livret de suivi de la formation, les prérequis pour entrer en formation d'instructeurs ou la modification du cursus pour une formation par les compétences n'ont pas suscité énormément de remarques.

Notre dernier Comité Directeur a soutenu à l'unanimité la nécessité de demander à la DGAC de revoir les textes et d'apporter les corrections qui conditionnent à nos yeux la réussite de cette importante évolution du cadre réglementaire de l'instruction.

Il est indispensable également de mettre en place les annexes permettant d'englober dans cette réforme les paramoteurs et les ballons avec leurs particularités.

Nous devons nous assurer, lors d'une prochaine réunion avec la DGAC, que les observations décrites seront effectivement prises en compte avec la diversité technique de l'instruction et les spécificités propres à chaque classe d'ULM.

Cette dernière phase viendra clore un long processus d'élaboration qui a commencé au début de la mandature et qui s'est considérablement accéléré dans les deux dernières années. C'est une réforme nécessaire et attendue de tous.

Pierre-Henri Lopez
Président de la FFPLUM

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, Hôlices 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



ECOLE Hélico Classe 6

Pilotez en CH-77

Formation hélico PPL/H et Classe 6 sur Robinson R22 et Ranabot 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

Au terme de cette mandature, nous avons souhaité publier le programme de la mandature écoulée. Cela permet à la fois d'évaluer ce qui a été fait, tout en l'inscrivant dans la continuité de la politique fédérale menée depuis de nombreuses années, avec un certain succès. Il reste bien sur bien des choses à faire !



PROGRAMME FÉDÉRAL 2013 - 2017



DONNEZ UNE CLASSE À VOTRE RÊVE !

L'ULM, L'UNITÉ D'UNE RÉGLEMENTATION POUR UNE DIVERSITÉ DE PRATIQUES.

LA FFPLUM EST
MEMBRE DU



Le monde de l'ULM est riche : paramoteur, pendulaire, multiaxes, ballon, autogire, hélicoptère.

Quel point commun entre les 6 classes ?

Une réglementation !

Quels en sont les principes ?

La liberté et la responsabilité !

Quel est l'objectif ?

Le plaisir

Quelle est l'exigence de chaque instant ?

La sécurité

Comment maintenir cet esprit ?

Avec une fédération dynamique

L'époque exige souvent le changement, la nouveauté, la réforme. Nous revendiquons en matière de réglementation, la permanence, la simplicité, un certain conservatisme qui n'est absolument pas incompatible avec l'exercice passionné de notre liberté.

Quand tout change dans les institutions, dans les pratiques, dans les mentalités, nous voulons maintenir quelques principes simples pour une aviation sportive et de loisir, ces principes nous les puisons dans notre histoire et cette histoire, elle a pris forme dans une réglementation à laquelle nous sommes attachés.

Elle repose sur un système déclaratif. L'ULM c'est deux personnes au VFR pour 450 kg, avec une limite de puissance, de vitesse de décrochage. Dans cette enveloppe de contraintes, tout est possible. Et depuis maintenant 15 ans, l'expérience montre que cet équilibre réglementaire de doit pas être touché. Il est la clé de voûte de notre succès. Cette unité est la garantie de notre diversité.

Diversité des machines, l'innovation.

Diversité des budgets, le choix pour tous.

Diversité des pratiques, à chacun son vol.

Diversité des terrains, une aviation de territoire.

Diversité des pratiquants, le brassage nécessaire.

Pour faire vivre cette richesse, il faut fédérer. Depuis 1998 le dynamisme de la politique de la Fédération Française d'ULM est reconnu. Il doit beaucoup à la personnalité charismatique de Dominique Méreuze qui a su mener une équipe de bénévoles qui chacun dans leur domaine de compétence se donne pour un idéal commun. Il se propose de reconduire pour un dernier mandat cette belle histoire.

Le cœur de notre programme est donc toujours la défense de notre réglementation. Cette défense est clairement politique. Elle se joue au niveau national et européen. Ce combat doit se faire dans un rapport de confiance avec les institutions de tutelle et de coopération active avec toutes les Fédérations aéronautiques au sein du CNFAS. Nous savons en effet que la plupart des difficultés que nous rencontrons sont communes à nos activités.

Cet ensemble ne tient que par une exigence permanente de sécurité que nous devons assurer par un long et incessant travail de formation. Pour exercer cette liberté nous devons garantir l'espace et assurer la permanence des terrains. Pour chaque pilote le sport peut être un modèle, un laboratoire d'excellence sans perdre de vue que c'est la diversité des pratiquants qui préserve de l'enfermement et garantit la vie du mouvement. Tout cela il faut le promouvoir, le faire connaître. C'est l'image de l'ULM, qui se fonde dans son histoire.

1. La politique fédérale : la réglementation
2. L'exigence de sécurité
3. L'investissement dans la formation
4. Voler en liberté : espace et terrain
5. Le modèle sportif
6. La diversité des pratiquants
7. L'image de l'ULM

1. LA POLITIQUE FÉDÉRALE : la réglementation

- Défendre, au niveau national, la réglementation de 1998, et n'envisager d'évolution que dans un souci de simplification ou d'allègement administratif. En parallèle, ne rien faire qui puisse pénaliser notre réglementation actuelle.
- Dans ce cadre, faire tout ce qui est en notre pouvoir au niveau européen pour conserver le plus longtemps possible au sein du

règlement de l'EASA une Annexe II, dans laquelle figurent nos aéronefs, et qui garantit que la réglementation ULM française continue à nous être appliquée.

- Mais dans le cas possible d'une disparition de l'Annexe II et de l'émergence d'une réglementation ULM applicable dans toute l'Europe dans le cadre de l'EASA, participer activement à son élaboration et imposer que la réglementation française en constitue le fondement (système déclaratif et responsabilité personnelle).
- Outre nos relations avec nos administrations de tutelle (Ministère chargé des Sports - DGAC), que nous nous devons de conserver étroites et fréquentes dans le cadre de partenariats ou de négociations, il est tout aussi indispensable que nous renforçons sans cesse nos liens avec les institutions et les organisations représentatives françaises et internationales telles que le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, l'European Microlight Federation, Europe Air Sport, la Fédération Aéronautique Internationale, nous devons également, si nous voulons être crédibles et écoutés, y occuper des postes de responsabilité.
- Aujourd'hui plus que jamais, l'impérieuse nécessité pour les fédérations aéronautiques, tant au niveau national qu'euro-péen, de présenter un front commun et uni s'impose, si nous voulons efficacement défendre nos valeurs communes et nos intérêts de pilotes et de propriétaires d'aéronefs.

Professionnel

- Protéger les intérêts, en termes réglementaires, de nos structures à but lucratif, telles que définies en tant que membres de la FFPLUM par nos statuts.
- Proposer une politique fédérale d'assistance juridique qui soit spécifique.
- Prise en compte des besoins particuliers en termes d'assurance.

Comités Régionaux

- Définition d'une procédure harmonisée entre tous les CR de diffusion des informations reçues des institutions vers leurs membres.
- Encouragements et conseils pour plus d'autonomie dans les actions et dans les relations avec les autorités locales (DGAC/DSAC - Conseils généraux - Conseils régionaux - CROS - CDOS - Police - Gendarmerie - Mairies/Municipalités...).
- Encourager la création de sections ULM autonomes au sein des aéroclubs "avion" déjà existants, pour que les messages relatifs à nos particularités, à notre réglementation et à notre philosophie atteignent l'ensemble des pratiquants de l'Ultra Léger Motorisé.

Juridique

- Renforcement des moyens de conseils et de défense juridiques dans un système qui se « judiciarise » à grande allure et qui risque à terme d'étouffer toute idée de « bénévolat », sur lequel repose fondamentalement notre environnement associatif.
- Création d'une instance de médiation.

2. L'EXIGENCE DE SÉCURITÉ

- Amplifier les actions actuelles de la Commission sécurité et participation active aux études et actions, en collaboration avec les autres fédérations aéronautiques, de l'ISAL (Instance de Sécurité de l'Aviation légère- DGAC-FFPLUM) et de l'IASA l'Institut pour l'Amélioration de la Sécurité aérienne.
- Structurer notre réseau des correspondants "Sécurité" régionaux et mieux, cerner leurs missions.
- Définir le rôle de correspondants "Sûreté" régionaux ou par terrain, pour ne pas nous voir imposer par les autorités sur nos terrains, dans ce domaine sensible, des contraintes inadmissibles.
- Articuler le lien entre études et actions pratiques sur le terrain au profit des pilotes et des clubs.
- Prolonger la subvention parachute pour les machines clubs jusqu'en 2017.
- Publication d'une 4ème édition du Mémo Sécurité.
- Publication d'un jeu de fiches Havé auprès des structures.
- Organisation de stages sécurité planeur/ULM.
- Étude soutien Aérobag.

CNFTE (Centre national de formation technique et d'essais)

Continuer et renforcer la collaboration entre la FFPLUM et le CNFTE pour encourager les pilotes en général, et les jeunes en particulier à améliorer leurs connaissances théoriques et pratiques dans le domaine de la mécanique. Ces connaissances sont des atouts de sécurité importants dans un système déclaratif et de responsabilité personnelle, notamment au niveau de la maintenance.

Médical

- Maintenir la réglementation actuelle.
- Dans le cas d'une évolution possible européenne, imposer le principe de la procédure de l'attestation par le médecin traitant.
- Étude sur l'accidentologie.
- Sensibilisation par la prévention.

3. L'INVESTISSEMENT DANS LA FORMATION

Enseignement

- Publier au cours de la mandature un « Manuel Fédéral du Pilote ULM » sous le patronage de collèges d'instructeurs.
- Développer la politique du « Label fédéral ».
- Mettre en place une « Lettre des instructeurs ».
- Participation de la FFPLUM avec la DGAC aux travaux de mise à niveau et de mise en adéquation avec nos pratiques ULM des QCM de l'examen théorique du Brevet de pilote ULM.

Instructeur IULM

- Avec les services concernés de la DGAC et un collège d'instructeurs IULM et d'IULM, redéfinition des conditions réglementaires d'accès à la qualification, de formation, d'examen final, de maintien des compétences des instructeurs d'ULM.
- Mise en place d'un « collège fédéral d'instructeurs » constitué des formateurs d'instructeurs ; et organisation au moins deux fois par an d'une journée de rencontre (sur le modèle des Comités régionaux). Ce collège pourrait notamment émettre des avis ou se prononcer sur les évolutions réglementaires citées plus haut et aussi donner sa caution à des publications fédérales (Manuel du Pilote).

4. VOLER EN LIBERTÉ : l'espace et les terrains

Espace Aérien

- La FFPLUM doit être présente au niveau local (CCRA-GALS), national (DGAC/DSNA) et international (EURO-CONTROL) autour des tables de négociations parce que l'accès à l'espace aérien est le fondement de notre passion ; ainsi qu'au Conseil supérieur de la Météorologie et au CNIAALS Conseil national d'Information Aéronautique pour l'Aviation Légère et Sportive (c'est l'organe de concertation avec les fédérations du SIA).
- Négociation des textes relatifs à la réglementation de la circulation aérienne (national - européen), parce que nous voulons pouvoir circuler librement.
- Négociation des textes relatifs aux équipements de navigation (national - européen), parce que nous voulons juste le nécessaire qu'il nous faut pour que notre sécurité soit assurée.
- Animation de l'équipe de représentants fédéraux aux CCRA-GALS, qui sont consultés pour toute modification d'espace. Ils sont le lien entre les Comités régionaux et les Directions interrégionales de la Sécurité de l'Aviation civile en matière d'espace aérien.

- Négociation des textes relatifs à l'aménagement de l'espace aérien au niveau national ou européen.
- Aménagements d'espaces aériens temporaires au profit de compétitions ULM, afin de permettre le déroulement des épreuves sportives dans de bonnes conditions.
- Animation de l'équipe de représentants fédéraux aux commissions de discipline, pour que les sanctions infligées aux contrevenants soient adaptées à la faute et aient une portée éducative.
- Représentation de la FFPLUM au Conseil Supérieur de la Météorologie, pour que des outils et des services adaptés à notre pratique puissent devenir disponibles.
- Comité Consultatif Régional de l'Aviation Générale et de l'Aviation de Loisirs et Sportive.

Terrains - Aérodrômes

- Politique de conseils juridiques et pratiques pour la défense de la pérennité des aérodrômes, ou pour la gestion des terrains.
- Favoriser et encourager l'ouverture de plateformes ULM, alors que de nombreux aérodrômes sont sur le point de fermer.
- Prolonger les kits de sécurité terrain.
- Développer l'application BASULM pour tous les types de tablettes et mobiles.
- Ouverture aux ULM, sans autorisation préalable, des aérodrômes contrôlés et à procédure IFR publiée.

Développement durable

- Soutenir dans le cadre de partenariats public/privé l'innovation dans le cadre du développement durable (moteurs électriques - hélices...).
- Promotion de machines simples, accompagnée par la Commission sportive et la Commission sécurité.

5. LE MODÈLE SPORTIF

- Poursuite du développement d'un vivier de compétiteurs de haut niveau pour chacune des classes d'ULM.
- Développement de la compétition régionale, Organisation des stages de perfectionnement pour les compétiteurs et de formation de commissaires sportifs.
- Soutien à l'organisation d'épreuves de championnats régionaux et nationaux.
- Gestion des records.
- Participation aux travaux de la FAI et des commissions internationales.
- Encadrement des équipes de France et appui logistique dans les compétitions internationales.

6. LA DIVERSITÉ DES PRATIQUANTS

Jeune

- Maintien du système actuel de subventions à l'acquisition du brevet par classe d'ULM, de la qualification d'instructeur, à la participation au Tour ULM, aux compétitions nationales et internationales.

- Stage national Cadets ULM une fois par an durant les vacances scolaires.
- Aide au public des jeunes défavorisés, dans le cadre d'actions à caractère social (construction amateur ou kit, Tour ULM, stages de mécanique et de pilotage...).
- Action BIA/CAEA, meilleure représentation de l'ULM dans les épreuves.
- Participation de jeunes au Tour ULM.

Vol Adapté

- Favoriser l'accès de la pratique de l'ULM à tous les handicaps, avec des appareils aménagés, mais dans le même environnement que les pilotes valides. Le handicap ne doit pas s'inscrire dans un cadre de ségrégation.
- Partenariat avec la Croix Rouge.
- Participation au Tour ULM.

Voler au féminin

- Engager et renforcer une politique d'incitation à la pratique de l'ULM par les femmes par des actions démontrant que l'accès à notre discipline leur est ouvert et possible au même titre que les hommes, de façon harmonieuse. Il ne s'agit en aucun cas d'une politique qui tendrait à creuser les différences et à favoriser la ségrégation.

7. L'IMAGE DE L'ULM

Communication

- Pérenniser un guide des terrains et des clubs et des instructeurs chaque année.
- Coupler avec le site fédéral.
- Moderniser ULM-Info et le site fédéral.
- Participation aux manifestations aéronautiques pour promouvoir l'image de l'ULM.
- Tour ULM.

Culture

- Mise en place d'une « commission historique » chargée de centraliser la mémoire de l'ULM et écriture d'un ouvrage sur l'histoire de l'ULM.
- Favoriser les partenariats avec les institutions de recherche (université, musée...) pour étudier la spécificité de l'aviation de loisir.
- Création d'un Musée de l'ULM.

Un programme riche sur des principes simples qui ont déjà fait leurs preuves, le tout animé par une équipe de passionnés, bénévoles !



www.ffplum.com

96 bis rue Marc Sangnier
92704 Maisons-Alfort cedex
Tél. 01 49 81 74 43
Fax 01 49 81 74 51
email : ffplum@ffplum.com



ANTI-FROID

79€

Blouson pilote

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



75€

Parka 3en1

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



2 COULEURS AU CHOIX

CONFORT

ANTI-FROID

28€

Blouson polaire Falcon

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



FIN DE STOCK !

T-Shirt Impérial

12€

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



LE PRIX

T-Shirt Moon

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



12€

T-Shirt Master

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



19€

Polo Spring II

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



18€

Polo People

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

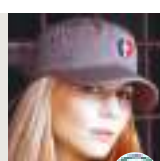


NOUVEAU

59€

Combi Pilote

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



10€

Casquette Urban

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

2 TAILLES & 3 COULEURS AU CHOIX



Manche à air

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

2 TAILLES

110€

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

190€

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

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 !



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



Cartabossy

VFR France 2016 Jean Bossy

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



17,50€



**BIENTÔT
LE NOUVEAU BASULM !**



Depuis sa création, BASULM est devenu l'outil incontournable pour le référencement des bases ULM de France.

Le programme a aujourd'hui besoin d'une mise à jour et d'une modernisation, aussi dans les mois qui viennent, nous allons procéder à un grand toilettage pour une utilisation plus conviviale quel que soit le support utilisé ordinateurs, tablettes, ou smartphones.

N'oubliez pas d'effectuer vos mises à jour !

Pierre-Henri Lopez
Administrateur Basulm

Publicité

lorAvia
VOTRE MOTORISTE DEPUIS 1975

**MOTEUR 912 COMPLET RECONDITIONNÉ
GARANTIE 2 ANS !**

Rénovation complète
à partir de 4700 € TTC

80 CV. 10 800 € TTC

100 CV. 12 780 € TTC

**FRAIS
DE PORT
INCLUS**

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

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

NOUVELLES STRUCTURES 2017

DEPUIS LA DERNIÈRE PARUTION



R/P/ M/A	ASSOCIATION DE PROMOTION DES SPORTS AERIENS 95 BD JEAN JAURES 91100 CORBEIL-ESSONNES ☎ 06-51-49-43-18 ➤ http://blog.ac-versailles.fr/brevetinitiationaeronautique/index.php/	M/P	AXES'AILES HANGAR 102-AERODROME SAINT-CYR 78210 SAINT CYR L'ECOLE ☎ 06-50-63-60-54 ➤ www.ecoleulmparis.com/	M	SAS LADE AEROPORT LA BAULE-ESCOUBLAC 1 ALLEE DE L'AEROPOSTALE 44500 LA BAULE-ESCOUBLAC ☎ 06-84-14-60-08 ➤ www.lesaitesdelestuaire.fr
R/P/ M/A/ B/H	ASSOCIATION DES AILES DE BOIS FLEURY AERODROME DE BOIS FLEURY 17310 ST PIERRE D'OLERON ☎ 06-33-51-96-66	M	AERO LES AVANT-GARDES LES AVANT-GARDES 45510 NEUVY EN SULLIAS ☎ 06-43-43-06-81	M/P	LE MONTARDOISE ULM CLUB AERODROME PRIVE DE MONTARDOISE 10150 MONTSUZAIN ☎ 06-75-45-83-08
R/P/ M/A/ H	ASSOCIATION DES ULMISTES DE VOVES VIABON AERODROME DE VOVES VIABON FERME DE MELLAY 28150 VIABON ☎ 06-07-49-82-68	R/P/ M	PASSION PARAMOTEUR LA GREVE A DURET 17530 ARVERT ☎ 06-60-80-14-73	M/P	ALIZ'AIR BASE ULM D'HERLIES-ROUTE D'AUBERT 59134 HERLIES ☎ 06-68-39-22-52 ➤ www.aliz-air.fr
M/P	LE PORTE-AVIONS ROUTE DEPARTEMENTALE 21 34160 ST DREZERY ☎ 07-69-75-85-22	M	G1 AVIATION AERODROME DE GAP-TALLARD 05120 TALLARD ☎ 04-88-03-80-37 ➤ www.g1aviation.com	M/P/ R	SAINT QUENTIN PARAMOTEUR ROUTE DE PARIS 02590 ROUPY ☎ 06-51-47-54-71 ➤ www.picardie-paramoteur.fr
		R	ADVENTURE LYON OUEST LIEU-DIT LA CALONNIERE 69690 BIBOST ☎ 07-70-47-79-27 ➤ www.adventure-lyon-ouest.fr		

LE magazine qui vous donne des ailes !



DÉCOUVREZ-LE !

En kiosque/Par abonnement
Version papier ou digitale.

Publicité

Nouveaux sites Internet,
Suivez-nous sur
www.aviation-pilote.com
www.salondesformationsaero.fr



Guide métiers

Guide pratique

***Un mensuel et deux hors-séries
pour assouvir votre passion !***

En vente sur notre site Internet
www.aviation-pilote.com



Aviation et Pilote

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)



SUPER les aides Jeunes !!!

aux instructeurs

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

aux enseignants

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

aux structures

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



sécurité aide parachute

1 200 € Pour les machines clubs : avertir le Siège fédéral par courriel de votre intention d'installer un parachute avant d'entreprendre la démarche, afin d'optimiser le nombre d'aides.

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

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

- soit affilié à la Fédération
- propriétaire de l'aéronef ULM qui sera équipé ou qui est équipé
- s'engage à ne pas revendre l'aéronef ayant bénéficié de l'aide pendant une période de 2 ans (ou, en cas de cession, que l'aéronef de remplacement soit équipé d'un parachute de secours).



sécurité aide kit balisage



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

Conditions d'obtention du kit :

- La demande doit être faite au nom d'une structure fédérale.
- Elle ne concerne que les plates-formes ULM.
- Le kit ne sera accordé qu'à une structure par terrain, en cas de présence de plusieurs structures sur un terrain, il faut se coordonner.
- La valeur de ce kit est d'environ 700 €.



NOUVEAU

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

Formulaire de demande téléchargeable dans

➤ **l'ESPACE PratiQ** sur ➤ <http://boutique.ffplum.info/>

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

JE VOLE, JE M'ASSURE !



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

