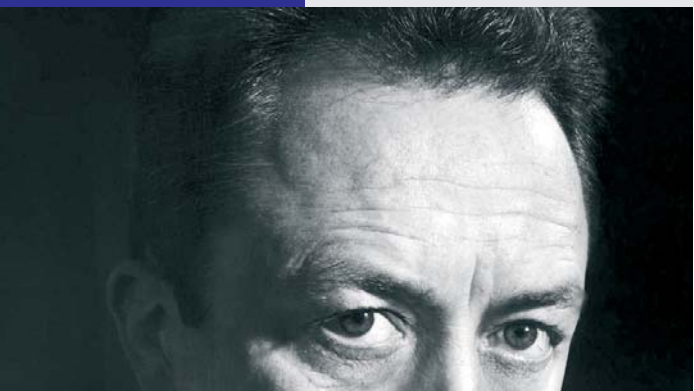


ULM

info





Tenant compte du contexte politique et économique, du rapport des forces, de ce qui existe et nous entoure, je ne prône pas la contestation permanente, la remise en cause systématique, ni l'affrontement en guise de crédo. Mais pour sauver notre pratique passionnée de l'ULM et les conditions acceptables de son « encadrement », nous devons surtout cultiver nos capacités à nous révolter, à nous rebeller lorsqu'il est patent que l'idée que nous nous faisons de « notre vie » serait en péril. Et les occasions ne manquent pas aujourd'hui.

« JE ME RÉVOLTE,

DONC NOUS SOMMES »

(Albert Camus)

Faire de la révolte ou de la rébellion une posture permanente n'est pas ce que je pense être la meilleure manière d'améliorer les choses ou de les faire évoluer. Mais s'interdire de façon définitive de se révolter ou de se rebeller contre l'ordre ou l'autorité établie serait, de mon point de vue, tout autant négatif pour la défense de nos libertés, de notre Liberté.

Le fait de voler en ULM et d'en défendre la réglementation n'est pas un simple combat technique portant sur les poids, les puissances et autres joyeusetés. Il s'agit bien, au-delà, de maintenir à bout de bras, une conception de la vie dont le fondement est la responsabilité individuelle, la croyance que chacune et chacun de nous est capable d'autonomie, de réflexion, de respect d'autrui, sans que des lois et des règlements nous dictent à tout moment nos actes et encadrent en permanence nos pensées. Je ne sais pas si les rédacteurs de notre réglementation ULM avaient en tête, à l'époque, qu'ils allaient à l'encontre des grandes orientations de la société en nous autorisant un système « déclaratif »; ah, le vilain adjectif qui fait souvent peur à nos interlocuteurs au cours de nos réunions et négociations, aussi bien au niveau régional, national, qu'euro péen !

Que l'on se rassure ! Pilotes d'ULM, nous « existons »; donc nous sommes capables de nous « révolter » si nécessaire (et seulement si nécessaire !). Vous pouvez compter sur vos élus fédéraux, nationaux, régionaux, locaux pour cultiver les ressources et les forces indispensables pour que nos « fondamentaux » soient respectés.

Il faut, pour que nos vies aient un sens, que personne d'autre ne se les approprie; et que l'on nous laisse le grand bonheur de faire nous-mêmes nos choix.

Et pour nous, qui sommes pilotes d'ULM, cela passe aussi par la pérennité du système « déclaratif », pour laquelle nous devons rester vigilants et mobilisés.

C'est ce message fort que nous vous réitérerons lors de notre Assemblée Générale du 19 Mars, à laquelle nous espérons vous accueillir nombreux.

Bons vols.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Naissance de Basulm

Il y a un an la Fédération reprenait la gestion des données du site nav 2000 animé par Xavier Werquin et Jean Bossy. Depuis lors, les renseignements concernant les terrains "LFDDNN" sont régulièrement tenus à jour et informés de manière "manuelle".

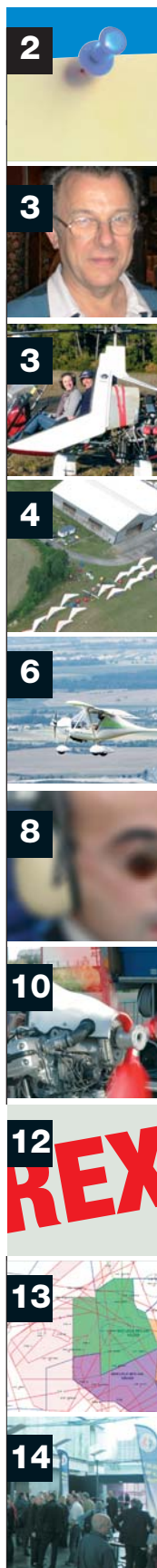
Vous découvrirez lors de notre Assemblée Générale le site BASULM qui sur un fond Google permet une gestion interactive, souple et complète de l'ensemble des terrains. Les données seront accessibles en temps réel, disponibles à tous, particuliers ou institutionnels en respectant l'esprit fédérateur. Nous comptons sur vous pour faire vivre ce site, remonter les informations et les partager.

Dans ce numéro vous pourrez faire le point sur les chantiers de notre programme fédéral, en particulier sur l'évolution de la réglementation des instructeurs avec la publication de l'enquête métier. Il s'agit toujours d'articuler l'idéal et le réel, sans renoncement, sans compromission mais sensible aux nuances du réel, à ses difficultés imprévisibles. Cela demande de l'énergie. Mais le vol a cette puissance de rêve qui nourrit nos enthousiasmes. Passionnés et lucides. Rêveurs et réalistes.

Volez prudemment.



Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



2
Evénements et dates à retenir

3
"Adieu Keith"
Dominique Méreuze

3
Classe 6
Dominique Méreuze

4
Basulm
Michel Hirmke
Guillaume Richard

6
Activité IULM
Patrice Girardin

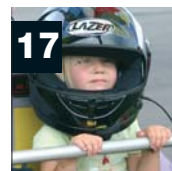
8
Un formateur c'est quoi ?
Michel Hirmke

10
Sécurité
Thierry Couderc

12
Le Rex
Thierry Couderc

13
Espace aérien
Michel Hirmke

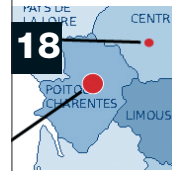
14
Du bon usage d'une Assemblée Générale
Patrice Girardin



17
Les Cadets ULM
Dominique Méreuze



17
Les jeunes sur le Tour 2011
Louis Collardeau



18
Compétition ULM
Guillaume Richard

19
Vol Montagne, le PNVM
Dominique Méreuze
et Noël Genet



20
Comités régionaux
Louis Collardeau



21
Au féminin
Monique Bouvier



22
Assurance 2011, l'UFEGA
Dominique Méreuze



24
Juridique
Serge Conti



28
Lu pour vous
René Coulon



29
Subventions fédérales

Boutique fédérale 26



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

Directeur de la Publication : **Dominique Méreuze**
Rédacteur en Chef : **Sébastien Perrot**
Crédit Photos : DTA, Flying Pages Europe, Philippe Tisserant, FFPLUM. Couverture : Christophe Charon - Aérophotographe - www.image-air.com.
Design & print : **Mageral & Associés**
Tél. 01 47 25 35 25 www.mageral.fr
Imprimé en France. 11 500 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 03.2011

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.



Redevances DGAC 2011

Au cours des réunions relatives aux «redevances» dues à la DGAC pour «services rendus», le CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques) a obtenu, compte tenu du contexte économique, que celles-ci n'augmentent pas pour 2011 ! Pour être objectifs, il faut aussi préciser que nous avons des alliés de «poids» tels que «Air France»...qui formulaient les mêmes souhaits !



avril, mai, juin 2011 à vos agendas !

16 ou 17 avril 2011

Rassemblement Pipistrel Sinus Virus Premier rassemblement de ces ulm en France à Tinhat/Billom (LF 6353) dans le Puy de Dôme. Informations sur le forum suivant : <http://www.forum-ulm-ela-lsa.net/view-topic.php?f=69&t=652&p=2738#p2738>

30 avril et 1^{er} mai

Rassemblement AVIASUD à La Gatine

7 et 8 mai

Portes ouvertes Aéro-club de Vichy à l'occasion des fêtes Napoléon III Contact : Michel Laurent 06.09.67.68.69 www.ikarus-ulm.com

14 et 15 mai

Rassemblement Moulins-Montbeugny Contact : Michel Laurent 06.09.67.68.69 www.ikarus-ulm.com

Du 14 au 16 mai

«Thise les 3 rivières»

Samedi 21 mai 2011

Journée Femmes... www.ffplum.com

29 mai

80 ans de l'Aéro-club Montalbanais

Les 4 et 5 juin

Rassemblement à thème (découverte du haut Doubs) à Lanans 30Km est de Thise, avec rassemblement des femmes pilotes du grand est. Contact : J.C. Colnot : jc.colnot@club-internet.fr ou ulmthise@sfr.fr Tél.: 06 30 91 02 07 ou 03 63 35 14 10

Les 18 et 19 juin

Rassemblement des constructeurs amateurs avions - ULM, et tous les appareils désirant participer à la fête.

Les 18 et 19 juin

Journée découverte Voler au Féminin à Kogenheim. Contact : Jean-Francois Bohler : 06.85.42.46.05 contact@ulm-alsace.com

Du lundi 20 juin 8h

au vendredi 1^{er} juillet 18h30

Le Club «Bretagne Aéroptère» 56560 GUISCRIF (LFES) organise, en collaboration avec «Horn Ulm» et «Rotavia», un Rallye touristique ULM douze jours. Le Rallye s'adresse aux pilotes ULM désireux de rencontrer leurs homologues et de parfaire leurs qualités de pilotage et de navigation en faisant un voyage touristique exceptionnel tout en bénéficiant de la logistique au sol de «Bretagne Aéroptère». Peuvent participer les multiaxes, les autogires et les pendulaires, Français et étrangers.

NOUVELLES STRUCTURES



B.E.F.S.A.R.C. SARL - AERODROME DE VOVES-VIABON 28150 VIABON 02.37.99.17.17



ULM PRESTATIONS - 97320 ST LAURENT DU MARONI 06.94.21.77.11



ASS. DES SPORTS DE L'AIR DE BOUTONNE - A.S.A.V.B. LES GRANDES BEGUINES 17400 ST DENIS DU PIN 05.46.32.52.05



AEROCUB ULM JEAN-PIERRE GALLIOT AERODROME DE LA OUENGHI 98812 BOULOU PARIS 687.35.17.11



CENTRE AIR PASSION - "CAP ULM NC" 15 RUE LOUIS BLERIOT - BP 18143 98857 NOUMEA CEDEX - 687.77.51.80 www.ulm.nc



AERO-CLUB D'ANNECY HAUTE SAVOIE - ANNECY MEYTHET - ROUTE DE L'AERODROME 74910 MEYTHET 04.50.22.04.25 www.acannecy.com



ULM ACTIVITES - AERODROME CAEN CARPIQUET - ROUTE DE CAUMONT 14650 CARPIQUET 06.75.25.29.30



KOLLECTIF VOL LIBRE - AERODROME LA REOLE 33190 FLOUDES 09.60.41.23.15



AERO-CLUB JONZACAIS - AERODROME DE JONZAC NEULLES 17500 JONZAC 05.46.48.06.47 www.aeroclub-jonzacais.com



AERO ULM VALENCE - AEROPORT DE VALENCE-CHABEUIL - AIRPARK - QUARTIER LES SIMONDINS 26120 CHABEUIL 06.07.76.03.58



DYNAMIC PARAMOTEUR - AERODROME D'EPERNAY-PLIVOT 51150 PLIVOT 06.86.37.14.97



ULM PASSION 76 - AERODROME DE ST ROMAIN DE COLBOSC RUE DE LA BRULERIE 76430 SAINT ROMAIN DE COLBOSC 06.67.23.96.96



COURANT D'AILES - BORNE 56450 SURZUR 06.81.19.12.61



LUCE-AERO - LE VALMER 267 BD JEAN MAUREL SUPERIEUR 06140 VENCE 06.26.58.13.32



ALTITUDE 41 - AERODROME DE BLOIS LE BREUIL 41330 VILLEFRANCOEUR 02.54.20.61.59



PASSION ULM - AERODROME GRENOBLE LE VERSOUD 38420 LE VERSOUD 06.85.23.15.62



Publicité

TOUT POUR LE PILOTE ET SON AERONEF

www.kbi-ul.com

Aérodrome de Muret - LFBR - Bâtiment Innov'Air - 31600 MURET - FRANCE
 Contact: +33 (0)5 61 52 47 47 - info@kbi-ul.com





Adieu Keith !

Mon ami Keith Negal nous a quittés à 62 ans, emporté en seulement 13 mois par un cancer du cerveau.

Président de la Fédération britannique d'ULM (BMAA), Chairman du Royal Aeroclub, Président de la CIMA de la FAI, Président de l'EMF durant 2 années, fédération européenne que nous avons créée ensemble en 2004, Keith était un fervent partisan de l'entente entre les pilotes de l'Union Européenne.

Nous nous sommes parfois confrontés, «virilement», car il n'oubliait pas non plus les intérêts britanniques qu'il savait habilement et intelligemment défendre.

Mais à chaque grand rendez-vous, à l'occasion des votes importants, dans nos affrontements avec l'EASA, il n'a jamais trahi la philosophie de l'Ultra Léger que nous partageons. Il a ainsi participé, alors que l'espoir était au plus bas, à «sauver» le mouvement ULM des griffes de cette énorme institution de Cologne.

Au sein de l'EMF, son sens de la diplomatie et du compromis ont fait merveille, car cette fédération européenne a été plusieurs fois au bord de l'explosion.

Il s'est véritablement démené et a bataillé auprès sa propre administration pour qu'à deux reprises, l'accueil des pilotes du Tour ULM, notamment à l'occasion du centenaire de la



traversée de la Manche par Blériot, soit à la hauteur de ces événements et de la tradition aéronautique anglaise. C'était un homme dynamique, bon vivant et d'humeur joyeuse qui ne laissait personne indifférent. Nous étions devenus amis... c'est donc un ami que je perds; mais c'est aussi pour nous tous un grand défenseur de notre passion qui disparaît.

Nous allons continuer nos combats sans lui... mais en pensant à lui. Nous nous tenons aux côtés de Shirley, son épouse et lui remettons la Médaille de la FFPLUM que le Comité Directeur avait attribué à son mari avant sa disparition.

Vole en paix Keith.

Dominique Méreuze



Jacques Maurel aux côtés de Cécile, élève, qui a obtenu son attestation de fin de formation complète.



ULM Hélico - Classe 6 Dernières nouvelles

Que les amoureux de la voilure tournante gardent le moral; l'expérimentation relative à l'hélicoptère ultraléger, menée à Berre-La-Fare (LFNR), sous l'autorité de Jacques Maurel et sous la houlette de la DGAC et de la FFPLUM, se déroule de manière tout à fait satisfaisante et positive.

Les délais sont tenus, en dépit du retard pris au départ, en raison de la mise à disposition tardive de l'une des machines, des conditions climatiques hivernales parfois difficiles (même dans le Sud !) et de la trêve de Noël et du Jour de l'an.

Un point a été fait à mi-parcours avec la MALGH et les services concernés de la DGAC au début du mois de février.

A ce stade 2 élèves avaient obtenu leur attestation de suivi complet du programme de formation, c'est-à-dire qu'ils auraient

été brevetés si la classe 6 était une réalité. Deux autres avaient été « lâchés » et en passe d'obtenir leur attestation; les suivants entraient en formation. L'expérimentation prendra fin le 30 avril et une décision définitive sera prise alors.

Parallèlement aux formations qui se déroulent à Berre, les réunions se poursuivent au siège de la DGAC avec les « administratifs » et les « juristes » pour la mise au point des textes qui devront être prêts à être signés le moment venu. De même les discussions se poursuivent pour la mise au point des procédures qui permettront d'amorcer « la pompe » en termes d'instructeurs de pilotes et de formateurs d'instructeurs.

Un travail énorme, mené avec enthousiasme par des passionnés, tant du côté de la DGAC que de la FFPLUM, avec les soutiens effectifs de la Fédération Française de Giraviation (FFG) et de l'Union Française d'Hélicoptère UFH.

Que tournent les rotors !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



Préparez vos vols

Depuis sa refonte, ffplum.com, le site de votre Fédération, contient une page supplémentaire pour mettre à votre disposition le maximum d'informations en vue d'effectuer vos vols en toute sécurité : la page « Préparez vos vols ».

Contenant des liens hypertextes sur lesquels il suffit de cliquer lorsque vous passez la souris dessus, ce portail est composé de plusieurs parties de différentes couleurs qui correspondent chacune à une période :

La colonne « **Prévoyez vos vols** » s'adresse à ceux qui, durant les trop longues périodes de mauvais temps, imaginent les vols qu'ils pourront faire aux beaux jours. Elle apporte des réponses aux questions que peut se poser un pilote avec des liens vers la réglementation de la circulation aérienne, la liste d'exercices publiée par la Direction de la Circulation Aérienne Militaire (DIRCAM), les terrains répertoriés dans **BASULM**, la base de données FFPLUM des terrains ULM et privés qui peuvent être des étapes dans vos navigations (n'oubliez pas de demander l'accord de leurs gestionnaires avant de vous y poser)...

La colonne « **Préparez votre vol** » contient les informations à connaître juste avant de décoller : les NOTAM et SUP AIP, la météo, l'activation du réseau très basse altitude de la Défense (AZBA)...

Si vous rencontrez un problème important durant votre vol, il est utile de partager votre expérience à votre retour. C'est le but de la colonne « **Retour d'expérience** ». C'est aussi là que vous pourrez nous faire part de vos remarques et encouragements.

Une partie « **Alerte Sécurité** » vous prévient de changements importants, temporaires ou permanents.

Enfin, « **Informez-vous** » vous permet de télécharger des documents d'information générale édités par la FFPLUM ou par d'autres organismes : Mémo Sécurité, Guide aviation de Météo-France, plaquette sûreté de la Défense...

Ce service est complété par d'autres qui se développent avec l'arrivée et la généralisation de nouvelles technologies. Ainsi, pour les possesseurs d'iPhone ou d'IPad, l'application F-AERO développée par Olivier Duque vous permet d'accéder à toutes les informations dont vous avez besoin juste avant de décoller.

C'est une application gratuite, destinée aux Pilotes VFR (Avions, ULM, hélicos). Elle permet toutes sortes d'aides à la préparation et la réalisation des vols : Notam, Aip, Aic, AZBA, VAC, météo et dépôt de PLN.

Notams par aérodromes, par FIR (France et Europe), en route standard et étroite, ajout de vos terrains favoris à l'étranger et possibilité d'archiver les Notams pendant 24 heures pour une consultation hors réseau. AZBA pour connaître l'activité du réseau militaire très basse altitude en France. Après avoir enregistré les aéronefs favoris, le dépôt d'un formulaire de Plan de Vol peut commencer sur OLI-VIA.

Calcul d'un cap direct entre deux aérodromes avec distance et temps sans vent... L'application est fonctionnelle depuis peu et peut être installée sur tout iPhone ou iPad. Un outil très complet dont on pourrait seulement reprocher le fait qu'il ne garde pas en mémoire les terrains saisis (exemple : consultation régulière de Notam sur un même aérodrome). Une déclinaison de cette application est en cours de réalisation et sera très orientée pour l'ULM.

Michel Hirmke
Guillaume Richard

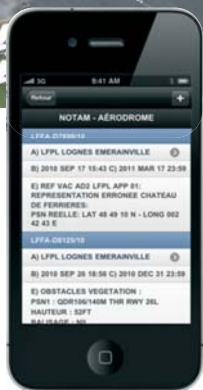
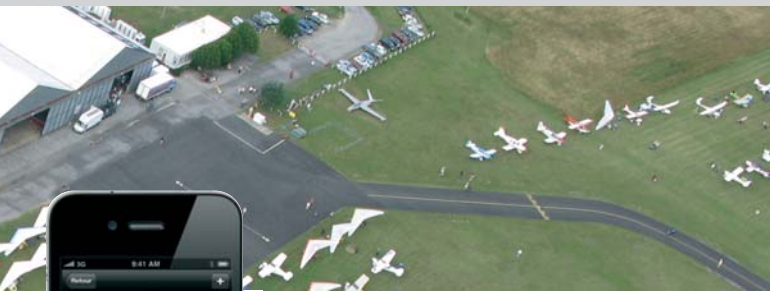
Notam Aérodromes, routes ou FIR sur F-AERO

En plus des SupAIP et des AIC : Notam par Aérodromes, par FIR (France et Europe), en Route Standard, en Route Etroite, Ajout de vos terrains favoris à l'étranger, Possibilité d'archiver les NOTAM pendant 24 heures pour une consultation sans réseau (Offline) et Préférences d'utilisateur :

Obtenez les NOTAM du Service de l'Information Aéronautique :

1. 1. Notam par Aérodromes
2. 2. Notam par FIR (France et Europe)
3. 3. Notam en Route Standard
4. 4. Notam en Route Etroite
5. 5. Ajout de vos terrains favoris à l'étranger
6. 6. Possibilité d'archiver les NOTAM pendant 24 heures pour une consultation sans réseau (Offline)
7. 7. et Préférences d'utilisateur (FL mini et maxi, largeur du couloir et Notam sur les aérodromes survolés)
8. 8. Par convention, F-AERO affiche les Notam IFR et VFR avec la sélection des Notam GPS, général et Divers





- Notam AERODROMES
- Sélectionnez la date, l'heure de décollage prévue et la durée du vol
- Sélectionnez de un à 4 aérodrôme par un clic sur le pictogramme terrain
- A l'affichage des Notam, un pictogramme permet aussi d'accéder à la VAC de l'aérodrôme concerné.
- Notam Route STANDARD
- Sélectionnez l'aérodrôme de Départ et d'Arrivée
- Vous pouvez aussi indiquer un à deux aérodrômes de dégagements
- Sélectionnez une FIR

- Le pictogramme en haut à droite de l'écran permet d'archiver le document pour une consultation ultérieure sans réseau. Cette consultation est limitée à 24 heures par sécurité.
- Notam Route ETROITE
- Réglez vos Préférences d'utilisateur (notamment la largeur du couloir en Nm)
- Sélectionnez l'aérodrôme de Départ et d'Arrivée
- Vous pouvez aussi indiquer un à deux aérodrômes de dégagements
- Notam de FIR
- FIR : Régions d'information de vol
- Vous pouvez obtenir les Notam de FIR de BORDEAUX LFBB, REIMS LFEE, PARIS LFFF, MARSEILLE LFMM, AIX-EN-PROVENCE LFMM et BREST LFRR en France ainsi que les principales FIR d'Europe
- Sélectionnez de une à 4 FIR



- Notam Préférences
- Enregistrez vos Préférences d'utilisateur
- Niveau de Vol min et maxi
- Largeur du couloir en Nm pour la fonction "Route Etroite"
- Activez la fonction d'affichage des Notam pour Aérodrômes survolés
- Par convention, F-AERO affiche les Notam IFR et VFR avec la sélection des Notam GPS, général et Divers



Zones militaires basses altitudes AZBA sur F-AERO

- Affichez toutes Cartes AZBA sur Iphone pour connaître immédiatement l'Activité du Réseau Militaire Très Basse Altitude en France
- Réseau Défense Basse Altitude
 - Entraînement militaire très grande vitesse très basse altitude.
 - Type de restriction : Contournement obligatoire
 - Le pilote militaire n'assure pas la prévention des collisions
 - Concerne toutes les zones en France métropolitaine :
 - R45A BOURGOGNE - R45B AUTUNOIS - R45N2 ARDENNES - R45N3 LUXEMBOURG - R45N4 MOSELLE - R45NS - R45S1 - R45S2 LANGRES - R45S3 YONNE - R46A - R46B - R46C - R46D - R46E1 - R46E2 - R46F1 - R46F2 - R46F3 - R46G - R46N1 CORBIERES - R69 CHAMPAGNE - R142 NIEVRE - R143 AUVERGNE - R144 LOIRE - R191A HERAULTTEST - R191B HERAULT SUD - R191C HERAULT NORD - R193A TARNIST - R589A LOT - R589B LOT - R590A MENDE SUD - R590B MENDE NORD - R593A LESPUYS - R593B LESPUYS

- Nota quant aux Publications officielles d'informations aéronautiques (AIP, NOTAM, VAC) : compte tenu du caractère évolutif des éléments et de l'information publiée le pilote devra s'assurer, avant d'effectuer son vol, que les documents qu'il a visualisés, archivés ou imprimés sont conformes à la documentation officielle en vigueur en consultant les listes de contrôle disponibles sur les sites officiels (SIA) et en vérifiant les dates de validité des cartes et de ses archives.



Cartes VAC d'approche et d'atterrissage à vue sur F-AERO

- Cartes VAC : Visual Approach Chart disponibles gratuitement sur Iphone
- Toutes les cartes d'approche et d'atterrissage à vue de France à jour de leur publication
 - Avec la possibilité d'archiver vos terrains habituels pour une consultation sans réseau (Offline)
 - Visualisation directe de la VAC sans la page de garde
 - Les cartes VAC d'approche contiennent les informations suivantes :
 - Le nom de l'aéroport, ainsi que son code OACI
 - Les coordonnées terrestre de l'aéroport, ainsi que son altitude
 - Les fréquences radio d'approche, de la tour, du sol, de l'ATIS, de l'ADF et de l'ILS
 - Les différentes zones d'espace aérien entourant l'aéroport ainsi que les points de report radio éventuels
 - Les cartes d'atterrissage contiennent :
 - Les pistes en précisant leurs longueurs, leurs revêtements, leurs résistances, leurs aides lumineuses, les obstacles et dangers à l'atterrissage
 - Un plan des installations au sol (tour de contrôle, parking, pompe à essence...)



Ces cartes VAC sont émis en France par le SIA (Service d'information aéronautique) qui n'est pas l'éditeur de cette application.

Motoplaneur ULM NOUVEAU!!! Motorisation électrique

ALATUS-M

Le vol à voile avec un brevet ULM!

www.alatus.fr

42 700 € TTC*
Avec motorisation électrique

32 400 € TTC*
Avec motorisation 2 temps

Envergure: 13,10 m
Poids à vide: 115 kg
Moteur rétractable
Finesse: 27 à 65 km/h
Taux de chute mini: 0,65 m/s
Vmax: 110 km/h
Vitesse de décrochage: 41 km/h
VNE: 130 km/h
Montage/démontage: 45 mn



Xair

La gamme

HANUMAN 912
Rotax 4 temps 80cv
Entoilage Mylar
Instrumentation complète
Casques intercom, radio

42 500 € TTC*
Pret à voler

Egalement disponible en kit!

V.Croisière: 150 Km/h
V.Max: 200 Km/h

X-AIR X-AIR F
Kit sans moteur ni instrument à partir de

12 500 € TTC*



Canal de la Martinière 44320 Frossay-France
Tel: +33 (0)240 64 21 66 - Fax: +33 (0)240 64 15 22
contact@randkar.fr www.randkar.fr





Le point sur l'enquête

activité IULM

A l'origine, copiée sur le modèle des enquêtes métiers existantes dans le milieu des « sports natures », une vaste consultation a occupé les esprits de la DTN et de la Commission formation autour de la problématique des instructeurs.

Le document final a été présenté fin 2010 au Comité Directeur de la FFPLUM qui après analyse, l'ouvre à la diffusion. En voici quelques extraits et résumés, les résultats de l'enquête étant visibles sur le site web fédéral www.ffplum.com

Initiée en octobre 2009, l'enquête proposée par la Fédération Française d'ULM a eu pour objectif de cibler les acteurs de la formation aux différents brevets et licences de pilotes ULM et de mieux cerner leurs modalités de pratique, leur cursus de formation et leur réactualisation. Bénévoles comme professionnels de l'instruction, avec une activité qui souvent relève des deux champs se sont vu proposer un questionnaire balayant autant que faire se peut leurs actions, leur réalité économique, leur vision de la formation et celle plus large du développement de la pratique.

La FFPLUM est la première intéressée par ces résultats, véritable outil de réflexion et d'aide à la décision dans sa démarche de refonte de la qualification IULM ; le maître mot étant l'amélioration de la sécurité et une analyse des niveaux d'exigences souvent disparates d'un point géographique à un autre.

Quelques chiffres

- 935 adresses ont pu être exploitées, dont 900 adhérents FFPLUM
- 314 retours valides soit 35 % des questionnaires arrivés à destination, avec 9 % de retours anonymes.
- 53 % des répondants sont répertoriés comme IULM auprès de la FFPLUM et 47 % non répertoriés. 35 % des répondants au total sont donc répertoriés, ce qui corrèle le chiffre ci-dessus.
- Plus de 400 instructeurs ne sont : soit plus en activité, ne se font pas répertorier, soit enseignent en dehors du système FFPLUM.

Localisation

L'enquête confirme que la pratique des IULM est assez bien répartie sur le territoire. En revanche, la formation se resserre sur une vingtaine de départements et la réactualisation de la qualification répond à la même logique : 37 % des IULM interrogés procèdent à leur réactualisation sur leur centre initial de formation : une donnée prépondérante dans la réflexion sur la valeur des réactualisations.

Bénévoles/Professionnels

Les résultats font apparaître peu de différences de perceptions sur les sujets majeurs. A titre d'exemple :

- La formation est-elle adaptée à l'emploi ?
- La fréquence des recyclages
- Les tests en vol

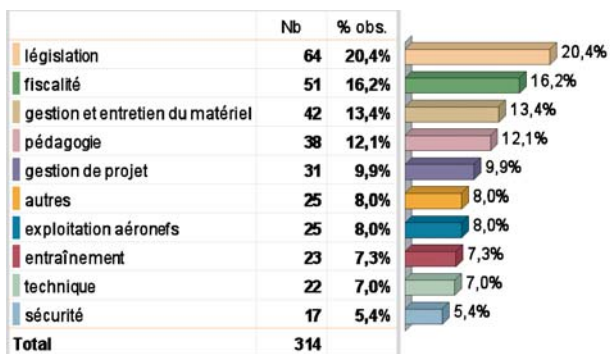
(retrouvez les données et les diagrammes au sein de l'enquête – www.ffplum.com.)

Parmi les lacunes qui sont souvent avancées dans le cursus de formation on trouve la législation et la fiscalité. « Lacunes » :

Lesquelles ?

Taux de réponse : **46,8%**

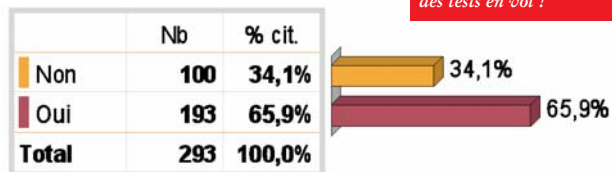
Exemple tiré de : « Comment jugent-ils leur formation » ?



Des tests de recyclage en vol vous semblent-ils adaptés ?

Taux de réponse : **93,3%**

D'autres données sont prépondérantes comme la délicate question des tests en vol !



Comment lire cette enquête

Tous les statisticiens vous diront que l'idéal est d'avoir un retour à 100 % de votre consultation.

Néanmoins, le taux de réponse est largement satisfaisant pour valider une tendance générale. Les résultats présentés ne feront certes pas « force de loi » mais permettent de tordre le cou à quelques idées reçues... et tant pis pour ceux qui n'ont pas souhaité faire entendre leur voix.

Pour y voir plus clair, le taux de réponse affiché sur chaque diagramme correspond au % de réponses données par les 314 retours. Des taux de réponses de moins de 50 % sur un item particulier donnent une idée sans plus.

Des taux de réponse qui avoisinent les 80 % donnent une tendance. Enfin, les données économiques, en faible retour ne permettent pas de mesurer l'impact économique du marché de la formation ULM : ce n'était pas le but premier.

Patrice Girardin
Conseiller Technique National

Publicité



SILVAIR FLIGHT CENTER

Ecole de pilotage ULM et Hélico

- A Châtellerault-LFCA, à deux pas du Futuroscope et 1h 10 de Paris en TGV, le Silvair Flight Center forme les pilotes ULM et hélicoptère, depuis l'école de début jusqu'à la licence européenne PPL/H.
- Formation ab-initio, conversion de licence avion, remise à niveau, renouvellement de QT par des instructeurs agréés.
- Possibilité de stage bloqué pour formation accélérée.

Pioneer 200 - Pioneer 300 - Groppo TRIAL

Les plus beaux ULM sont chez Silvair !

ULM Trial Nando Groppo, ULM Pioneer 200 & 230, ULM Pioneer 300 ou avion 4 places Pioneer 400... De la Jeep à la Ferrari des airs, la gamme Silvair couvre tous les besoins, du kit au prêt à voler.

Vente, location, parc permanent, entretien, école



SILVAIR SERVICES

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

Silvair distribue
Pioneer / Alpi-Aviation,
Groppo et Tecnam



Venez les essayer et volez autrement !
www.ulmpioneer.fr

Un formateur c'est quoi ?

La sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation dispensée par les instructeurs. Le recrutement, la formation et l'actualisation des connaissances des instructeurs doivent s'adapter à l'évolution de nos pratiques de l'ULM.

Aujourd'hui un formateur se doit d'enseigner de façon plus complète et approfondie que par le passé. Il doit être capable d'expliquer la lecture des cartes aéronautiques, d'apprendre l'analyse d'un dossier météo, de s'exprimer correctement à la radio, de sensibiliser les élèves au bon usage du GPS ou du transpondeur, d'expliquer l'altimétrie et les espaces aériens, de comprendre et de développer les questions et les réponses des QCM théoriques tronc commun proposés aux élèves. On entend encore trop souvent « c'est dans les manuels, tu n'as qu'à les lire ».

Cependant il faut aussi conserver les fondamentaux de l'ULM - ou y revenir ! Le palier de prise de vitesse, l'atterrissage moteur tout réduit, la culture de la panne font (devraient faire) partie intégrante de toute formation.

Le pilotage d'un ULM n'est pas celui d'un avion, nous avons nos spécificités...

Comme vous le savez déjà, la commission enseignement travaille, avec les autorités tutélaires, non seulement sur la réforme de la formation des instructeurs, mais également sur la pertinence des questions du théorique tronc commun.

La réforme sera plus longue et fastidieuse qu'initialement envisagée par les acteurs concernés. La DGAC éprouve quelques difficultés pour compléter les informations relatives à certains centres de formation. A ce sujet, il est rappelé que les organismes doivent transmettre annuellement le compte rendu d'activité à leur DSAC de rattachement.

Actuellement, le projet retenu consisterait à l'adaptation de l'arrêté de 1994 permettant à l'autorité de tutelle de s'appuyer sur l'implication des instructeurs ULM.

Le groupe de travail étudie de nouvelles modalités relatives à l'attribution, la conservation et au retrait de l'agrément des centres de formations instructeurs. Des réflexions portent également sur :

- L'amélioration des phases de formation et la vérification de la réalité dispensée.
- Une orientation de la formation sur les principes de « formation par compétence ».
- L'organisation des tests finaux.
- La création d'un collège d'examineurs.
- L'adoption d'un référentiel pour la formation, les tests et les actualisations des instructeurs.

Le 25 novembre 2010, la FFPLUM a participé pour la première fois à une réunion de validation de QCM des examens théoriques pilotes et instructeurs ULM. Dorénavant, un représentant de la FFPLUM travaillera dans cette commission. Lors d'une prochaine rencontre il sera examiné la possibilité de faire valider le contenu de la base de données des questions destinées aux pilotes et instructeurs ULM. Cette proposition vise à obtenir une meilleure adéquation à la réalité pratique. (*voir encadré*)

Les responsables pédagogiques et les instructeurs sont invités à faire parvenir à la commission enseignement les questions qui leurs paraissent inadaptées à l'ULM. Nous recherchons aussi des personnes ressource pour proposer des questions.

Ces grands travaux, délicats et de longue haleine, nécessiteront la participation des instructeurs.

Bernard Fabre
Commission Enseignement

Exemples de QCM

Hormis le cas particulier du VFR spécial, les organismes de la circulation aérienne assurent la séparation entre les vols en VFR et les vols en IFR dans les espaces aériens de classe :

Réponse A : B-C-D

Réponse B : B-C

Réponse C : A-B-C-D-E

Réponse D : B-C-D-E

Normalement les QCM devraient porter sur la réglementation en vigueur en France, or les réponses proposées mention l'espace de classe B.....inexistante en France.

Pour effectuer un vol d'entraînement seul à bord lorsque les terrains de départ et de destination sont différents, un élève pilote d'ULM doit emporter les documents suivants :

1- un exemplaire de l'attestation d'assurance.

2- Une autorisation d'entraînement seul à bord « écrite par l'instructeur

3- La carte d'identification de l'ULM.

4- La licence de station d'aéronef.

5- Le manuel utilisateur de l'ULM.

Choisir la combinaison exacte la plus complète.

Réponse A : 1, 3 et 5

Réponse B : 2, 3, 4 et 5

Réponse C : 2, 3 et 4

Réponse D : 1, 2 et 4

Par défaut la réponse C serait la bonne. Le manuel utilisateur n'est pas obligatoire en vol.

En revanche, actuellement il faut emmener l'attestation d'assurance, il faut la fiche d'identification avec la carte d'identification et.....la fiche de pesée.

du Tour de Piste au Tour du Monde





La sécurité, ça commence AU SOL

On ne compte plus le nombre de déclarations de sinistres transmises à l'assurance pour des avaries résultant de la manipulation des ULM dans les hangars et sur les aires de manœuvre. Si l'on se penche sur les chiffres, on note une augmentation de ces incidents. Il est très probable que cela ne traduise pas vraiment une diminution de la rigueur avec laquelle les pratiquants manipulent leurs appareils au sol.

L'accumulation de déclarations ressort surtout d'un changement de nos mentalités, voire d'une évolution sociale au sein de laquelle le traitement amiable des petits incidents n'a plus beaucoup de place.

Cela induit certes des désagréments, mais a aussi une incidence sur notre sécurité. En effet, la tendance actuelle à provoquer des contentieux ne fait pas seulement le désespoir des élus fédéraux et du courtier chargés de mettre au point nos conditions d'assurances, la fortune des avocats et l'engorgement des tribunaux. Du point de vue de la sécurité des vols, cette situation risque de finir par décourager les gens de signaler quelques dégâts qu'ils auraient provoqués sans témoin sur le matériel commun ou sur celui des autres.

Il est bien sûr très désagréable d'arriver au terrain pour constater sur sa machine l'enfoncement d'un carénage, un revêtement abîmé ou encore une brûlure de cigarette sur la voile. Bien des témoignages recueillis me montrent hélas que tout le monde n'a pas comme moi, eu l'année dernière la chance d'avoir un camarade de hangar pour m'informer spontanément qu'il avait sans doute cassé l'antenne de radio de mon appareil, et pour me proposer de la remplacer.

Cela peut aller plus loin. L'an dernier, j'ai été témoin de l'apparition d'un arc électrique provoqué par le contact démarreur à bord d'un pendulaire. L'analyse a montré que

cela résultait de l'arrachement manifeste d'un câble de batterie, réenfilé vaille que vaille dans un bout de gaine rapporté à cet effet. Camouflage volontaire d'une maladresse relevant probablement de la mise en danger de la vie d'autrui, ou réparation inadaptée réalisée par quelque naïf incompetent croyant bien faire ? Le doute est permis. Cela évite de trop désespérer de la nature humaine.

Il circule hélas pas mal d'autres anecdotes sur ce thème. Même s'il faut faire la part de l'exagération dans ce qui se raconte, il n'y a hélas pas de fumée sans feu.

Ce genre de situation, heureusement encore peu répandue, milite en tous cas pour le sérieux sans compromis de la première visite prévol de chaque journée.

Mais il y a d'autres risques au sol. Leur étude doit conforter chacun d'entre nous dans l'idée que la rigueur et l'attention ne doivent pas se relâcher sous prétexte que l'on n'est pas en vol.

Depuis le premier janvier de l'an dernier, nous comptons 9 accidents au sol survenus en dehors des manœuvres de décollages et atterrissages. Parmi les circonstances déclarées ou constatées, on relèvera :

- Mauvais calage de la machine avant un point fixe, qui se termine dans une clôture lors de la mise en puissance.



- Manœuvre intempetive de la manette des gaz lors de l'embarquement, après avoir démarré le moteur « à la ficelle ».
- Déclenchement du parachute de secours au cours de la dépose urgente de l'aile d'un pendulaire, à l'approche du mauvais temps.
- Au démarrage du moteur pour l'essai consécutif au réglage de pas, un rouleau de ruban adhésif est projeté au travers d'une vitre. Il était posé sur une boîte à outils oubliée sur le trajet de l'hélice.
- Après plusieurs tentatives laborieuses, le pilote se laisse surprendre par le démarrage du moteur avec beaucoup de gaz. Son appareil roule et heurte une personne présente avant qu'il n'en ait repris le contrôle.

Deux de ces événements ont provoqué des accidents de personnes. Ils sont l'occasion de rappeler la responsabilité des pilotes lorsqu'ils laissent approcher des personnes non averties sur les risques que peuvent présenter les aéronefs. Attention aux spectateurs, passagers, enthousiastes inconséquents, enfants qui jouent, animaux qui divaguent, etc.

D'ailleurs, sur les aérodromes, sont définies des zones réservées à l'intérieur desquelles l'accès est réglementé. En tant que pilotes, faire entrer des tiers sur un terrain fait partie de nos prérogatives, mais il faut être conscient que notre responsabilité peut être engagée sur leur sécurité dans l'enceinte des aérodromes, surtout quand ceux-ci sont clôturés.



Thierry Couderc
Président Commission Sécurité

L'accident suivant est la preuve que les circonstances les plus anodines peuvent conduire au sol à des événements potentiellement dramatiques.

En faisant le tour du chariot, pendant une visite prévol au lever du soleil, le pilote a eu à se baisser pour ramasser un objet tombé au sol. Il n'a pas pris garde à l'antenne radio qui est fixée sur la jambe de train arrière gauche de l'appareil.

Lorsqu'il a baissé la tête, l'antenne a pénétré au coin de l'œil pour aller se fichet au niveau du cerveau. L'embout plastique de l'antenne est resté dedans lors du retrait.

Plusieurs mois après, compte tenu des risques que lui feraient courir une opération pour l'extraire, il a toujours ce capuchon dans la tête.

Si l'antenne de votre machine est disposée de telle sorte qu'un tel accident soit possible, il est très conseillé de prendre les dispositions propres à éviter qu'elle ne se transforme un jour en épée.

Vous pouvez remplacer l'embout par une protection de plus gros diamètre dûment collée et peinte en couleur vive. Sans grand risque pour la qualité d'émission, il est aussi possible de couder l'extrémité de l'antenne à angle droit, voire d'envisager de la chemiser dans un carénage épais en plastique ou même en bois, selon la configuration de chaque machine.

REX, pour Retour d'Expérience

Comme annoncé, depuis déjà presque deux ans, le Bureau Enquête Analyse de l'Aviation Civile se désengage, sans trop vouloir le dire, de l'étude de la sécurité de notre aviation, trop légère sans doute pour que l'Etat veuille bien continuer à y consacrer ses moyens. Quelles que soient les justifications administratives, économiques ou diplomatiques avancées sur le thème des limites des obligations acceptées par les Etats membres de l'OACI, c'est un abandon puisque c'était un service qui ne sera désormais plus rendu. Ainsi, en juillet prochain, le REC, recueil d'événements confidentiel, permettant le retour d'expérience par les témoignages de pratiquants, sera arrêté par le BEA.

Mais comme les pouvoirs publics ne peuvent se résoudre à appeler un chat un chat, ni laisser à entendre qu'un tel sujet serait négligé, surtout en matière de sécurité, ils ont invité les fédérations à accepter le transfert de cette responsabilité aux pratiquants eux-mêmes. Pour lever leurs réticences à le faire (à leur frais), la menace brandie par l'administration est à peine voilée de faire appliquer individuellement à toutes les structures d'aviation légère de loisirs, les dispositions les plus lourdes en matière de Système de Gestion de la Sécurité. Ces fameux SGS procèdent aussi des accords de l'OACI, mais là curieusement, personne ne semble imaginer que la micro aviation pourrait ne pas être concernée.

Sur le fond, la démarche de retour d'expérience reste indiscutablement un dispositif utile à la sécurité des vols, et la FFPLUM a participé au mieux de ses possibilités à la promotion du REC lorsqu'il est apparu, il y a une dizaine d'années. Il ne faut bien sûr pas s'attendre à ce qu'une telle organisation fasse ressortir des

causes majeures d'accidents totalement inconnues et qui auraient échappé à l'analyse jusqu'ici. En revanche, que ce soit par la démarche de déclaration volontaire, ou par la simple consultation des registres en ligne, l'outil est une aide non négligeable pour conduire chaque pilote à s'interroger sur sa sécurité. Le fait qu'il soit géré par la fédération aidera aussi certainement à vaincre les réticences de ceux qui hésitent à confier à l'administration, l'expression des vulnérabilités qu'ils ou elles perçoivent d'eux-mêmes.

On ne partira pas de rien, d'ailleurs. Il s'agit là d'une démarche commune à toutes les fédérations membres du CNFAS. Or, la Fédération Française de Vol à Voile a déjà mis en place un outil de déclaration et de publication en ligne des témoignages de sécurité de ses membres, qui répond bien aux besoins.

Les autres fédérations vont donc travailler à adapter cet outil à leur propre situation, avec l'espoir de gagner du temps et de faire baisser les coûts de développement grâce à l'emploi d'un outil commun.

Avec le RASU d'un côté, outil d'analyse corrective des accidents qui nous sont arrivés, et le REX de l'autre, outil de retour d'expérience adaptée à la démarche proactive de prévention, la FFPLUM devrait disposer d'un système complet de gestion de la sécurité des vols de ses membres. Encore faudra-t-il que chacun ait la volonté de s'en servir, les pratiquants, les dirigeants, les instructeurs, les constructeurs, et ... l'administration.

Thierry Couderc
Président Commission Sécurité

Publicité

Tout pour votre plaisir

Quik-R

Concessionnaire
AirBorne - Magni
SkyRanger - SkyLane
Pegasus

XT-912-SST
(stuffed wing)

Centre de Formation ULM :
Pendulaire - 3 axes et Autogire

Pilotes/Instructeurs - Test et Réactualisation Instructeur
Toutes DNC - Reconversion professionnelle
(Fongecif, etc...)

Accessoires
Lynx
Vêtements chauffants
Ozee - Skydat - Icom
Hélices Duc

VELIPLANE .COM

EGOLE ULM
FFPLUM
Fédération Française de l'Aviation
Label Fédéral

Realisation Agence Mageval & Associés - 2011

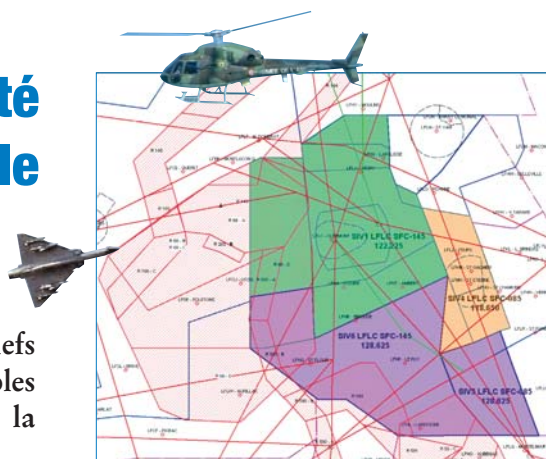
Aérodrome MEAUX 77 - Tél. 01 60 04 76 00 ▶ 35Kms de Paris Est / 15Kms de Disneyland

Vers une meilleure compatibilité des circulations aériennes civile et militaire ?

Les aéronefs de la Défense et certains autres aéronefs d'Etat volent en obéissant à des règles de vol compatibles mais différentes des nôtres : ce sont les règles de la Circulation Aérienne Militaire.

Lorsqu'ils volent en espace G, les appareils militaires assurent la veille d'une fréquence d'auto-information pour se signaler entre eux. Depuis quelques années, l'idée de mettre tout le monde sur la même fréquence est étudiée, afin d'améliorer l'information réciproque entre aéronefs. De nombreuses difficultés ont été soulevées par le groupe de travail chargé d'étudier la faisabilité de cette idée : choix de la fréquence, procédure associée... Ce service doit être une aide pour les pilotes, pas une contrainte rédhibitoire. Le développement des secteurs d'information de vol (SIV) pourrait permettre de résoudre certains de ces problèmes. Pour savoir si ce projet peut améliorer la sécurité de manière efficace, le Directoire de l'espace aérien a demandé qu'une expérimentation soit conduite, à l'issue de laquelle un bilan sera établi et permettra de décider de la généralisation ou de l'abandon de cette mesure.

Cette expérimentation sera menée par le SIV de Clermont-Ferrand du lundi 4 avril au vendredi 27 mai 2011, de 09 h 00 à 17 h 00 loc, hors week-end et jours fériés.



Elle consiste à demander aux aéronefs militaires volant en espace G de contacter par radio le SIV lorsqu'ils sont dans son espace (à l'exclusion des espaces de Saint-Yan au nord-est du secteur). Ainsi les appareils en CAG/VFR auront la connaissance de ces trafics.

Pour en apprécier les effets, il est nécessaire qu'un maximum d'usagers jouent le jeu en contactant et en restant en fréquence avec le SIV lorsqu'ils évoluent dans ce secteur durant cette période. De plus, il leur est demandé de bien vouloir remplir et renvoyer un questionnaire simple pour savoir si ce service a été utile et avoir un retour d'expérience significatif.

Une circulaire d'information aéronautique donne tous les détails de cette expérimentation. Elle est téléchargeable sur le site du SIA et sur celui de la FFPLUM.

Michel Hirmke
Commission Espace Aérien



Rencontre entre le CNFAS et la DIRCAM

Mardi 07 décembre 2010, la traditionnelle réunion entre la Direction de la Circulation Aérienne Militaire (DIRCAM) et les présidents du Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives (CNFAS), accompagnés de leurs experts « Espace Aérien », s'est tenue dans les locaux de la Direction de la Sécurité des Aéronefs d'Etat (DSAÉ) sur la base aérienne de Villacoublay.

Lors de cette rencontre, qui a réuni plus de 25 personnes, civiles et militaires, de nombreux sujets ont pu être présentés et discutés dans un excellent esprit permettant un dialogue constructif.

Citons, entre autres :

- les travaux sur les limites latérales du Réseau Très Basse Altitude de la Défense (RTBA) ;
- la transformation des Zones Interdites Temporaires en zones P ;
- le bilan des exercices 2010 ;
- la conséquence sur l'espace aérien de la fermeture de certaines bases aériennes.

Michel Hirmke



Séminaire Espace Aérien du CNFAS

Le 22 janvier 2011, le CNFAS réunissait à Paris ses représentants qui siègent aux commissions consultatives régionales de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive (CCRAGALS).

Outre des échanges fructueux entre pratiquants de différentes disciplines et de différents horizons qui composent l'aviation légère et sportive, ce séminaire, qui se tient tous les ans fin janvier, a pour but de définir des objectifs pour l'année qui vient et des moyens pour les atteindre, afin de défendre au mieux vos espaces de liberté.

Il permet de débattre des dossiers en cours d'étude au niveau national ou européen en analysant les répercussions que ces changements peuvent entraîner pour nos activités. C'est aussi une journée qui permet d'expliquer les réorganisations de l'Administration, afin que tous sachent parfaitement quels sont nos interlocuteurs.

Ainsi, cette année, cette journée studieuse a entraîné de nombreux échanges, sur :

- les espaces aériens, avec des dossiers comme l'évolution du RTBA, ou les travaux des groupes de travail sur la simplification de l'espace aérien ;
- l'information des pilotes, ou comment l'améliorer dans un but évident de sécurité ;
- les évolutions réglementaires européennes, que nous suivons attentivement.

Michel Hirmke

Du bon usage d'une Assemblée Générale...

A la parution de cet article, les associations affiliées auront procédé à leurs assemblées générales annuelles et statutaires. L'occasion pour la FFPLUM d'être sollicitée pour avis conseil, voire arbitrages sur quelques petites dérives qu'il serait si facile d'éviter.

...ou : quand tout va bien, préoccupons-nous des tempêtes à venir !

L'association régie par la loi de 1901 a la vie dure : voilà une vieille dame qui traverse le temps et dont la contribution au lien social, à la stabilité et au développement de multiples activités, n'est plus à faire. Elle semble tellement tombée dans l'inconscient collectif, que ce dernier lui prête parfois certaine liberté qu'elle n'a pas ; à commencer par l'assemblée générale.

La loi ne stipule pas son côté obligatoire, néanmoins, l'usage courant impose la consultation périodique des adhérents.

La tenue d'une Assemblée Générale est tout de même obligatoire pour :

- Faire la preuve d'une gestion démocratique, condition obligatoire pour obtenir l'agrément de certaines associations comme par exemple l'agrément MJS qui donnera accès à diverses subventions possibles.
- Répondre aux dispositions fiscales en matière d'exonération, notamment pour les associations dites fermées.
- Faire face à l'article 9 de la loi en cas de dissolution.

Si la loi reste vague, les statuts et le règlement intérieur détermineront librement les modalités de l'assemblée générale, son déroulement et plus généralement la vie de l'association : c'est ce que l'on appelle communément la « loi des parties ». Et c'est là qu'en effet il convient d'être vigilant, précis mais aussi respectueux de ce qui est écrit.



Ordre du jour

08h45 Accueil - petit-déjeuner

09h45 → Ouverture de la séance par M. Maxime Coffin, Directeur de la MALGH/DGAC

- Mot du Président de la FFPLUM
- Désignation du président de séance
- Présentation des membres du Comité Directeur, des présidents des Comités Régionaux

10h15 → Rapport Moral - Dominique Méreuze - Président de la FFPLUM

11h00 → Rapport Financier (bilan 2010 et budget 2011) - Denise Lacote - Trésorière
- Intervention de l'expert comptable
- Cabinet COFINGEC
- Intervention du Commissaire aux comptes - Mme Vetterl

11h30 → Questions sur le rapport moral et le rapport financier, sur le projet d'augmentation de la cotisation 2012

12h00 → Votes du rapport moral, du rapport financier, de la cotisation 2012, et résultats

12h15 → Remise des médailles de la FFPLUM :

- M. Louis Berger
- M. Hugues Le Cardinal
- M. Keith Negal

12h30 → Apéritif 13h00 → Déjeuner


14h45 → BASULM - Sébastien Perrot et Pierre-Henri Lopez

15h05 → Facteurs humains - Intervention M. Jean-Christian Wilmes

15h25 → Enquête métiers - Patrice Girardin

15h45 → Réponses aux questions écrites adressées à la FFPLUM
Réponses aux questions diverses

16h45 → Fin de la séance

 50, rue Henry-Farman
75 720 PARIS Cedex 15

Accès à la DGAC :

metro Ligne 8 : arrêt Balard
tramway Ligne T3 : arrêt Balard
tramway Ligne T2 : arrêt Issy-Val de Seine
Velib' : station devant la DGAC numéro 15042



Périodicité, convocation, quorum, pouvoirs, modalité d'une AG extraordinaire : à l'aune d'une société qui se judiciarise à l'extrême, il convient de rappeler que l'AG reste l'**organe souverain** de l'association. Sa compétence est générale et s'entend pour tous les actes de la vie associative.

C'est la raison pour laquelle cette dernière se doit d'être **irréprochable**. Lorsque tout va bien, la « bande de copains » souvent à l'origine d'une création d'association n'éprouve pas le besoin de complexifier les statuts et le Règlement Intérieur. Mais bien souvent **les libertés prisent** sur la façon de conduire une AG, le statut de membre, voire les pouvoirs portés par chacun, finissent toujours par irriter et être contestables devant les tribunaux.

Si le procès-verbal n'est pas, lui non plus, obligatoire, il est plus que fortement suggéré et s'il est stipulé dans les statuts, alors rédigé de façon à traduire la véricité des débats. Les Préfectures ayant avant tout un devoir d'enregistrement, il est rare que les pouvoirs publics s'inquiètent de l'application des statuts, mais cela peut parfois arriver si le fonctionnement de l'association contrevient à la loi.

Les déviances majeures sont rares chez nos associations affiliées, mais les multiples petites entorses finissent tôt ou tard par de grandes fractures.

« Mettons le temps entre deux AG à profit pour s'y pencher ».

La FFPLUM propose aux associations affiliées des statuts types qui comme modèles, ne sont pas exhaustifs. Les conseils d'administration auraient parfois intérêt à en contrôler l'application, les « dépoussiérer » au bout d'un certain temps et plus que tout : **les respecter de la même façon que les conditions de l'affiliation à la FFPLUM.**

Les Comités Régionaux, mais aussi les CDOS ou les services déconcentrés du Ministère des Sports sont là pour apporter leur assistance : autant les solliciter.

Patrice Girardin
Conseiller Technique National



Présidents et dirigeants de structures ULM,

En ce début d'année la DGAC vous a sollicité afin de remplir en ligne la base de données AERAL. Elle recense ainsi annuellement l'activité des différents clubs et structures pratiquant l'aéronautique en France. Prenez sans tarder quelques minutes de votre temps pour renseigner votre activité 2010 sur

<http://aeral.aviation-civile.gouv.fr>

Publicité

ULM ESPACE AÉRIEN



FORMATION

ULM PENDULAIRE, MULTI-AXES,
AUTOGIRE ET PARAMOTEUR



Centre de formation instructeur ULM
Centre de réactualisation IULM
Centre de contrôle IULM

www.espace-aerien.com

ESPACE AÉRIEN DIFFUSION

IMPORTATION
VENTE
MONTAGE



A ne pas manquer !
SAVANNAH'S DAYS LES 27, 28, 29 MAI

ICP - SAVANNAH - BINGO

ULM PRÊTS À VOLER OU EN KITS

ATELIER - MAINTENANCE ET RÉPARATION

www.ulm-microlight.com

ULM ESPACE AÉRIEN-ESPACE AÉRIEN DIFFUSION
Pierre-Emmanuel Leclere, aérodrome 26200 Montélimar
Tél : +33 (0)4 75 53 76 73, Port : +33 (0)6 07 76 67 12



ABONNEZ-VOUS !

-15%* Offre réservée aux lecteurs du bulletin ULM Info :
sur l'abonnement



AVANTAGES ABONNÉS

- 1 BD offerte ✓
- Avantage tarif ✓
- Petites annonces gratuites* ✓
- Livraison à domicile ✓
- Prix garantis ✓

* Annonce texte uniquement et limitée à une annonce gratuite par mois pendant la durée de l'abonnement

* Offre réservée aux lecteurs d'ULM Info, valable dans le cadre d'un abonnement d'un ou deux ans du 1^{er} décembre 2010 au 28 février 2011

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

VOS COORDONNEES :

NOM

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

Pays Tel

Email

Je m'abonne Je me réabonne : N° Abt

	FRANCE	CEE	Etranger /DOM/TOM
Découverte (3 mois)	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 16 €	<input type="checkbox"/> 23 €
6 MOIS	<input type="checkbox"/> 30 €	<input type="checkbox"/> 35 €	<input type="checkbox"/> 41 €
1 AN à -15 %	<input type="checkbox"/> 51 € 60 €	<input type="checkbox"/> 58,65 € 69 €	<input type="checkbox"/> 67,15 € 79 €
2 ANS à -15 %	<input type="checkbox"/> 96,90 € 114 €	<input type="checkbox"/> 110,50 € 130 €	<input type="checkbox"/> 123,25 € 145 €

RELIURE France métropolitaine (12 N°) 14 € (Etranger nous consulter)

Je règle la somme de € par :

chèque à l'ordre de "SEES"

carte bancaire

N° de ma carte de crédit :

Crypto

Expire en

Signature

Encore plus rapide,
abonnez-vous sur

www.aviation-pilote.com

délai d'installation
3 semaines.



Les jeunes sont notre avenir et personne n'en doute bien évidemment.

Encore ne faut-il pas se contenter de l'affirmer, mais agir efficacement pour que cette affirmation ne reste pas un slogan. La FFPLUM vous propose de participer à une action généreuse et utile : les « CADETS ULM ».

Elle vise à faire partager certains de nos vols à de jeunes pilotes, qui bien souvent, le brevet obtenu, par manque de moyens, nous regardent du sol voler avec envie, alors que parfois nous sommes seul à bord.

Sous le contrôle de nos structures (Associations et Organismes à But Lucratif), en partenariat avec les Comités Régionaux et la Fédération, des pilotes expérimentés transmettront à de jeunes brevetés leur expérience et leurs acquis, entretiendront leur motivation et partageront leur passion en les emmenant en vol avec eux à chaque fois que cela sera possible.

Outre le partage d'expérience, des liens de respect et d'amitié devraient se nouer, renforçant la confiance et la compréhension entre les générations.

Si vous vous sentez concernés, ouvrez vite les liens ci-dessous qui vous donneront tous les détails pratiques de cette action ambitieuse dont nous attendons beaucoup... car elle fait surtout appel au cœur et à la passion, éléments indispensables à la pratique de l'ULM !

Bons vols avec vos jeunes pilotes.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM



du 5 au 12 Août 2011 Appel à candidatures Jeunes + Instructeurs encadrants

Pour la 6^e année le TOUR ULM propose à une vingtaine de jeunes de vivre une aventure aéronautique exceptionnelle !

Jeunes :

- Tu es jeune (fille ou garçon de 15 à 25 ans)...
- Tu es pilote ULM ou en cours de formation...
- Tu n'es pas riche mais plein de bonne volonté et débordant de bonne humeur ...
- Tu rêves de voler une vingtaine d'heures encadrées par des instructeurs expérimentés sur différents types d'ULM
- Tu as envie de découvrir la France vu d'en haut...

Alors n'hésite plus... le Tour ULM 2011 c'est pour toi !

Dépêche toi de contacter la FFPLUM avec une petite lettre ou un mail de motivation pour recevoir un dossier d'inscription. Offre limitée à 20 jeunes filles et garçons. - Frais de d'inscription pris en charge.

Instructeurs :

Tu es instructeur expérimenté, et disponible la 1^{ère} semaine d'août... Tu as la passion du vol et tu aime la transmettre vers les jeunes... tu as un ULM (multiaxe, pendulaire, autogire) équipée avec un parachute...

Alors contacte rapidement la FFPLUM pour faire acte de candidature et demander un dossier d'inscription (10 machines avec instructeurs) - Frais Inscription et essence pris en charge.



Infos complémentaires
& contact
Louis Collardeau
Responsable
équipages Jeunes
Tour ULM 2011
mob. 06 07 03 80 88



Compétition ULM

La saison va bientôt commencer avec les cinq grandes compétitions interrégionales ! Elles sont sélectives pour le Championnat de France et organisées par les Groupements de Comités Régionaux (GR) dont je vous rappelle la composition :

GR Nord-ouest : Ile-de-France, Bretagne, Pays de la Loire, Basse-Normandie, Haute-Normandie et Centre.

GR Nord-est : Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, Bourgogne et Franche-Comté.

GR Sud-est : Auvergne, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon et Corse.

GR Sud-ouest : Poitou-Charentes, Limousin, Aquitaine et Midi-Pyrénées.

La région Centre s'est proposée pour organiser une cinquième compétition.

N'oubliez pas d'y participer ! Vous trouverez sur la carte de France ci-contre, l'ensemble des renseignements. Les fiches d'inscriptions seront disponibles sur le site Internet de la FFPLUM www.ffplum.com

Même si vous faites partie des sélectionnés d'office, (membres du groupe France, 10 premiers du championnat de France 2010 et 1^{er} de la Poule Espoir en paramoteur) allez-y ! Soit comme compétiteur, soit pour l'encadrement ou bien encore pour l'initiation des débutants.

Les classic-classes n'en sont bien évidemment pas exemptés !

Le Championnat de France quant à lui, aura lieu du 29 mai au 3 juin 2011 à l'aérodrome de Couhé-Vérac.

Le dossier d'inscription et les règlements 2011, seront disponibles sur le site Internet de la FFPLUM. Ils seront à retourner complets, accompagnés de votre règlement et impérativement visés par votre Comité régional, avant le 30 avril 2011. Y compris si vous n'avez pas encore eu les résultats des sélections interrégionales (paramoteur décollage à pied monoplace).

Ce sera tout nouveau cette année pour le Championnat de France mais, cela devenait toutefois nécessaire...



Un professionnel de l'image aura en charge de réaliser photos et montage de petites vidéos qui seront en ligne chaque soir sur un blog créé spécialement à cet effet. Vous y trouverez également les résultats et un résumé de la journée. Vous pourrez comme cela suivre presque en direct les exploits de vos proches ! A l'issue, un DVD de l'ensemble du championnat sera réalisé et pourra servir de support promotionnel pour la compétition ULM.

Dans un souci de continuité et afin de préparer l'avenir en cas d'éventuelles absences de certains, de nouveaux directeurs de course prendront les rênes du Championnat de France dès cette année.

Nouvelle année sans Championnat du Monde paramoteurs ! La France a décidé de faire bouger les choses et vous proposera du 13 au 18 septembre sur les sites d'Aspres-sur-Buech et Gap-Tallard, la première Coupe du Monde FAI de Slalom Paramoteur.

Dans l'attente de tous vous revoir bientôt, je vous souhaite une bonne préparation pour cette nouvelle saison.
Sportivement,

Guillaume Richard
Commission Sportive



Publicité



80 / 90 Hp.

“ECOTOYA”

(l'original)

Une copie même moins chère reste une copie toujours trop chère...

Vole déjà sur :

zenair - G1 - Morin - Sky - Rans
Kiebitz - Xénon - Vision - Bushbaby

JLT motors s.a.r.l

0698830931 / 0698900166

ecotoya@bbox.fr / <http://ecotoya.pagesperso-orange.fr/>

Montage sur tout ULM, devis au 0698900166



122 / 130 Hp.

Vol Montagne : le PNVM

Pôle National de Vol Montagne



Depuis plusieurs années maintenant, la FFPLUM et l'Association Française des Pilotes de Montagne (AFPM) coopèrent et coordonnent leurs actions dans le double but d'entretenir convenablement les altisurfaces, de plus en plus régulièrement utilisées par les pilotes d'ULM, et surtout d'offrir à ces derniers la possibilité de s'instruire aux particularités du vol en montagne, afin d'en éviter les pièges et d'en connaître les dangers.



C'est ainsi que dans un premier temps a été créé un « label montagne », destiné aux instructeurs et décerné après le suivi volontaire d'un stage spécialisé (28 instructeurs, Alpes et Pyrénées).

Le 19 février 2011, cette collaboration s'est enrichie de la naissance d'une association Loi 1901, affiliée à la FFPLUM et dont l'AFPM est partie prenante, dénommée : « Pôle National de Vol Montagne » (PNVM). Elle s'adresse à tout pilote ULM breveté et licencié à la FFPLUM ou à tout pilote avion breveté, cotisant à l'AFPM. Son objet est de :

- promouvoir le vol en montagne sous toutes ses formes notamment en proposant des stages de formations théoriques et pratiques.
- regrouper les personnes physiques mettant en commun, d'une façon permanente, leurs connaissances ou leurs activités aéronautiques dans un but autre que de partager des bénéfices.

Pour les pilotes d'ULM, le PNVM délivrera des attestations de stage; mais bien entendu pas de « qualification », système dont nous ne voulons pas entendre parler et auquel, dans la tradition de la philosophie de la pratique de l'ULM nous préférons substituer l'esprit de responsabilité personnelle et de prise de conscience par chacun de ses capacités, ses compétences, ses limites et ses lacunes. Également, nous prouvons ainsi que nous sommes capables, sans subir le joug d'une réglementation contraignante, de prendre nous-mêmes des mesures utiles à l'amélioration de la sécurité des vols (*voir également la mise en place de « REX » en page 12*).

Aujourd'hui, le pôle, basé physiquement à Gap-Tallard, est animé par Paul Prudent (Président et instructeur multiaxe), Guy Trier (Chef de centre et instructeur pendulaire), Noël Genet (Président de l'AFPM et instructeur avion), Christian Piccioli (Président CR PACA et Secrétaire Général PNVM).

Au terme de son développement, le PNVM s'adressera aux pilotes de toutes les classes d'ULM, aussi bien en montagne d'hiver que d'été (Alpes et Pyrénées). D'autres instructeurs, sous le contrôle du pôle, pourront enseigner dans différents centres.

Plus de détails prochainement sur les sites de la FFPLUM et de l'AFPM, et longue vie au PNVM !



Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Noël Genet
Président de l'AFPM

Publicité



AÉRO-DELAHAYE, LE PREMIER AÉRO-RESORT

Pour tous les passionnés,
un rêve qui devient accessible.

A 35 km du Touquet votre air-villa en bois

www.aero-delahaye.com
+33 321 862 271



Le Général Hestin découvre le vol en ULM pendulaire



Le CR Guyane au complet, entouré par quelques officiels

15 janvier 2011... naissance du Comité Régional Guyane de la FFPLUM

Et oui ! La GUYANE n'est pas seulement une terre d'aventure pour chercheurs d'or ou une base de lancement pour fusées spatiales, d'ailleurs nous n'avons pas croisé Tintin ni le Capitaine Haddock sur le pas de tir de KOUROU ! Par contre nous y avons croisé des ULM et même des hydro ULM avec flotteurs !

Malgré un éloignement de quelques heures de vol... la FFPLUM représentée par son Président Dominique Méreuze, Louis Collardeau V/Pdt et Pdt de la Commission des Comités Régionaux et de la Vie Associative, et Eric Galvagno Correspondant Régional Sécurité des Vols, se devait d'être présente auprès des structures ULM de Guyane, représentant une cinquantaine de pilotes d'ULM, qui avaient décidé de se regrouper au sein d'un Comité Régional. Cette représentation locale de la FFPLUM est importante, et plus particulièrement dans les DOM -TOM, afin de fédérer les structures entre elles, d'engager des actions communes et aussi parce que cela répond à un besoin local d'avoir une instance représentative du mouvement ULM comme interlocuteur auprès des différents organismes tels que la DGAC, Jeunesse et Sport, la Préfecture, le Commandement Militaire, et aussi la FFPLUM.

Un Marathon de 5 jours au pas de course, et quelques 800 kms parcourus dans un timing parfaitement orchestré par nos hôtes locaux, qui nous a permis de faire le tour des principales bases ULM en rencontrant les pilotes locaux, d'animer des réunions Sécurité des vols et Facteurs humains, et avec les dirigeants des structures ULM locales de rencontrer les instances administratives Guyanaises :

→ Jeudi 13 janvier après notre arrivée le 12 en fin de soirée, rencontre avec les pilotes du club ULM de Saint Laurent du Maroni animé par son très sympathique et dynamique

Président/instructeur Maurice Glas et sa compagne Bénédicte qui est en cours de formation pilote ULM 3 axes. Petit survol local avec l'hydro-ULM Zenair de Bernard Castieau. Puis en fin de journée rencontre avec M. Croizier Représentant local du Ministère des Sports, suivie d'une intervention Sécurité des vols et Facteurs humains animée par Eric pour les pilotes du Club.

→ Vendredi 14 janvier : rencontre avec les pilotes sur la Base ULM de Macouria, animée par Pascal Légère (ULM Equateur, 20 ans d'ULM pendulaire en Guyane), qui au fil des années en a fait une véritable base de loisirs multi activités très prisée des Guyanais.

→ Samedi 15 janvier : en présence des pilotes et dirigeants des structures ULM de Guyane, Assemblée Générale constitutive du Comité Régional Guyane de la FFPLUM, avec la participation du Général de Brigade Jean-Pierre Hestin, Commandant Supérieur des Forces Armées en Guyane, (pilote de mirage 2000 et ancien Directeur de la DIRCAM - Direction de la Circulation Aérienne Militaire). A l'issue de la réunion le Général n'a pas résisté à l'envie de s'initier au vol en ULM pendulaire avec Pascal. La réunion constitutive a été suivie de l'élection d'un Bureau au sein du nouveau CA, désignant Maurice Glas comme Président du CR Guyane de la FFPLUM, Pascal Légère V/Pdt, Bernadette Silvain secrétaire et Olivier Moreau trésorier. L'équipe du Comité ne perd pas son temps

Le CA du C.R. Guyane déjà au travail



Réunion du CR - DGAC à Cayenne - Rochambeau



Intervention sécurité des vols à Kourou





avec déjà, son site Internet : <http://comite-regional-guyane-ulm.com> et des projets : un rallye raid en Guyane, envoi d'un jeune Guyanais sur le tour ULM 2011, soutien à la construction d'un Ulm au sein d'un établissement scolaire,...

→ Dimanche 16 janvier : nouvelle intervention Sécurité des vols et Facteurs humains par Eric avec une vingtaine de membres du club ULM de Kourou 16/34, dont le Président Pascal Gregory, leur instructeur Roland Jantot. Le petit aérodrome de Kourou a la particularité d'être situé au sein des installations du CNES, ce qui impose quelques formalités administratives pour voler dans cette zone sécurisée dite SOP3. Mais nous nous y sommes pliés volontiers, afin de réaliser un petit vol à proximité des installations de lancement spatial et de la bande côtière avec le célèbre baigne des Iles du Salut.

→ Lundi 17 janvier : réunion matinale à l'aéroport de Cayenne Rochambeau avec la délégation territoriale de la DGAC animée par Mme Valérie Pucci et ses équipes plus spécialement en charge de l'ULM : Antoine Edouard et Jean-Marc Horth ainsi que des retrouvailles chaleureuses avec Gilles qui avait participé au tour ULM en tant que contrôleur aérien. Cette réunion, en présence du Comité Régional et des dirigeants des structures ULM Guyanaises, a permis de faire un tour de table très utile sur les petites difficultés locales propres à l'activité ULM. Et dès l'après-midi pour nous c'était déjà le vol retour sur la métropole.

Précisons que ce déplacement n'a pas coûté cher à nos finances fédérales, et ce grâce à Eric (pilote de ligne Groupe Air France) que nous remercions et qui nous a fait bénéficier de conditions de voyage particulièrement économiques (le prix d'un billet de TGV pour traverser la France !), d'autant que sur place nous avons toujours été très aimablement logés chez les pilotes locaux.

Si l'occasion vous en est donnée, pas d'hésitation, venez visiter la Guyane par la terre, les fleuves, et pourquoi pas en vol... contactez son Comité Régional FFPLUM.

Après la pirogue bien entendu comme moyen de déplacement le plus répandu pour relier les différentes localités, l'aviation légère demeure un moyen de déplacement bien pratique, en l'absence de route. Et pas d'inquiétude, nous n'avons pas du tout été importunés par les caïmans, ni même par les moustiques, pas plus présents qu'en métropole !

Louis Collardeau

L'espace femmes du site fédéral change de nom et se déploie !

Dans un souci d'efficacité, j'ai décidé de stopper le site ulm-femmes et d'optimiser le média Web fédéral, pour porter la communication de la Commission « voler au féminin ».



Alors allez régulièrement sur la page « voler au féminin » du site Web fédéral, afin d'être tenu(e)s informé(e)s, sur les actions menées vers le public féminin, avec vos Comités régionaux, départementaux et vos clubs. Vous y trouverez aussi, entre autres, l'historique annuel accompagné des albums photos ou vidéos, les cahiers des charges des actions, la mise en valeur de certaines d'entre nous, etc.

Programme "Voler au féminin" 2011

La Commission « femmes », au sein de la FFPLUM, a en-core beaucoup à faire, pour favoriser, avec la collaboration des structures régionales et locales, le développement de notre pratique, dans ses divers aspects, auprès des femmes.

Aussi, nous vous convions, accompagnées bien sûr, de vos proches, époux, amis et instructeurs, à venir participer au **rassemblement national des femmes et élèves pilotes**. Comme vous le savez celui-ci est reçu dans une région différente chaque année et s'adresse à toutes les classes ULM. Son objectif est de nous inciter à sortir du local. C'est une formidable occasion de s'enrichir, par l'expérience de la navigation et l'échange avec les autres femmes pilotes, dans une belle convivialité.

Pour sa huitième édition, il aura lieu en **Abbeville, les 8, 9 et 10 juillet prochain**. Cette année, la grande organisatrice est **Sylviane Chamu**. L'aide de Françoise Bessac-Legout et de Marie-Andrée Fermat de la région voisine, elle est aux manettes, au sein de son club et sous l'égide du Comité régional de Picardie. Sylviane participe au rassemblement depuis longtemps, à bord de son pendulaire. Forte de son expérience, elle a à cœur d'en faire une très belle édition !

Les journées découverte « voler au féminin », organisées au niveau régional, dans les clubs dotés d'une école, s'adressent aux femmes non pratiquantes. Une belle opportunité pour celles qui nous entourent et n'ont pas encore osé prendre les commandes d'un Ulm, de faire un véritable vol d'initiation, en place pilote, avec instructeur (trice), en toute sécurité et à coût réduit. C'est aussi un moment privilégié de rencontre, avec les femmes pilotes et élèves de leur région. L'objectif est bien évidemment d'amener des inscriptions féminines dans l'apprentissage de l'Ulm. Aide fédérale : 300 € pour une douzaine de manifestations. Me contacter préalablement.

Enfin, la commission donne un petit coup de pouce financier pour la participation des femmes aux compétitions. Merci de vous faire très vite connaître auprès de la Commission « voler au féminin ».

Monique Bouvier
Commission "Voler au féminin"



Assurances 2011



L'UFEGA, l'union de 5 Fédérations

Alors que la période des adhésions bat son plein et que d'autre part chacun, au moment de reprendre les vols, se pose, à juste titre, la question du choix d'une assurance RC obligatoire et d' IA complémentaires, il est utile que la FFPLUM explique sa politique en la matière.

Les fédérations nationales délégataires (aéronautiques ou non), agréées par le Ministère des Sports, ne sont pas des compagnies, ni des agents ou des courtiers d'assurances. Mais la loi sur le Sport leur impose de couvrir leurs membres en responsabilité civile; de même que la jurisprudence étend l'obligation et leur fait un devoir de les informer sur les possibilités qui leur sont offertes de se garantir au-delà des garanties de base pour leurs propres dommages corporels.

Tout licencié reste cependant libre du choix de sa compagnie d'assurances.

L'union de 5 fédérations aéronautiques, c'est avant tout pour chacun des pilotes, des clubs, des OBL et de leurs dirigeants qui choisissent les contrats d'assurance que l'UFEGA a négociés (RC, IA, Protection juridique...) la certitude de ne pas se retrouver seuls dans l'adversité. Ceci est primordial et mérite au minimum réflexion.

Le poids de 60.000 membres... ce n'est pas rien !

Mais aussi, l'Union des Fédérations Gestionnaires des Assurances, (dont l'objet est de rassembler les fédérations souhaitant mettre en commun leurs poids vis-à-vis des compagnies d'assurances) s'est donné pour mission de négocier

au mieux des intérêts des adhérents qu'elles représentent un programme d'assurances offrant un « **maximum de garanties au meilleur prix possible** ».

Vous avez bien lu : obtenir « un programme d'assurances offrant un maximum de garanties au meilleur prix possible »... pas d'obtenir le prix le plus bas possible, en sacrifiant les garanties ! C'est pour nous, responsables élus, un principe fondamental auquel chacun de nos licenciés est libre de ne pas adhérer ! Mais cela mérite également au minimum réflexion.

Enfin, il s'agit de faire jouer la technique de la mutualisation des risques et du lissage des résultats, éléments qui garantissent **le pilotage d'un programme pérenne et cohérent... sur le long terme** ! D'où une plus grande stabilité de ces mêmes résultats et donc des primes. C'est ce que nous privilégions depuis de nombreuses années avec un certain succès, de préférence à des coups de marketing dont on ne connaît pas du tout les résultats à long terme; avec le risque réel de fragiliser un marché sur lequel le nombre d'assureurs est malheureusement, quoi qu'en disent certains, relativement limité.

Qui pourrait nier que face aux assureurs, « **l'union fait la force** »... En effet, un nombre important d'adhérents et un montant de primes substantiel améliorera toujours le rap-



port de force et le pouvoir de négociation en notre faveur; et je le répète sur le long terme.

Pilotes de Vol Libre (FFVL), d'ULM (FFPLUM), de Planeurs (FFVV), d'Hélicoptères (FFG) et de Constructions Amateurs (RSA) sont représentés aujourd'hui au sein de l'UFEGA.

Ces fédérations en général et la FFPLUM en particulier, non seulement acceptent la concurrence, mais la souhaitent ardemment dans la mesure où elle est loyale, saine et licite; elle stimule alors le marché, fait obligation d'innovation et permet à tous de négocier au mieux de nos intérêts auprès des différentes compagnies d'assurances. Ce qui nous inquiète plus c'est le « dumping » sauvage qui n'a qu'un temps et désorganise, ainsi que la déloyauté qui fait courir de grands dangers à l'ensemble de la communauté des pilotes.

En définitive c'est aux pilotes et propriétaires, aux responsables de nos associations et structures professionnelles de faire les bons choix après comparaisons attentives et mûres réflexions.

Et c'est bien comme cela !

Le choix de ses assurances est tout... sauf anodin. On le répète si souvent que cela ressemble à une rengaine : mais après l'accident il est trop tard pour regretter ses choix.

Notre fédération est tellement souvent confrontée à ce type de problème, que cela l'autorise (c'est même son devoir) à attirer votre attention sur l'extrême importance de cet acte qui consiste à s'engager par contrat avec un assureur... quel qu'en soit l'intermédiaire.

Le coût de la prime, s'il demeure un critère essentiel de choix, ne doit en aucun cas devenir le seul à le déterminer.

Nous vous faisons confiance... car c'est vous seul qui en êtes responsable !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

St ex upéry
BASE ULM

Importateur
Exclusif :

Visibilité, stabilité
et confort de 48 à 260 km/h.



SKYLEADER
AIRCRAFT

Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.

GRS

- Installation dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

La référence des pros **LYNX**

En stock **BECKER AVIONICS**



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes.



AR 6201 VHF-AM-Transceiver



BXP6401 MODE S Transponder

Centre de formation Agréé
Pendulaire - Multiaxes - Autogire - Paramoteur



ÉCOLE ULM LABEL FÉDÉRAL

- ▶ Brevet - Instructeur - Réactualisation - Examen
- ▶ Travail aérien - Facteurs Humains

Montpezat d'Agenais
Tél : 05 53 95 08 81
www.ulmstex.com

De la surprenante extension aux associations aéronautiques de l'obligation de conseil et d'information pesant sur les professionnels ...

La jurisprudence, c'est-à-dire l'ensemble des décisions de justice, fait peser depuis longue date sur les entreprises, les sociétés commerciales et plus généralement sur tous les professionnels une obligation générale d'information, de conseil et de renseignement vis-à-vis de leur clientèle.

C'est là une obligation fondamentale du droit français sanctionnée par des dommages-intérêts sur le fondement de l'article 1147 du Code civil.

Cette obligation se justifie parce que le professionnel est rémunéré et que la cause de sa rémunération induit, au-delà du service et de la prestation livrée, le devoir d'informer loyalement, complètement et... a priori, le client de ce qu'il va acquérir ou des conditions du déroulement de la prestation.

Le médecin doit appeler l'attention de son client... et pouvoir prouver qu'il a informé le patient des risques de telle opération ainsi engagée en toute connaissance de cause,

le vendeur de machine doit informer son client de la totale inadéquation du modèle vendu avec les besoins décrits ou encore appeler l'attention de l'acquéreur des précautions d'emploi de produits dangereux,

l'agence matrimoniale doit s'assurer de l'exactitude des informations les plus élémentaires livrées par les adhérents et notamment leur âge, avant la mise en rapport des candidats au convolage en justes noces,

le juriste, rédacteur d'un acte de bail, manque à son devoir de conseil en n'attirant pas l'attention du bailleur qu'il assiste sur l'absence de toute garantie de paiement du loyer,

le guide de haute montagne doit s'assurer des performances et compétence des alpinistes qu'il va conduire et informer sa clientèle de la difficulté de la course engagée et des compétences nécessaires pour l'affronter.

Les exemples et les cas sont innombrables.

Mais le facteur commun de tous les cas de mise en œuvre de l'obligation générale d'information, de conseil et de renseignement, réside dans le caractère lucratif et professionnel des prestations ou des fournitures à livrer.

Les prestations échangées entre particuliers et non professionnels ne sont guère soumises à cette obligation générale de conseil sauf, bien sûr, l'application du droit commun et l'obligation évidente de ne pas tenter de tromper son cocontractant par exemple sur les qualités de la chose vendue (*tel Ulm pendulaire est présenté par son vendeur particulier comme une occasion rare et quasi neuve, mais dont en fait, le potentiel calendaire a été totalement consommé !*)

Or une association aéronautique n'est pas par définition un professionnel. Elle n'existe que par la réunion de tous ses membres, le plus souvent des particuliers. Elle ne peut d'ailleurs réaliser des bénéfices.

Elle n'a rien à vendre, sinon, à mettre à la disposition de chacun de ses membres les moyens pour réaliser leur passion.

Aussi, ne saurait peser - a priori - sur cette association une obligation générale d'information, de conseil et de renseignement vis-à-vis non pas de sa clientèle - *puisqu'elle n'en a pas !* - mais vis-à-vis de ses propres membres puisque « l'association est ses membres » et que « ses membres sont l'association ».

Pourtant une récente décision de justice ne l'a pas entendu de la sorte et vient de condamner une association pour manquement à son devoir de renseignement et à son obligation de conseil vis-à-vis de l'un de ses membres.

Les faits sont simples.

Une association loue une place de hangar dont elle a la jouissance à l'un de ses membres aux fins de stationnement de son ULM.

Des inconnus pénètrent sans effraction dans le hangar et se livrent à des vols et dégradations sur les ULM stationnés.

Le locataire-membre et victime assigne son propre club et demande quelque 8.000 euros d'indemnisation pour réparation de sa machine sur le **fondement d'une faute de surveillance**.

Il est débouté sur ce terrain.

Nulle preuve n'était en effet rapportée d'une faute de l'association dans la fermeture du hangar, parfaitement assurée, ce qui était un fait acquis. Si cela n'avait pas été le cas (*porte laissée ouverte, trou d'accès non bouché par exemple*), la condamnation était inéluctable sur le seul fondement du droit commun de la faute.

Tout autant, le Tribunal rappelle au locataire-membre une règle de droit du Code civil bien ancrée en précisant que :

- ne figure pas dans les obligations du bailleur celle de « garder » ni de « surveiller » les lieux loués,
- le bailleur ne doit, en principe, aucune garantie au locataire à raison des vols ou autres voies de fait commis par des tiers dans les locaux faisant l'objet de la location, en application des articles 1719 et 1725 du Code civil sauf faute spécifique du bailleur.

Il résulte de ces règles de droit que l'association bailleur devait donc inéluctablement être victorieuse !

Elle va pourtant être condamnée par le Tribunal !

Le juge va en effet relever que :

« L'association-bailleresse a manqué à son obligation de renseignement et à son devoir de conseil résultant de l'article 1147 du Code civil, en n'informant pas le locataire-membre de l'absence d'assurance couvrant les risques de vol et de dégradation et en ne le conseillant pas d'en souscrire eu égard à la valeur des matériels entreposés » !

Très rigoureuse et surprenante décision dont, certes, on ne peut encore dire qu'elle est la jurisprudence acquise, mais qui, si elle était confirmée, place désormais un groupement sans but lucratif au même rang qu'une entreprise commerciale avec la même rigueur pré-contractuelle.

L'adhérent d'une association n'est plus un membre, il est devenu un client ! avec les protections qui bénéficient à tous les consommateurs !

Décision critiquable qui va dans le sens de la déresponsabilisation de l'individu consommateur et du renforcement des obligations pesant sur tous ceux qui participent et contribuent à l'action économique qu'ils animent même sans but lucratif.

Critiquable aussi puisque l'association n'est finalement que la seule résultante de la réunion de ses membres et que condamner dans ce cas l'association, c'est indirectement condamner ses propres membres et mieux le locataire-membre plaideur lui-même !

Bien sûr, en la circonstance, le Tribunal n'a pas eu la main lourde puisque la demande portant sur quelque 8.000 euros toutes causes confondues, seuls 600 euros ont été accordés au locataire-membre, sans dommages-intérêts démontrant de la sorte que le manquement opposé à l'association n'était que véniel.

La morale du cas pratique est que les associations doivent quand même désormais, même si elles ne sont pas des entreprises, acquérir des réflexes d'entreprise et devancer les problèmes et les risques de toutes natures pesant sur ses membres pour en exclure expressément la responsabilité de l'association.

Je suggère dans cette hypothèse qu'un effort particulier soit entrepris par les associations, groupements et aéroclubs dans la rédaction d'un règlement intérieur approprié prévoyant, du mieux possible, l'exclusion expresse des risques que certains membres auront quelques velléités... déplacées, à vouloir mettre à la charge du groupement dont ils sont partie prenante quand bien même la couverture ou la prévision de ce risque pesait de bon sens sur l'adhérent.

Serge Conti
Avocat à la Cour de Paris
TH-TT-UL-BL ...





Parka 3 en 1

70 €

100 % polyester,
coloris rouge/noir.
Tailles : S, M, L,
XL et XXL.



Nouveau
**Sweet
Shirt**

homme
Couleur gris bruyère,
80% coton - 20%
polyester, intérieur
gratté. col, poignets
et bas en côte 1x1
avec élasthanne,
coupe moderne et
tubulaire.

25 €

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



9 €

Casquette 6 pans

Couleur beige, marine, rouge
ou gris. Taille unique.



Polo Spring

manches
courtes
Couleur marine,
maille piquée,
100% coton,
210 g/m²,
col côtes,
3 boutons, tailles : S, M,
L, XL, XXL.

18 €



Nouveau

25 €

Coupe Vent

Karibean

100% polyester respirant,
fermeture zippée, passepoil
réfléchissant sur zip milieu devant
et empiècement dos, découpes
devant et dos contrastées.
2 poches zippées sur le
devant, bas de manche
élastiqué.



Nouveau

30 €

Gilet Mélodie

Couleur naturel, micropolaire
100 % polyester, fermeture zippée.
Coupe cintrée. 2 poches zippées.
Biais de finition col, poignets
et zip. Tailles : S, M, L, XL.

Tee-shirt femme Col V

Col en V
Couleur : Blanc
95 % coton
peigné, 5%
élastomère
Tailles :
S, M, L, XL.

12 €
le tee
shirt



Tee-shirt homme Col V

Couleurs : Bleu
ou Blanc 100 %
coton peigné,
certifié 165gr.
Tailles : M, L,
XL, XXL.



70 €

Nouveau

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.



Polaire Ben Kariban

Couleur rouge/marine, poches
intérieures et extérieures, manches
raglan, cordon de serrage,
tailles : S, M, L, XL, XXL.

30 €

Polo femme
Kariban

20 €

Chemisette
Popeline

Coloris : blanc.
Mélange 65% polyester,
35% coton. Manches
courtes. Tailles : S, M,
L, XL, XXL.

22 €

Nouveau

Couleur gris, 50% cool plus / 50%
polyester, respirant séchage rapide,
patte sans bouton, 145 gr/m²
Tailles : S, M, L, XL.

Gilet matelassé

100% nylon enduit, Doublure ouate
polyester. 2 poches devant, 1 poche
côté droit serrée par un cordon
élastique,
2 poches
intérieures
(1 zippée
et 1 télé-
phone).
Couleur
noir/gris,
Tailles : S/M/
L/XL/2XL.

35 €

Kit
hiver

16 €

Unisex,
antibouloche
avec bonnet,
écharpe, gants
et trousse,
couleur noire.

Combinaison
pilote

Dans la grande tradition
du "flight coverall".
A enfiler par dessus
les vêtements avant de
s'installer aux commandes.

Fermetures "Eclair", réglages
de ceinture, poignets et
chevilles par velcro.

5 poches extérieures dont
une sur la manche gauche.
Coton et synthétique
mêlé. 4 emplacements
velcros pour badges.

5 Tailles : 38, 40/42,
44, 46/48, 50 et 52.
Couleur : noire

40 €

Drapeau fédéral

Traité scotchguard
Taille 1 mètre
Livré prêt à
poser.

20 €



5 €

Écussons

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

3 €



Pin's
inox
Diam.: 22mm.

Pantalon
Safari

coloris beige,
100 % coton
lavé CANVAS,
tailles : S, M,
L, XL, XXL.

40 €

9 €

Bob
toile microfibre
Broderie latérale,
couleur : Mastic.
Taille unique.

Porte clé
fédéral
Acier nickelé

6 €



Pendule
quartz
diamètre
20 cm.

10 €

Bon de commande

merci de livrer cette commande

M. Mme. Mlle. Sté, Club, etc..

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

COMMUNE

Merci de noter votre téléphone

Votre e-mail

DESIGNATION

TAILLE

QUANTITÉ

PRIX UNITAIRE

PRIX TOTAL

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Écussons)

* FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

• Écussons : 1,00 €
• Autres articles : Forfait 8,00 €
FRANCO À PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger
nous consulter

MONTANT TOTAL des articles

PORT *

TOTAL en euros



Règlement à la commande, par chèque ou mandat postal :
FFPLUM - 96 bis, rue Marc Sangnier - 94704 - Maisons-Alfort Cedex

MARS 2011 - ULM INFO 75



27



Témoign à décharge

J'ai un gros problème «physique» avec l'électricité et quelques autres trucs en «ique», comme l'informatique par exemple. ça remonte à loin. «U = Ri» fut pour moi un traumatisme aussi fort que la proposition qualificative. J'avais réussi à faire ma vie sans cela. Finalement, ce que j'en voyais se résumait aux signes +et -, ponctués d'une étincelle quand je me fourvoyais dans cette signalétique pourtant binaire.

Heureusement, des ingénieurs prévenants ont eu tôt fait d'isoler mon ignorance par un fusible. L'arrivée des premières motorisations électriques chamboule tout ce bel ordonnancement en chevaux et en litres. J'avais déjà eu une alerte avec le kW?! Je sais, c'est stupide, mais un kilo euro c'est pour moi déjà abscons, alors imaginez des ampères/heure. Trois litres/heure, ça va. Dix litres aux 100km, c'est clair. Douze ampères/heure aujourd'hui, pour moi, c'est aussi abstrait qu'une TV en 600 hertz. Ca ira sans doute mieux dans 10 ans si j'ai encore la force de décoller. Raison pour laquelle, en cette nouvelle année, j'ai décidé de ne plus perdre une minute et prendre peut-être 10 ans d'avance sur nombre d'entre-vous. J'ai en effet décidé de passer à l'acte électrique.

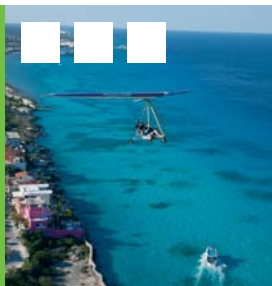
Comme les quatre opérations «additionner, soustraire, multiplier, diviser» sont encore dans ma sphère de compétence, il y a un autre

truc que j'ai compris il n'y a pas longtemps et dont j'ai l'impression que ce n'est pas encore monté à la tête de beaucoup. C'est le vrai prix des paramoteurs électriques (si tant est qu'on puisse y mettre un «s» car à part le GMP Eck - Flytec, je ne connais rien d'autre de commercialisé).

Même s'il est impossible de s'en passer, compter le prix de la batterie et du chargeur dans le prix d'achat de la machine me paraît aujourd'hui additionner des choux et des navets ?! L'intégrer au coût d'exploitation serait plus pertinent. C'est comme si, au moment de l'achat d'un paramoteur thermique, vous ajoutiez au prix de l'engin le prix de l'huile et de l'essence pour voler 700 heures (qui équivalent à l'autonomie d'une batterie pour 800 charges pleines et 200 dégradées, avec une aile de performance). Gageons qu'en sortant ce prix du prix d'achat, les deux plateaux de la balance seraient plus équilibrés.

Et avec l'électrique, je ne vous parle pas du confort sonore pour vous et les piétons, de la gestion de la machine au sol, du transport. L'essayer c'est l'adopter. Tout ceci ne valant évidemment que pour une pratique de parapente à moteur. S'agissant de paramoteur, voiles reflex et moteurs thermiques ont encore de belles années devant eux ?!

René Coulon



Premier vol 100% hydrogène

de Gilles Thévenot, sur le continent américain lors de la conférence internationale sur le climat de Cancun.



du 5 au 12 août 2011



TOTAL

Partenaire
 Officiel
 du Tour
**ULM
 2011**

Publicité

ALP VALENCE, une école haut de gamme au pied du Vercors

◆ Ecole labellisée FFPLUM



- ◆ Formation de pilotes et instructeurs ULM en terrain contrôlé, sur un appareil haut de gamme très performant : le Pioneer 200
- ◆ Intégration facile sur tout terrain (contrôlé ou non) par une maîtrise parfaite de la radio.
- ◆ Formation théorique poussée
- ◆ Réactualisation instructeur et validation immédiate par les services de la DGAC de Chabeuil
- ◆ Conversion PPL
- ◆ Stages de perfectionnement

Importateur France

PIONEER 200

ULM idéal en école
Facile et très agréable à piloter
Excellente maniabilité
Croisière 190 km/h
En Kit ou prêt à voler



PIONEER 300

L'appareil de voyage !
Excellente tenue de vol
Train rentrant
Croisière 250 km/h
Kit ou prêt à voler



FIREFOX 2000

Appareil biplace tandem
Visibilité extraordinaire
Croisière 140 Km/h
Moteur Rotax 582
Kit ou prêt à voler



Excellents rapports qualité/prix

Venez nous rejoindre sur l'aéroport (LFLU)
de Valence/Chabeuil (26120)

TÉL : 04 75 85 95 44 - 06 09 48 91 25
Pioneer@alp-valence.com
www.alp-valence.com

Publicité

Subventions

avec Stéphanie, Sandrine et Véronique
au Secrétariat fédéral



SUBVENTIONS

fédérales aux jeunes, aux enseignants,
aux instructeurs bénévoles, aux structures affiliées, ...

Les subventions fédérales JEUNES

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

Formation pilote : **305 €** + **95 €** si l'école a reçu le label fédéral + **152 €** si l'élève est titulaire du BIA avant le début de formation. Formation instructeur : **1 525 €**

Aide spécifique aux ENSEIGNANTS

Formation pilote : **458 €**

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

Aide INSTRUCTEUR bénévole

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



BIA 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.

ABONNEZ-VOUS À ULM-INFO !

et bénéficiez de 140 pages
d'informations tout au long de l'année,
rédigées par une équipe de bénévoles,
passionnés par l'actualité et le mouve-
ment ULM.

10,50 €

AVEC VOTRE
LICENCE





AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAMOTEUR | PENDULAIRE | MULTIAxes | AUTOGIRE

Votre Courtier d'Assurance spécialiste de l'ULM



www.air-assurances.com

aviation@air-assurances.com

N° Vert 0 800 777 107 APPEL GRATUIT
DEPUIS UN POSTE FIXE

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [www.orient.fr]

Vous volez...Vous cassez....
Vous êtes indemnisé chez AIR COURTAGE en toute sérénité !

Assurance CASSE ULM, n'attendez plus pour vous assurer....

Tarifs compétitifs – Devis en ligne sur www.air-assurances.com – Ecoute – Conseils – Réactivité