

- Création de l'outil informatique « RASU » ;
- Etude actuelle avec le BEA d'une formation « d'enquêteurs » de pilotes ULM de la FFPLUM, à la constatation sur place et à l'analyse d'accidents que le BEA nous confierait... affaire à suivre ;
- Etude avec la DGAC, dans le cadre du CNFAS, de la création d'un Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne de l'Aviation Légère et Sportive, qui rassemblerait en son sein toutes les énergies et tous les moyens humains, financiers et matériels, des administrations, fédérations et autres organismes y ayant intérêt, dans un but de cohérence, d'efficacité et de réalisations concrètes. Il devrait voir le jour cette année.

En conclusion, sur ce chapitre il nous faut surtout démontrer que nous sommes capables d'agir en responsables, de nous prendre en charge, de faire preuve d'initiative et de volontarisme... en un mot de ne plus compter sur les services de l'Etat et sur la sacro sainte toute puissante réglementation, Bible d'un temps révolu, pour rendre plus sûre notre pratique aéronautique ULM...

La sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation initiale des pilotes dispensée par nos instructeurs professionnels et bénévoles. Cette qualité est étroitement liée à celle de la formation des instructeurs elle-même.

Tout d'abord nous ne songeons nullement à modifier le statut des instructeurs, et plus largement à solliciter un brevet « professionnel » spécifique. Le système que nous connaissons a le mérite de la simplicité. Il a fait ses preuves ; pourquoi chercherions-nous des complications, sinon à vouloir copier les « grands ». De plus, la « tarte à la crème » du faux bénévolat, qui peut exister certes, est un lieu commun qui commence à devenir éculé et ne convainc plus grand monde. Pros et bénévoles doivent pouvoir continuer à enseigner selon leurs critères et couvrir ainsi toutes les demandes, nombreuses et variées. L'Europe a des velléités de rendre les conditions d'enseigner plus draconniennes... pour amener les écoles d'aviation légère de loisir vers les mêmes critères que pour l'aviation commerciale (idem pour les baptêmes de l'air...). Autant dire la mort des écoles de clubs si les négociations menées par la DGAC, la FFA et l'EPFU n'aboutissaient pas... Nous échappons pour l'instant à ce danger, les aéronefs de l'Annexe II restant sous réglementation nationale... Que ceux d'entre nous qui voudraient encore quitter l'Annexe II veuillent bien lever le doigt !!!

Notre souhait est de faire « évoluer » le recrutement, la formation et le suivi des connaissances de nos instructeurs, pour les adapter à l'évolution de la pratique de l'ULM. Elle a évolué, certes par l'évolution des machines, mais plus encore par le goût du voyage et la complication croissante des espaces aériens. De ce simple fait l'instructeur doit avoir aujourd'hui la maturité nécessaire avant de rentrer en stage, puis étudier à apprendre à enseigner, par exemple, de façon plus pointue qu'autrefois, à « décrypter » une carte aéronautique, à s'exprimer correctement à la radio, à comprendre les messages météo... Il devra se remettre régulièrement en cause, constater et améliorer le

niveau de ses connaissances... Il faudra en revenir aux fondamentaux, c'est-à-dire, à l'enseignement du pilotage d'ULM et pas celui d'avions... Nos pilotes doivent savoir poser en campagne et avoir à l'esprit que la panne moteur fait partie intégrante de notre pratique : ce que les progrès de la technologie ont tendance à nous faire oublier.

Bref, sans plus entrer dans les détails, l'environnement et les mœurs d'aujourd'hui ne permettent plus l'amatourisme chez nos instructeurs, véritables chevilles ouvrières de notre mouvement ; le développement de la pratique de l'ULM ou sa disparition à terme dépend étroitement de la qualité de l'enseignement qui sera dispensé à nos élèves.

Vous l'aurez compris, cette évolution -qui ne sera pas une révolution- est un grand et délicat chantier. Il vient de commencer en offrant la possibilité à nos instructeurs d'y participer. Un questionnaire « enquête de métier » leur a été envoyé dont les retours sont massifs. Après dépouillement et analyse par un groupe de travail spécifique, des propositions seront présentées au cours d'un grand symposium des instructeurs... que nous souhaitons voir se dérouler avant la fin de l'année.

Tous les sujets sur lesquels nous travaillons sont à nos yeux importants. Mais évoquer chacun en détails vous obligerait à rester attentifs à mes propos jusqu'à demain matin... mission impossible à réaliser. Je vais me contenter d'en survoler quelques uns pour terminer sur celui fondamental, celui du... scoop... celui de la réglementation.

## Espaces aériens, aérodromes, sûreté

Deux de nos interlocuteurs étant notamment présents, le Général Adam de la DIRCAM et Monsieur Coffin de la MALGH, ainsi que certains de mes partenaires au sein du CNFAS sur ces sujets éminemment délicats, compliqués (plus encore quand certains se font un malin plaisir ou une vocation de les compliquer un peu plus) je les évoquerai certes brièvement, mais avec franchise.

En ce qui concerne les espaces aériens nous sommes dans le compromis permanent et obligatoire : trafic commercial qui prime sur tout pour des raisons économiques, l'aviation militaire qui doit envoyer au combat des pilotes impérativement bien entraînés, et nous petite aviation de loisir qui ne devons pas nous laisser évacuer du ciel par certains qui vraiment, mais alors vraiment, n'ont rien à faire de nous et se demandent pourquoi nous sommes autorisés à les côtoyer, puisque par essence, ils sont les dieux d'un ciel qui leur appartient tout entier. Au départ le jeu semble inégal... Eh bien, nous tirons quand même notre épingle de ce jeu parce que d'autres, des mêmes milieux, comprennent que la vie c'est aussi (et peut-être avant tout) de vivre des passions, qu'il existe toujours des solutions médianes ou alternatives après qu'un dialogue instructif se soit instauré. Je ne veux pas dire que nous soyons toujours entendus et que nous soyons très souvent satisfaits... mais dans ce domaine faire fi des réalités économiques, politiques et de défense serait tout aussi suicidaire que de se cou-

cher sans rien dire et faire devant nos créateurs de zones en tous genres. Je laisse les dires de certains de nos pilotes et les écrits de certains journalises (abandon, complicité, inefficacité...) là où ils doivent rester. Je sais le travail que font nos délégués aux CRA-GALS, ce que fait Michel Hirmke au niveau national et international au nom de la FFPLUM et du CNFAS, ce que nous faisons tous ensemble dans le cadre du CNFAS, avec un maximum d'efficacité si ce n'est de résultats escomptés. Je termine sur ce sujet en disant que si les espaces aériens étaient durant quelques jours tels que souhaités et proposés par certains, alors oui d'autres se rendraient compte des résultats de notre travail ingrat, compliqué, obscur, continu, tenace, parfois décourageant, mais toujours renouvelé. Ce même discours peut s'appliquer aux mesures de sûreté qui vont s'appliquer sur le territoire français et plus particulièrement sur certains aérodromes et en région parisienne. Encore une fois je n'ai pas le temps de rentrer dans les détails, qui feront l'objet de notre part d'annonces et d'explications lorsque les choses seront claires et précises. Mais sachez que sans l'implication et le combat continu des Présidents du CNFAS depuis des mois, nous serions très proches de vivre des conditions très fortement restrictives de libertés fondamentales, et encore plus en Région parisienne où nous avons (je le crois vraiment) sauvé l'essentiel. Que ne veut-on pas nous imposer et nous faire faire au nom de la « sûreté » ! Nous resterons très vigilants, car parfois ce sont nos libertés fondamentales de citoyens en même temps que celles de pilotes qui sont mises à rude épreuve. Il faut savoir jusqu'où nous pouvons et devons aller pour agir en citoyens responsables et participer à la lutte contre tous les terrorismes. Mais nous devons aussi refuser, en tant que citoyens responsables, les balivernes que l'on voudrait nous faire avaler pour prendre des mesures disproportionnées, inutiles, attentatoires à la Liberté de circuler et qui n'amènent aucun gain dans le domaine de la sûreté sinon de faire croire que l'on fait quelque chose... effet de gesticulation... qui nous empoisonnent d'autant mieux la vie lorsqu'elles ne sont nullement adaptées au risques générés par l'aviation sportive et de loisir... A suivre de très très près, sachant que nous ne pouvons que limiter la casse, compte tenu du niveau gouvernemental des instructions données aux forces de police, de gendarmerie et aux forces armées. Mais nous demandons aussi à ceux qui les exécutent de ne pas en rajouter, de ne pas faire preuve de zèle, et de considérer avec attention nos fragilités. Je dois dire que nous avons l'appui de la MALGH lors de toutes les réunions sur le sujet et que la DIR-CAM et le CDAOA nous affirment être attentifs et sensibles à nos « clameurs » ! Il va tout de même falloir gérer incessamment les directives d'une Circulaire Ministérielle adressée aux Préfets, relative au classement des aérodromes dans plusieurs catégories en fonction de leur exposition aux risques. Chacun, en fonction de son classement, se verra appliquer des mesures... dites adaptées... ! Et dont nous avons contribué à atténuer les effets sans avoir le pouvoir de les adapter. Nous préférons privilégier l'acquisition d'une « culture de sûreté », à notre avis plus efficace que des clôtures que l'on peut franchir... nous n'avons été que partiellement écoutés.

Un « Guide de la Sûreté », édité par la DGAC avec notre collaboration, vous sera transmis par nos soins dans les semaines qui viennent.

Autre danger, la fermeture ou les menaces de fermeture d'aérodromes... Charleville, Romilly-sur-Seine et bien d'autres encore... pour également toujours de bonnes raisons... économiques, environnementales, par pure jalousie du bonheur insupportable des autres, la liste des griefs n'étant pas exhaustive, loin de là. Le CNFAS peut apporter un conseil et une aide. Le conseil au plan local de ne pas se laisser surprendre, de se constituer un réseau d'amis bien placés, de se rassembler toutes pratiques confondues et d'avoir des objectifs clairs. Ces conditions ne sont malheureusement pas toujours réunies. En ce qui concerne l'aide, la FFA prépare pour le bénéfice des Fédérations du CNFAS un « Guide de défense des terrains » qui sera mis à votre disposition. Chaque cas est particulier et doit être étudié dans son environnement propre. Mais dans ce domaine rien ni personne ne remplacera, en premier lieu, l'entente des différentes associations des pratiquants de l'aéronautique de loisir... mais là il reste beaucoup à faire.

Enfin je viens de demander à Monsieur Coffin la réouverture d'un dossier sur lequel je ne m'étendrai pas dans la mesure où tout le monde le connaît bien : il s'agit de l'accès normal pour les ULM aux aérodromes contrôlés ou bien où il existe une procédure IFR publiée. La procédure de l'autorisation à obtenir n'est absolument plus d'époque compte tenu des progrès technologiques, de l'évolution de la pratique, de la nature et de la qualité de la formation dispensée. C'est devenu le règne de l'incohérence, celui du petit chef local qui décide sans avoir à se justifier de son interdiction, du traitement inégal du pilote en fonction de son implantation géographique. Jamais, un aérodrome visé par l'arrêté en question, ayant autorisé les ULM à y accéder, n'est, à ma connaissance, revenu sur sa décision. Il faut que cet arbitraire cesse.

## Les autres dossiers

Il y a beaucoup d'autres dossiers en cours de traitement ou d'évolution :

- Sébastien vous parlera de notre projet des « Cadets de l'ULM »,
- de l'outil informatique « RASU » pour l'analyse des accidents,
- de la reprise de la gestion par la FFPLUM de la base de données des terrains non OACI : aérodromes privés, hydrobases et terrains ULM ; tâche assurée il y a peu encore par l'initiateur du système que fut Xavier Werquin. Cette initiative, dont le travail technique est assuré par un bénévole, Mr Mésaglio, permet également le maintien de la publication de la Carte à Bossy qu'une majorité d'entre nous connaît bien. Nous allons l'améliorer pour que chacun puisse avoir, outre



les coordonnées des terrains, les fiches de consignes associées, les schémas et photos, les localisations sur cartes, etc.

- Devant le regain d'intérêt pour la pratique de l'Hydravion et le soutien de Monsieur Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile, pour cette forme d'aviation, la FFPLUM et la FFA projettent ensemble de favoriser la création d'une « Association Française des Pilotes d'Hydraviation (AFPH) », à l'image de l'Association Française des Pilotes de Montagne (AFPM).

D'autre part nous allons passer à la réalisation d'un nouveau site « propulsé », me dit notre spécialiste Jean Pierre Grené, par Joomla. Les incondionnels de l'informatique apprécieront certainement. Il sera notamment collaboratif. ULM INFO N° 71 vous en dira certainement beaucoup plus.

Longtemps cantonné dans ses buts, et là encore, avec le soutien de Mr Gandil, le groupe d'étude DGAC/FFPLUM/FFG/UFH pour la création d'une classe 6 « ULM Hélico » progresse aujourd'hui rapidement avec une sérieuse volonté d'aboutir. Une telle réglementation pourrait voir le jour en début 2011, avec une période probatoire qui serait de 3 ans. J'ai confiance, car je ne vois pas pourquoi ce qui fonctionne en Italie ne serait pas également un succès en France. Et quel espoir de nouvelle jeunesse pour la pratique de la voilure tournante !

Côté « Sportif » une équipe en partie renouvelée, s'appuyant sur les anciens, a pour tâche de relancer la mécanique et d'impulser une nouvelle ardeur. Les championnats régionaux vont se multiplier et le championnat national de Blois sera le laboratoire de nouveautés en terme de scoring notamment. Il sera ouvert aux pilotes étrangers sur invitation et des applications pourraient être retenues pour les futures compétitions internationales afin de leur rendre attrait et éclat. Nos équipes seront présentes en Angleterre pour les Championnats du Monde de multiaxes et pendulaires.

Monique s'occupe toujours avec autant d'enthousiasme de la Commission « Voler au féminin » et prépare soigneusement le rassemblement des femmes pilotes d'Egletons au mois de juillet.

Il y aurait encore beaucoup à énumérer.

Mais nous allons passer, pour terminer, au fondement même de l'existence de notre Fédération : celui de la défense de notre réglementation, celle qui nous autorise à voler en France dans des conditions bien adaptées à la pratique de notre aviation Ultra Légère.

## Réglementations ULM en France et en Europe, le bout du tunnel ! Vraiment ?



Le succès de l'ULM en France, le premier pays au monde pour le nombre des pilotes et des aéronefs ULM, est essentiellement dû à la réglementation qui lui est appliquée, ayant pour fondement un système déclaratif, faisant appel à la notion de responsabilité individuelle, fait assez rare ces derniers temps dans nos Sociétés « sur/contrôlées et sur/réglémentées » pour être mis en exergue.

Autant dire que pour beaucoup d'entre nous la disparition de cette réglementation, au profit d'un système certifié, même léger, signerait le déclin, suivi de l'arrêt de mort de l'ULM tel que nous le concevons, l'aimons et le pratiquons... sans que par ailleurs, statistiquement, il puisse être prouvé que notre pratique est plus risquée que celle de nos amis pilotes d'aéronefs plus lourds, pourtant entravés dans un pesant carcan réglementaire.

Ce danger a pointé son nez il y a maintenant quelques années avec la création de l'EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne).

Chargée d'harmoniser les réglementations dans le domaine de l'aviation pour toute l'Europe, elle prenait tout à fait normalement son rôle au sérieux ; mais tel un bulldozer technocratique, depuis Bruxelles, puis Cologne envisageait rapidement de tout traiter, de tout dominer, de tout certifier et réglementer. Dans certains secteurs, comme celui de l'Aviation Légère de Loisir et Sportive, il n'était pas bien difficile de faire mieux et plus simple que ce qui existe encore aujourd'hui.

Mais en ce qui concerne nos ULM, la plus légère des certifications entraînerait des contraintes excessives faisant reculer les principes auxquels nous tenons tant. Les futurs ELA et LSA seront un progrès pour l'aviation légère mais ce serait une régression notable pour nous si les ULM y étaient inclus.

Ce combat c'est tout le sens de notre engagement à vos côtés et avec votre soutien depuis des années. Si nous le perdions tout le reste deviendrait vain et inutile.

La première bataille fut d'obtenir que certains aéronefs soient définis et classés dans une Annexe du règlement européen définissant le champ des compétences de l'EASA, et qu'ils échappent à son autorité au profit des administrations nationales (la DGAC pour la France). Elle fut gagnée.

La seconde a eu pour objectif de pérenniser cet acquis, en permanence remis en question par une multitude de fonctionnaires européens, de constructeurs, de lobbies de toute l'Europe, pour de multiples raisons trop nombreuses pour être évoquées ici, mais bien réelles et parfois proches de réussir.

La création de l'EMF et notre travail en son sein, votre mobilisation massive il y a quelques années, notre présence à Bruxelles, Cologne, Paris et partout ailleurs en Europe aux réunions traitant de notre avenir et chaque fois que cela s'avère nécessaire, notre présence également au sein du bureau d'EAS, nos visites aux députés européens ou à la Commission européenne (dont dépend directement l'EASA) sont des actes concrets, politiques et de terrain qui se sont jusqu'à présent révélés utiles et efficaces.

Je veux souligner à ce stade l'entier soutien de la DGAC dans cette stratégie, par l'intermédiaire de Mr Gandil qui a pris particulièrement à cœur la défense de l'Aviation Légère en France et en Europe. Je remercie Mr Le Cardinal avec qui j'ai conjointement participé à plusieurs reprises à des réunions à Cologne et dont les interventions ont parfois bien aidé la balance à pencher du bon côté... car celle-ci avait parfois tendance à vouloir pencher du... mauvais côté.

Voici enfin un petit récit des événements de ces derniers mois, qui peut en même temps vous permettre de répondre et de persuader les membres sceptiques de vos associations par rapport à l'utilité de s'affilier à la Fédération, ou à la sempiternelle question de savoir « où passent nos sous ? » :

Au mois de septembre 2009, au siège de l'EASA à Cologne, une réunion a eu pour objectif de clarifier la politique envisagée par l'EASA pour les aéronefs de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008, compte tenu des bruits les plus divers et contradictoires circulant sur ce sujet. J'étais accompagné de Keith Negal, alors Président de la Fédération anglaise d'ULM. J'ai exposé, qu'il nous apparaissait qu'au vu de la situation actuelle, en terme de proposition de réglementation ELA par l'EASA, il nous paraissait prudent que les aéronefs du paragraphe e) restent encore quelque temps dans l'Annexe II. Cette position était en effet le reflet du peu de confiance dans la capacité de l'EASA aujourd'hui à proposer, au niveau européen, une réglementation ULM aussi bien adaptée et simple que dans certains pays de l'Union, comme la FRANCE. Il nous était répondu que notre message était bien entendu, mais qu'il nous était demandé malgré tout de réfléchir aux avantages d'être sous régime de l'EASA et que de toutes les façons, l'EASA lançait un appel d'offre européen pour qu'une société fasse une étude sur les réglementations nationales ULM de l'Union européenne. Le but de cette étude étant de faire tout d'abord un état comparatif de celles-ci, puis des propositions, incluant la possibilité de retirer les aéronefs du e), ou une partie de ceux-ci, de l'Annexe II ; pour les placer bien entendu sous régime EASA. J'ai expliqué que le retrait des ULM de l'Annexe II n'était pas aux yeux de la Commission européenne, rencontrée par EAS, une urgence et qu'il fallait laisser à l'EMF le temps d'élaborer un projet à lui proposer, qui tienne compte des avis et des désirs de l'ensemble de ses membres européens de l'EMF.

Puis en octobre 2009, à l'initiative de l'EASA, une réunion s'est de nouveau tenue à Cologne en tant que « groupe informel », chargé de préparer l'ordre du jour du groupe de travail BR 10, qui devrait travailler durant le printemps 2010, pour proposer à la Commission européenne des modifications du Règlement 216/2008. Il nous était annoncé que l'un des amendements pourrait être une proposition de modifier le statut des ULM de l'Annexe II (ou de certains d'entre eux), pour les placer sous régime EASA. Pour cela, l'étude européenne bientôt commandée par l'EASA à une société sous-traitante, pourrait fournir des pistes. Participaient à cette réunion des représentants des DGAC française (Mr Le Cardinal) et anglaise, des constructeurs d'ULM et de LSA tchèque, allemand, italien et français, ainsi que Tom Gunarson de la FAA américaine. Une seconde réunion s'est tenue en janvier 2010.

A l'issue, l'unanimité de tous les participants s'est faite sur trois points :

- Laisser tranquille les ULM dans l'Annexe II et ne pas modifier leur statut, tout au moins à moyen terme ;
- Revoir le projet de réglementation du LSA/ ELA 1 pour en faire une catégorie autonome en concordance avec le LSA américain ;
- Utiliser l'étude sur les réglementations ULM qui doit être commandée par l'EASA, non pour faire des propositions de modifications de l'Annexe II, mais pour identifier les points forts des réglementations ULM pour les appliquer éventuellement aux LSA.

Le projet de modification de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008 était donc retiré de l'ordre du jour du BR 10.

Cependant, lors de l'appel d'offre pour l'étude des réglementations européennes, une ambiguïté naissait, du fait que celui-ci demandait, qu'à l'issue de l'étude, la société choisie fasse des « propositions » à l'Agence... sans plus de précision, cadre ou limitation.

Cela n'allant pas a priori dans le sens des recommandations du « groupe informel » qui au contraire limitaient et encadraient bien la mission de l'étude, je contactais à plusieurs reprises l'un des responsables de l'EASA les jours suivants. Il me promettait alors de compléter l'appel d'offre par une lettre de mission à la société chargée de l'étude, lui précisant les limites de l'objectif de l'étude et clarifiant le fait que l'EASA n'avait pas l'intention de proposer à la Commission européenne une modification de l'Annexe II, plus particulièrement en ce qui concerne les ULM. C'est ce qui a été fait, suivant en cela ce qui avait été décidé par les membres du « groupe informel » du BR 10 :



→ « It is important to note that the objective of this study is not to affect the Annex II status of the micro-light class, but to extract the best features of the microlight regulations currently used by Member States for their eventual application to ELA 1 ».

→ « Il est important de souligner que l'objectif de cette étude n'est pas de toucher au statut de la classe ULM de l'Annexe II, mais d'extraire les meilleures caractéristiques des réglementations ULM actuellement en vigueur dans les Etats Membres, pour les appliquer éventuellement au ELA 1 ».

→ « the Agency wishes to clarify that it has no intentions to modify the present Annex II in particular in relation to micro-lights. »

→ « L'Agence tient à clarifier le fait qu'elle n'a pas l'intention de modifier l'Annexe II du Règlement européen 216/2008, notamment en ce qui concerne plus particulièrement les ULM » (aéronefs du paragraphe e.) »

C'est écrit noir sur blanc et c'est une première ! Que nous pourrions considérer comme un engagement de la part de l'Agence européenne. Vous pouvez donc comprendre, qu'après tant de combats menés dans l'incertitude et le scepticisme ambiant, il nous soit permis aujourd'hui, pilotes d'ULM français, de nous autoriser quelques instants de joie et d'émotion.

Bien entendu, la pérennité de l'Annexe II n'est pas acquise « ad vitam aeternam »... ... à moyen terme le sujet de la modification de l'Annexe II pourrait resurgir... et nul doute que l'étude de « HAWK » pourrait servir de base de travail à l'EASA dans ce contexte... Autant donc collaborer sérieusement avec Hawk et jouer le jeu honnêtement.

Mais le simple fait de ne pas envisager de modifier l'Annexe II lors des prochains travaux de l'EASA, de la Commission européenne, du Conseil européen et du Parlement européen nous laisse un peu de répit et de temps. Il doit être consacré à élaborer un projet fiable et crédible, qui émane de la communauté des pilotes d'ULM de l'EMF et qui soit acceptable par tous les pays membres. L'initiative doit venir de notre part.

Notre réglementation a donc, potentiellement, encore de beaux jours devant elle. Ce qui doit nous permettre de voler, d'acheter et d'investir beaucoup plus sereinement.

La société anglaise « HAWK » a donc été retenue pour cette étude commandée par l'EASA. Cette société est aujourd'hui notre invitée : elle nous présentera succinctement sa mission, ses objectifs, sa manière de travailler. Son étude sur le système français a débuté hier au siège de la Fédération. Nous lui avons exposé nos vues, nos espoirs et notre détermination. Je termine en soulignant que ces résultats très signifi-

catifs n'ont été obtenus que parce que l'EMF existe et qu'en son sein la FFPLUM y est forte et déterminée. On ne balaye pas d'un revers de la main l'opinion d'une Association qui représente le tiers des pilotes d'ULM d'Europe.

Il faut également des résolutions claires, déterminées et cohérentes, du travail, des déplacements nombreux et la participation en Europe à d'innombrables réunions au niveau national, de l'EAS, d'Eurocontrol, de l'EGAST, de l'EASA...

Si un tel récit ne suffit pas à convaincre nos sceptiques qu'il est nécessaire d'être rassemblés au sein d'une Fédération forte et représentative pour qu'elle pèse utilement sur les décisions, et qu'il est vital de lui donner les moyens financiers de réaliser sa mission et d'atteindre ses objectifs, c'est qu'il n'y a plus rien à faire d'autre que de leur tourner le dos... sachant qu'ils bénéficieront malgré tout du travail fédéral... sur notre dos.

*Je termine en remerciant toute l'équipe qui m'entoure pour l'engagement de chacun et la qualité du travail –souvent ingrat– effectué. En vous remerciant aussi de votre patiente écoute, et surtout de votre soutien pour la politique que nous menons en votre nom. Plus votre confiance sera forte et plus représentatifs et écoutés seront vos élus lorsqu'ils vous représenteront devant les autorités qui nous ont fait pour la plupart l'honneur d'être présents parmi nous ce matin.*

*A très bientôt de vous rencontrer en vol ou sur l'un de nos terrains.*



Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

*« Faites que le rêve dévore votre vie, afin que la vie ne dévore pas votre rêve »*

*Antoine De Saint-Exupéry*





*Présidentes, Présidents,  
Mesdames, Messieurs,*

*C'est avec un réel plaisir que je vous retrouve pour vous présenter les comptes de notre Fédération.*

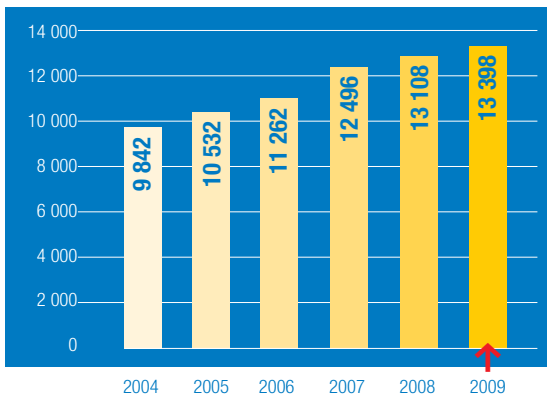
Ces comptes ont été établis sous le contrôle et les vérifications de Mme Vetterl notre Commissaire aux comptes, en collaboration avec notre cabinet d'expertise comptable Cofingec représenté par Messieurs Pelade et Prefol, avec notre comptable Véronique Tagon, notre DTN Joël Amiable et moi-même, votre Trésorière.

Le résultat 2009 présente de nouveau un excédent dû aux 13 398 adhérents qui ont rejoint la FFPLUM en 2009 alors que j'avais établi un prévisionnel sur la base de 12 000 adhérents.

Ainsi le montant total des cotisations s'élève à : 750.428 €

Ce résultat excédentaire sera naturellement affecté aux fonds associatifs qui seront ainsi renforcés.

Malgré un contexte économique difficile, notre Fédération continue sa progression.



Conformément aux engagements de l'Assemblée Générale 2009, les quotes-parts "jeunes" et "Comités régionaux" ont été affectées aux Commissions concernées, pour un montant de 21 215 € pour la commission "jeunes" et de 49 191 € pour la Commission "Comités régionaux".

Le solde des cotisations soit 680.021€62 vient s'ajouter aux autres produits du Siège.

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Fonctionnement	719.738	Subventions des Ministères et reliquats (Fonds Dédiés)	303.405
		Part FFPLUM sur Actions	170.946
		Inscriptions, partenariats	174.980
		Quotes parts Comités Régionaux & Jeunes	70.407
Sous-total 1	719.738	Sous-total 1	719.738

↑ Budget lié au fonctionnement des Commissions

Dépenses	Recettes		
	Montant	Montant	
Siège	752.580	Siège cotisations	680.022
		Autres produits	166.290
Boutique	22.164	Boutique	18.432
Communication	175.977	Communication	93.185
Sous-total	950.721		
Solde excédentaire	7.208		
Sous total 2	957.929	Sous total 2	957.929
<b>TOTAL GENERAL 1 + 2</b>	<b>1.677.667</b>	<b>TOTAL GENERAL 1+2</b>	<b>1.677.667</b>

↑ Budget lié au fonctionnement du Siège

## Investissements 2009

Nous avons dû procéder à la réfection totale de notre Siège social. Mise aux normes de l'installation électrique ainsi qu'une mise à niveau de l'installation informatique. Rafrâichissement des peintures et changement des revêtements des sols.

Ces investissements qui représentent un montant de 172.574€ ont été financés sur fonds propres pour un montant de 92 574€ complétés par un prêt de 80.000 €.

## Cotisations 2011

Après en avoir délibéré, le Comité Directeur de votre Fédération a décidé de proposer à votre approbation une augmentation des cotisations pour l'année 2011, d'un montant de 1%, qui correspond à l'indice du coût de la vie puisque c'est l'indice qui nous sert tous les ans à ce calcul.

Dominique, dans son rapport moral, vous a parlé de notre projet d'étude concernant les aides jeunes. Nous avons, en effet, constaté que les aides parcelaires portent moins leurs fruits que des aides où plusieurs acteurs investissent ensemble. Nous avons donc décidé, afin de réaliser ce projet, d'appliquer une majoration de 1 % à la cotisation jeunes ce qui la portera à 2€65.



La cotisation de base sera alors portée à la somme de 53€77 à laquelle j'ajoute les participations financières de chacun d'entre nous aux Commissions « jeunes » et « Comités régionaux » qui bénéficient du même taux d'augmentation pour atteindre les chiffres respectifs suivants : 1€65 + 1€

soit 2€65 pour les jeunes et 3€86 pour les Comités régionaux.

Le montant global de la cotisation de base pour 2011 sera de 60€28.

Cette année, je serai très vigilante tant pour les dépenses de fonctionnement du Siège fédéral que pour les dépenses des Commissions car hélas la crise est loin d'être terminée. Nos subventions ministérielles subissent dès cette année une diminution significative tout au moins pour le Ministère des transports et plus particulièrement la DGAC.

Cette politique de rigueur sera indispensable si nous voulons équilibrer nos comptes en 2010.

Je remercie le Président pour sa confiance ainsi que les membres du Comité Directeur.

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

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



Denise LACOTE  
Trésorière FFPLUM

## Résultat des votes

Inscrits 704 clubs ou OBL soit 1 748 voix.  
138 structures ont votés soit 420 voix.

**RAPPORT MORAL** 416 suffrages exprimés

OUI : 413 NON : 3 Abstention : 0

**RAPPORT FINANCIER** 409 suffrages exprimés

OUI : 407 NON : 2 Abstention : 0

**AUGMENTATION DE LA COTISATION  
FEDERALE à 60,28 €** 420 suffrages exprimés

OUI : 343 NON : 67 Abstention : 10



## Distinction

**Denise LACOTE fait partie des rares femmes à avoir obtenu la médaille de l'Aéronautique, Cette distinction lui a été remise au nom du gouvernement par Dominique Méreuze lors de l'Assemblée Générale.**

Denise Lacote est passionnée depuis fort longtemps par l'aérien. Premier pilote privé avion breveté par la méthode "cessna pilote center" en 1978 elle est depuis 1985 pilote ULM. De 1978 à 1983 elle est cogérante de Héli-France Société spécialisée dans le traitement agricole par hélicoptère sur plusieurs départements. Très active au sein de notre Fédération depuis 2000 Denise a occupé successivement les fonctions de responsable de la Commission Sportive, du Secrétariat Général et avec une main de fer de nos finances depuis 2002.

Elle est membre fondateur du club des Ailes Motorisées, organisatrice de divers rassemblements avion, planeur et bien sur ULM. Elle accueille sur sa base de Grange Dieu à Levroux plusieurs étapes du tour ULM (1997, 1999, 2010), elle y organise avec une grande maîtrise sous l'égide de la FFPLUM : deux Championnats de France (1999, 2000), un Championnat d'Europe (2000), un Championnat du monde (2005).

Femme infatigable Denise, qui est par ailleurs exploitante agricole sur un domaine de 320 hectares, est Présidente de la SAIL, de l'IRAAL, permanente à la société des agriculteurs de France. Conseillère en économie privée, elle supervise la comptabilité de 25 exploitations agricoles.

On comprend mieux pourquoi après toutes ces activités Denise apprécie la détente d'un vol ULM à la tombée du jour.

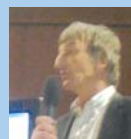
**Toutes nos félicitations Denise.**



## Distinction

**Dans le cadre des distinctions remises lors de l'Assemblée Générale :**

La médaille FFPLUM remise à :



**M. Alain DREYER,**  
fondateur de la Fédération  
Française d'ULM.



**M. Patrick GANDIL,**  
Directeur Général de la DGAC,  
pour son action en faveur  
de l'aviation légère.



**La médaille de l'Aéronautique à Denis CHEVILLET,**  
pour l'ensemble de son  
parcours et de ses nombreux  
titres en compétition.

# VENTE NEUF ET OCCASION

Distributeur



Atelier / Boutique

# St exupéry

BASE ULM

Importateur

Exclusif :

▶ **Action Sécurité \***  
modèle 3/450  
modèle 6/473

● Demande de devis sur :  
[www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com)



GRS

galaxy

Parachute de secours

La sécurité accessible à tous.

- Montage possible dans nos ateliers.
- Homologation (DULV)

\* Pour les structures affiliées FFPLUM  
(voir conditions sur [www.ffplum.com](http://www.ffplum.com))  
aide Fédérale 1200 € + remise de Galaxy 500 €



ROTAX  
AIRCRAFT ENGINES

Centre de service agréé

Moteurs neufs et reconditionnés

- ▶ Pièces détachées (stock permanent).
- ▶ Entretien et réparation.
- ▶ Révision et réglages des ailes.

La référence des pros LYNX AVIONICS

En stock



Casques pour Pendulaires



Casques pour Multiaxes

Venez le découvrir... à St Exupéry

SKYLEADER  
AIRCRAFT



Visibilité, stabilité et confort de 48 à 250 km/h.  
(Voir caractéristiques sur notre site - [www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com))

## Centre de formation instructeur

Pendulaire - Multiaxes - Autogire



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

Créée pour l'ULM en 1982 et dotée d'une infrastructure unique de 40 ha, la plus grande base européenne vous accueille au cœur de la vallée du Lot.

**Nos moyens :** Dix ULM écoles 3 axes, pendulaires et autogire avec parachute, 2 pistes de 800m et 500m, hydrobase 450m, 2 salles de cours, 4000 m<sup>2</sup> de hangar : location d'emplacements, boutique accessoires et librairie.

**Expérience :** + de 1000 brevets délivrés, organisation de nombreux raids et rallyes.

**Sur place :** Bar, restaurant, club house, studios, chambres, camping. Accès free WIFI.

**Les formations :** Brevet, Emport, Travail aérien, Formation Instructeur : ...

Stage théorique brevet, stage facteurs humains, stage pédagogique Instructeur :  
Actualisation Instructeur tous les mois - Centre d'examen Instructeur :

Organisme de formation continue agréé d'Etat ( CIF, FONGECIF...).

Montpezat d'Agenais / Tél : 05 53 95 08 81 - [www.ulmstex.com](http://www.ulmstex.com)



# Championnat de

Côté CLASSIC-CLASS

Le Championnat de France s'est déroulé cette année à Blois, sur l'aérodrome du Breuil. Site connu de tous pour y accueillir en septembre le grand salon ULM. Le "village" de la compétition est basé à l'endroit même où se situent les exposants, c'est donc un terrain et un environnement connus pour la plupart des pratiquants. Ce que tout le monde connaissait moins c'est le temps de mai !

On n'a vraiment pas été gâtés ! Il paraît que la semaine précédente, il a fait chaud et beau... Mais cette compétition va se dérouler sous un ciel bas, voire très bas, gris et humide. Durant les 3 premiers jours, la pluie a arrosé copieusement le terrain. Les prévisions météo ne sont pas réjouissantes pour la semaine. Alors que le championnat a officiellement commencé, on se demande déjà comment vont pouvoir se dérouler les épreuves si la dépression reste bloquée sur le ciel du Loir-et-Cher...

Heureusement, du côté de l'organisation, ça assure ! Toute l'équipe de Max GUILLABEAU et du club « A voile et à moteur » s'est pliée en quatre. Ça court partout pour tenter de renforcer les lignes électriques car du côté du campement pilotes, ça tire à tout va sur les chauffages. La tente restauration est organisée au top ; beaucoup de souplesse dans les horaires, dans la disponibilité, la gentillesse, la variété et la qualité des repas proposés.

Mercredi matin et 3ème jour de compète, les pendulaires et multiaxes font un essai mais, le plafond est vraiment trop bas pour assurer un minimum de visibilité et de sécurité. Les paramoteurs eux, vont pouvoir lancer leur première épreuve mais certains atterriront mouillés...

Un flux constant de Nord abaisse les températures qui sont tout juste positives. Tout le monde déambule emmitoufflé dans une doudoune ou sous 2 blousons et caché sous un bonnet. Le plafond remonte un peu l'après-midi et toutes les machines peuvent enfin se lancer. Les épreuves ont ensuite presque pu se dérouler normalement le jeudi et le vendredi. Malgré ces conditions météo difficiles, le championnat a pu être validé avec 8 épreuves.

La classe autogire s'étoffe avec 4 machines présentes. Pascal PODOGORSKA et Michel HAEN sont déclarés vainqueurs pour la 2ème année consécutive.

En multiaxes biplace, José VAN DE VEKEN et Julien STERVINOU survolent littéralement les épreuves, toutes machines confondues. C'est presque à la perfection à chaque fois et cela se joue maintenant comme en F1 ou en ski, au centième de seconde.

La bataille s'est révélée plus serrée en pendulaire biplace où Guillaume RICHARD et Georges MONIER remportent



## Classement Général Scratch Officiel Classic-Class

N°	Cat	Open	Iden	Equipage	Epreuve 1 Domaine de vol, régularité	Epreuve 2 Cumul de balise	Epreuve 3 Slalom	Epreuve 4 Vitesse, Eco- distance	Epreuve 5 Recherche de photos	Epreuve 6 A vos photos	Epreuve 7 Cumul PA	Epreuve 8 Short-Short	TOTAL	CLASSEMENT
2	MB		54 AKL	VANDE VEKEN - STERVINOU	31	31	31	31	28	30	30	20	232	1
12	PM		86 EW	GUYON	20	28	24	24	31	25	30	24	206	2
5	PB		07NN	RICHARD - MONIER	21	22	25	26	23	23	30	23	193	3

# France 2010



Podium  
Pendulaire  
biplace



le titre une nouvelle fois, talonnés par le grand retour de Bruno BOURON en compétition après deux années d'absence. Il était accompagné de Mickaël DELAUNAY.



Podium Pendulaire biplace

De nouveaux pilotes arrivent en pendulaire mono-place, certains comportements et résultats sont prometteurs. Pascal GUYON confirme sa position de leader de la classe mais Patricia ROUMIER se rapproche de plus en plus, voilà de quoi motiver ces 2 concurrents.



Podium Pendulaire mono

Jean-Michel SERRE impressionne pour une 1ère participation, il a tout compris d'entrée de jeu. Alban ROCHE, le plus jeune inscrit, révèle une capacité et une motivation qui laissent pourquois pas, présager d'un bel avenir.

Le dîner de clôture est à l'image de la semaine d'organisation, sans reproche. Pour la plupart, et surtout les jeunes, la soirée est festive et se finit tard dans la nuit en dehors du chapiteau.



Podium Multiaxe  
biplace

Le groupe France va maintenant se retrouver début juin à Couhé pour une semaine d'entraînement avant que les pendulaires et multiaxes participent aux Championnats d'Europe début août à Sywell, en Angleterre, terre de très grands champions comme Paul DEWHURST et Rob GRIMWOOD.

Les pilotes vont devoir sortir les crocs. On leur souhaite d'avoir faim.



José ORTEGA  
Directeur de course - Classic-class



Podium Autogire biplace



Podium Coupe Barcouda



Le groupe des Commissaires



L'équipe des bénévoles

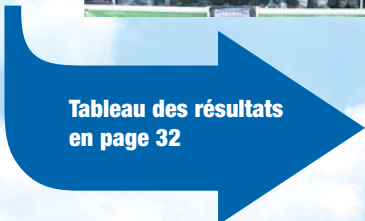


Tableau des résultats  
en page 32



## Côté PARAMOTEUR

2010, année sans championnat international paramoteur, la Commission Sportive de la FFPLUM avait décidé d'ouvrir sa compétition aux pilotes étrangers. Ce qui nous proposait un plateau de plus de 85 équipages en paramoteur. Sur le terrain du Breuil, habitué au grand rassemblement annuel de Blois, l'endroit semblait idéal pour mélanger toutes les sous-classes dans le peu de temps laissé libre par la météo. Même la pluie, le vent et les températures glaciales pour la saison n'ont eu raison de l'optimisme et de l'enthousiasme affichés par les membres du club "A voile et à moteur", organisateurs exemplaires de ce championnat.



## Du haut niveau et une ambiance chaleureuse

Le grand chapiteau affichait complet lors de chaque briefing, où étaient présentées les épreuves alternativement en trois langues ! Cette coloration internationale, souvent décrite par le passé, a fait de notre championnat l'un des plus relevés et recherchés au niveau international, mais que d'organisation ! En effet toutes les classes différentes "décollage à pied monoplace homme et femme, décollage à pied biplace, chariot monoplace et biplace" sont autant d'épreuves à cumuler puis à gérer. Malgré tout, chaque classe aura pu concourir dans plus de 10 manches, alternant économie, navigation et maniabilité avec notamment une manche aux pylônes très appréciée de tous.

MUZELLEC et Pascal VALLEE, qui outre leurs qualités de pilotage ont amené dans la compétition ULM une rigueur dans la préparation du matériel et de la logistique, rarement vue à ce jour en ULM.

De ces enseignements nous n'oublions pas le niveau atteint par les filles Coralie MATEOS, Sandrine MUZELLEC et Carole GOBBE, qui progressent au fil des ans, ce qui les rapproche très sérieusement des meilleurs pilotes actuels.



ALAIN BARTHÈRE  
Directeur de course - Paramoteur

## Calife à la place du calife

La France suit la tendance générale du développement des chariots et biplaces en compétition, preuve de la bonne santé de notre Fédération. Le nombre d'équipages présents et le niveau général progressent, mais nous devons encore élever notre niveau pour prétendre à des podiums en compétition internationale.

L'épreuve reine des décollages à pied monoplace cumulait cette année tous les équipages, féminins, masculins et étrangers. 2010 aura non seulement été un grand cru, mais aura surtout livré quelques renseignements majeurs pour une bonne réussite en compétition : travail et rigueur !

Bien entendu l'aisance naturelle d'Alexandre MATEOS, reconnue unanimement, ne suffit pas à expliquer sa réussite quand on sait le nombre d'heures qu'il passe à s'entraîner. S'il a pris la place de Mathieu ROUANET, son mentor, il ne le doit qu'à sa persévérance et au travail. Il en est de même pour ses poursuivants : David

## Résultats

CLASSEMENT	Équipage	Aéronef
<b>Pendulaire Monoplace</b>		
1	Pascal GUYON	AIR CREATION RACER - HIRTH / LA MOUETTE IPSOS 12,9
2	Patricia ROUMIER	ALIZES - CORSAIR MP25 / ELLIPSE TITAN CX
3	Jean-Michel SERRE	CONSTRUCTION AMATEUR - MINI 2 EVO / ELLIPSE TITAN CX
<b>Pendulaire Biplace</b>		
1	Guillaume RICHARD / Georges MONIER	AIR CREATION TANARG 912ES / BIONIX 15
2	Bruno BOURON / Mickaël DELAUNAY	O2B - HKS / LA MOUETTE ORYX 14,9
3	Dominique CHAUMEREUIL / Sylvie FORESTIER	PEGASUS - QUICK R 912S
<b>Autogire Biplace</b>		
1	Pascal PODOGORSKA / Michel HAËN	MAGNI - M16
2	Stéphane KUBLER / Cécile HEMELSDAEL	AUTOGYRO - CALIDUS
3	Dominique MERCIER / Frédéric POIRIER	MAGNI - M22
<b>Muti-axes Biplace</b>		
1	José VANDE VEKEN / Julien STERVINO	AERO SERVICES - SUPER GUEPARD 912
2	Roland VAN BROEKHOVEN / Roland GALIBERT	ICARUS C42
3	Assaad ASSAKER / Toufic RAHI	ICARUS C42
<b>Paramoteur Décollage à pied Homme monoplace</b>		
1	Alexandre MATEOS	MINIPLANE TOP 80 / OZONE VIPER 2
2	David MUZELLEC	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Pascal VALLEE	ADVENTURE XRACE / DUDEK PLASMA
<b>Paramoteur Décollage à pied Femme monoplace</b>		
1	Coralie MATEOS	MINIPLANE TOP 80 / OZONE VIPER 2
2	Sandrine MUZELLEC	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Carole GOBBE	ROS 100 / ITV LAPOON
<b>Paramoteur Décollage à pied Biplace</b>		
1	Christophe CHARON / Joseph RIVAL	AIR CONCEPTION MONTANARI / ITV AWAK TANDEM
2	Olivier BERISTAIN / Célia DOMINGUES	HXE R220 DUO / ITV DAKOTA BI
3	Didier BUARD / Sandrine FOUCHY	AIR CONCEPTION MONTANARI / ITV AWAK TANDEM
<b>Paramoteur Chariot Monoplace</b>		
1	Pascal BUREL	PAP ROS 125 / ITV DAKOTA
2	Pierre BOURGUE	ADVENTURE XRACE / DUDEK NUCLEON
3	Sébastien BARBOT	KANGOOK CORSAIR M25 / PARAMANIA FUSION
<b>Paramoteur Chariot Biplace</b>		
1	Alain MAINGUET / Claudine MAINGUET	ADVENTURE FUNFLYER / ADVENTURE XPRESSO
2	Bruno LIONDORE / Béatrice MORIO-LIONDORE	ADVENTURE FUNFLYER / ADVENTURE XPRESSO 2
3	Dominique LETHUILLIER / Françoise LETHUILLIER	CONSTRUCTION AMATEUR / ITV PARAPENTE

Actuellement dans les kiosques !

www.trouverlapresse.com

et dans les boîtes aux lettres des abonnés !

ULM<sup>iste</sup>

ULM<sup>iste</sup>

le magazine du pilote d'ULM

infos essais voyages reportages pédagogie technique portrait écoles chroniques bonus

**Essais :**

- Air Création Tanarg BioniX
- Best Off Nynja
- Skyleader

**Voyage :**

- La Corse par l'Italie

**Pratique :**

- alu poli
- essence
- la sécurité dans les bulles
- occasions
- l'avion pour de vrai
- paramoteur légal ?

**ULMistes :**

- Maya, grand-mère et pilote !
- Forum

**Ca.pique :**

- Aviation électrique : solution ou problème ?

N° 1 : (avril), mai, juin 2010



Dossier spécial : Travailler dans l'ULM, c'est encore possible !

Le mag d'ULM qui cause l'ULM !

Trimestriel de 96 pages

Soit  $96 \times 4 = 384$  pages par an, pour seulement

**6,50 €** dans ton kiosque  
**22 €** par an chez toi

Oui, tu as bien lu ! 384 pages d'ULM dans ta boîte aux lettres pour 22 € par an !

Abonnement sur notre site Internet (ou voir page 99)

Tarifs valables en France métropolitaine

Le numéro 2 en kiosques fin juillet !

www.ulmiste.com

Avec l'aimable participation de Gédéon de Biyanvrac

16-19  
septembre  
2010

# coupe icare

37<sup>e</sup>



saint hilaire du touvet - lumbin  
[www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)

# La forme et l'esprit

La vocation d'ULM-Info n'est pas de faire des essais de machines, de donner des prix, de faire des comparatifs. ULM-Info parle de la politique de la Fédération et de sa défense du mouvement ULM. C'est à ce titre que nous ouvrons ces pages pour parler du rôle essentiel de certaines personnalités dans le développement de notre aventure. Nous faisons une place toute particulière aux constructeurs, moins pour parler des machines que de l'esprit qui les anime.

## La forme et l'esprit

Notre président a coutume de nous parler de l'esprit ULM comme une dominante de notre activité et un trésor qu'il convient de cultiver et de garder jalousement.

Cet esprit fait de convivialité, d'amitié, de ferveur et de la fierté d'appartenance au mouvement ULM, basé sur le plaisir et la simplicité a été le moteur de notre évolution. Il a permis à notre activité de se développer et de fédérer la grande majorité des pratiquants. Dans ce paysage il y a un homme qui fait l'unanimité et qui est l'exemple parfait de cet esprit.

Je l'ai rencontré, beaucoup d'entre vous le connaissent et l'apprécient, c'est Jean-Daniel Roman. Passionné, depuis l'âge de 15 ans il se lance très jeune dans la construction d'un CP80 qui lui prendra 6 ans. Il découvre l'ULM en 1980 avec un vector 600, et deviendra instructeur sur baroudeur tout en pratiquant une activité "plasturgie & composite". En 1992 il reprend l'atelier de mécanique de son père dans le petit bourg de Toulonjac entouré de verdure tout près d'une petite rivière.



Soudures au Tig du Guépard, du travail de bijoutier.

À ce jour plus de 170 machines volent et Jean-Daniel est toujours dans le même atelier tout près de l'aérodrome de Villefranche de Rouergue en compagnie de son chien près de sa rivière et heureux d'y être.

Pas de grand projet de développement, pas de souhait d'usine ultra moderne, pas d'évolution fracassante de ses modèles, la simple volonté de fabriquer des machines abordables, solides, aux qualités de vol éprouvées et dont les propriétaires seront pleinement satisfaits...



Jean-Daniel Roman dans son atelier.

Il est rare, lors de discussions sur les terrains ou dans les clubs, d'entendre la moindre critique sur la qualité intrinsèque des appareils ou le sérieux de son créateur, au contraire l'opinion est unanime pour vanter la gentillesse, la qualité d'écoute et le dévouement de celui qui représente bien l'Ulm dans sa vraie philosophie...

Une volonté constante de faire en sorte que les pilotes profitent de chaque moment de plaisir et de liberté.

A la moindre difficulté Jean-Daniel va faire le maximum pour les aider, c'est sa très grande force. C'est le pragmatisme, le respect des valeurs, l'ouverture aux autres que cet "artiste" lucide applique au quotidien. Il est le meilleur exemple de la philosophie qui nous est chère et qu'il convient de cultiver et d'encourager.

Pierre-Henri LOPEZ  
Secrétaire Général



## 1<sup>er</sup> événement : un bol d'air à Gap pour les Assureurs

Le 22 septembre 2009, comme toujours à Tallard : une météo splendide... à croire que Dominique Méreuze avait même convié la météo à l'organisation de cette Journée de Découverte. Découverte... oui, mais aussi une rencontre, celle du monde des assurances avec celle de l'ULM.



"LA REUNION AERIENNE", compagnie d'assurances retenue par l'UFEGA et la FFPLUM pour le programme d'assurances 2010-2012, est invitée à découvrir les pilotes et leurs machines. Michel Beauchesne (Président) et Denis Muniglia représentant de LA REUNION AERIENNE, Caroline Cognet-Renard et Philippe Mariani représentant d'AIR COURTAGE.



Le soleil s'est déjà installé dans le ciel et nous sommes accueillis par nos hôtes :

- Pascal Foucher De Brandois nous présente son autogire, le M16 de MAGNI. Il nous explique comment cet appareil hors du commun peut voler et dans quelles conditions.
- Dominique Méreuze et Alain Mack nous font découvrir leurs pendulaires : le Tanarg de AIR CREATION.



- Nicolas Collombon et Jérôme Gallet nous présentent leurs multiaxes : le FK9 et le FK14.
- Samuel Dupland nous propose la découverte du LAMBADA de AEROIMPEX, un motoplaneur étonnant.
- Thierry Simonet présentait ses paramoteurs (BACK BONE) qu'il construit sur le site de Tallard.

Après l'explication technique et les contrôles préliminaires, chacun enfle la tenue appropriée et s'installe à bord des machines. Mise en route, test moteur et nous voilà, à tour de rôle, engagés sur le taxiway en direction de la piste 21. Un point radio avec la Tour et puis... c'est le décollage en quelques dizaines de mètres. Sur l'aérodrome de Tallard, l'activité aérienne est intense entre les rotations des avions largeurs de para, les parachutistes, les ULM et l'aviation et pourtant tout paraît fluide.

Nous découvrons les machines, leurs conditions de vol, le pilotage, mais nous profitons surtout de la magie d'être portés au-dessus d'un paysage splendide : Montagne de Céüse - Lac de Serre-Ponçon - La vallée de la Durancela - Vallée de l'Ubaye. De retour sur l'aérodrome, nous échangeons nos sensations avant d'échanger nos places passager. La journée se termine avec l'arrivée de Mathieu De Quillacq et son surprenant CH7 KOMPRESS (hélicoptère en kit). Mathieu nous explique le fonctionnement de cette machine, sa situation actuelle et quelques heureux élus partent pour un vol de découverte.

Dominique Méreuze nous propose de mettre fin à notre journée en partageant nos impressions et celles des pilotes, les passionnés. Pascal nous invite à la tour de contrôle afin de nous expliquer comment fonctionne la régulation de la circulation.

**Nous remercions tous nos hôtes de nous avoir fait partager leur passion au cours de cette journée.**



Aux côtés de Dominique Méreuze, Monsieur le Maire de Quiberon et Saada - En bas : J.M. Le Doux, L. Plassart et J. Millasseau

Après la « journée découverte ULM » à Gap, Michel Beauchesne (Pdt de LA REUNION AERIENNE) a fait le rapprochement avec sa passion de la Voile. De là est née l'idée d'associer l'ULM au monde de la Voile. Ainsi, LA REUNION AERIENNE, sponsor de la régates Le Tour de Belle-Ile 2010, a proposé à la FFPLUM de participer à cet événement les 8 et 9 mai 2010.

Le Comité régional de Bretagne a été mis à contribution et s'est investi dans l'organisation du 1<sup>er</sup> rassemblement ULM à Quiberon : Le Week-end APPEL D'AIR ! Ce week-end est l'occasion de faire partager à des sportifs leur passion réciproque. Parallèlement à cette rencontre et en étroite collaboration avec les plus grandes structures

## "Appel d'Air" à Belle-Ile

Photos :  
Anne Marie  
Le Dorze

hospitalières de Bretagne et Pays de Loire (CHU de Nantes, CHU de Vannes...), EOL (organisateur du Tour de Belle-Ile) met en place l'opération APPEL D'AIR dont l'objectif est de permettre à des enfants hospitalisés de participer au Tour de Belle-Ile. APPEL D'AIR représente pour ces enfants une occasion unique à la fois de découvrir la navigation en participant à une grande course, et aussi de profiter d'une des plus belles îles bretonnes par la mer.

Les enfants et leurs accompagnateurs, familial et médical, rejoignent ainsi un événement où la compétition n'est pas le but premier, mais prône davantage des valeurs humaines, de rassemblement, de plaisir, et de solidarité. Une vingtaine d'enfants vont embarquer sur les voiliers le samedi et feront leur baptême ULM le dimanche. Le Comité de Bretagne représenté par Joël Millasseau, Anne-Marie Le Dorze, Laurent Plassart et la FFPLUM ont ainsi préparé les journées des 8 et 9 mai. Les enfants garderont un souvenir éternel de leur week-end « extra-ordinaire » !

**Grand succès pour ce premier rassemblement sportif et social. Bravo à tous les organisateurs et participants.**



Jeremy avec J.M. Le Doux



De gauche à droite : J. Millasseau, M. Beauchesne, D. Méreuze et P. Mariani.

**Offres exceptionnelles du Printemps 2010**

Série limitée de 15 ensembles Trek avec ailes  
Fun et iXess. Plusieurs couleurs disponibles en stock.

Trek 700 E  
Fun 450  
**24 600€TTC**

Trek 582 caréné  
iXess 13  
**23 840€TTC**

## TREK 582 ou 700E

ÉCONOMIQUES – ROBUSTES – LÉGERS – SILENCIEUX

**air création**  
Toujours un ULM d'avance

AÉRODROME DE LANAS - 07200 AUBENAS FRANCE - TEL. 04 75 93 66 66 • FAX 04 75 35 04 03  
E-mail : info@aircreation.fr - www.aircreation.fr

## Pioneer 200 & Pioneer 300

- **Pioneer 200.** Train fixe. Construction bois et toile. Rotax 912 80 HP. Finesse 11:1. Vitesse de croisière 185 km/h (75% de puissance).
- **Pioneer 300.** Train rentrant. Bois/toile et composite. Rotax 912S 100 HP. Finesse 13:1. Vitesse de croisière 255 km/h (75% de puissance).  
*Personnalisation possible. Venez voir nos appareils de démonstration !*

# Essayez et choisissez votre Pioneer chez Silvair !



### Volez autrement !

A 5 minutes du Futuroscope, Silvair Services  
**importe et distribue** les Pioneer 200 & 300  
Alpi-Aviation. Appelez-nous pour un essai !

**Appareils neufs & occasion disponibles**

**www.ulmpioneer.fr**



**Vente, location, parc permanent, entretien, école**



**SILVAIR SERVICES** - silvair@hotmail.fr  
Aérodrome - 86100 Châtellerault - LFCA  
Tél. : 05 49 90 20 78 & 06 31 27 88 33



Depuis plus d'une quinzaine d'années le « Tour ULM » se veut le vecteur d'une passion, le porteur d'une certaine image de l'Ultra Léger Motorisé et le pédagogue qui délivre un savoir en terme de navigation aérienne et de sécurité des vols.

Le succès est venu au rendez-vous de ce « Barnum » aéronautique, le plus important au monde en ce qui concerne l'ULM, avec plus de 130 aéronefs, plus de 270 pilotes, copilotes, navigateurs, et membres de l'équipe d'organisation.

Devenu au fil du temps l'ambassadeur en France et à l'étranger de la pratique passionnée mais raisonnée de l'ULM, il véhicule les valeurs de Liberté, de dynamisme et de responsabilité tout à la fois individuelle et collective.

C'est pourquoi nos partenaires institutionnels et commerciaux n'ont pas hésité à rejoindre la « caravane » logistique et la « flotte aérienne » du Tour ULM. Ils en partagent les valeurs et ont souhaité par leur présence à nos côtés nous aider à les développer encore, dans une société qui a bien besoin de retrouver le goût de l'effort gratuit, du bonheur à conquérir, du travail bien fait, du risque calculé et accepté.

C'est avec une grande joie que nous vous accueillerons sur l'une des étapes du Tour ULM 2010 et que essayerons de vous faire partager notre émerveillement, à chaque vol renouvelé, de la pratique de l'ULM.

Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM

BORDEAUX-MÉRIGNAC



Notre avenir est écrit dans le ciel

Au départ de Romans Sur Isère, traversant la France d'Est en Ouest, après avoir déployé nos ailes au pied de nos montagnes des Alpes, nous rejoindrons la côte Atlantique pour participer à l'une des nombreuses manifestations qui, durant des mois cette année, exprimeront des sentiments de fidélité, de reconnaissance et d'admiration pour nos pionniers aquitains qui prenaient leur envol il y a un siècle déjà.

L'occasion aussi, de retrouver nos racines profondes et notre identité en rencontrant les « Vieux Débris ».



**TOUR ULM**  
du 30 juillet au 6 août **2010**  
**Départ Romans Sur Isère**

## “Classe 1 et sous-classe 1A”

L'heure du premier bilan approche, et durant le dernier comité directeur en mai nous avons marqué un point d'étape sur les éléments travaillés avec l'administration depuis maintenant bien plus d'un an.

L'objectif initial de nos conversations tendait vers une communication à l'assemblée générale de la fédération, au mois de mars 2010, des premiers points concrets acquis dans le domaine réglementaire : adaptation des textes à la réalité quotidienne vécue par les instructeurs, les pilotes et les écoles de paramoteur. Force est de constater le retard. Et pourtant, les éléments se mettent en place.

Eclaircissons ces points :

- La réglementation de la classe « paramoteur » nécessite une simplification, car tout simplement, une voile, structure souple et accrochable à tout, ne se comporte pas comme une aile rigide. L'Ulm obtenu avec un montage aile-GMP ou chariot, répondra en majeure partie aux qualités de vol reconnues à la voile.

Alors que tous les textes en vigueur émanent du « rigide », inadapté à notre mécanique du vol, vitesse, maniabilité, poussée moteur et qualité de plané...

- La plupart des pilotes ignorent ou contournent, en toute bonne foi, les textes en vigueur, et sont considérés par l'administration comme des constructeurs amateurs, alors que ce n'est que très rarement le cas.
- Les discussions actuelles cherchent à clarifier cette situation, et l'administration s'est déclarée favorable à mettre en œuvre la simplification du contexte réglementaire de la classe paramoteur selon les principes d'une classe unique 1 (pas de sous-classe), de l'identification unique et à vie d'une voile (considérée comme l'ULM).

Les sous-ensembles moteur/chariot/passager ne sont pas détaillés sur la carte d'identification, dans la mesure où le constructeur de la voile a spécifié les limites de masse et de vitesse inhérentes au vol sûr du profil en question.

A ce titre une réunion des fabricants et importateurs de voile s'est tenue au siège de la fédération, avec la participation de la DGAC.

Nous sommes en train de tirer les conclusions opérationnelles des différentes prises de positions, exprimées lors de cet échange. Globalement, le dossier avance dans la bonne direction.

- Il n'en reste pas moins que rien n'est encore acquis, et que tous les autres sujets n'ont pas encore été traités ou bien sont refusés pour certains par la DGAC.

Ces autres points traitent d'une réforme du cursus de l'instructeur, de la révision de la teneur des questions de l'examen théorique ULM (paramoteur), de l'adaptation des textes concernant la création des plateformes homologuées pour le paramoteur, de l'adaptation des textes à l'activité itinérante professionnelle du paramoteur (baptêmes, stages itinérants de formation) et enfin diverses questions concernant le partage des tours de piste sur plateformes homologuées, ou les hauteurs minimum de survol...

Bref, autant d'améliorations soulevées par notre spécificité, liée au vol souple et lent, voire planant.

Il est certain que nous réaffirmons notre volonté de suivre la réglementation ULM en général et les caractéristiques qui définissent cet univers, dans lequel nous nous reconnaissons pleinement.

Souhaitez-nous bon courage dans la poursuite des rendez-vous, et à bientôt, au plaisir de vous annoncer de bonnes nouvelles !

Luc de Tilly

**• PILOT SHOP •**  
**EQUIPEMENTS POUR**  
**L'AVIATION DE LOISIR**



**KBI**

**Systemes de sauvetage pour aéronefs**



**BRS**  
Defining Aviation Safety

Différents modèles pour s'adapter au mieux à votre aéronef

**www.kbi-ul.com**

## ETAT CIVIL

Prénom : Gédéon

Nom : Biyanvrae (Galouzeau de...)

Signe particulier : ulmiste à  
tendance paranoïaque

“**Bon alors,  
l’aviation,  
ça fait  
du bruit.**”



La celle à moteur, du moins, c’est-à-dire toute, que l’aviation sans moteur à un moment ou l’autre du processus volatoire, on n’a pas encore vue. Bon. Et aussi, l’aviation, ça se promène, donc ça déplace son bruit à travers les vertes prairies et chantantes vallées, dirait le poète de concours municipal. Mais y’en a des, qui se promènent pas. Tournent en rond, qu’ils. Et alors, dans le journal local, on t’explique doctement que c’est juste pour t’emmerder avec du bruit, alors qu’en vrai, on le sait bien, c’est pour apprendre à faire, pour pouvoir, très vite plus tard, aller bruiteur par-delà la colline et tout.

Que donc, du coup, les riverains de nos aérodromes et autres bases ULM, couinent-ils que « ouais, tout ça, bruit, vacarme, pas dormir, mémé fait mou et tout et tout »...

Alors quoi ? Il est répondu à ces gens-là, les ceux qui se plaignent des bruitages inconvenants, qu’ils n’avaient qu’à pas venir s’installer là, ce qui n’est peut-être pas idiot, vu que, à moins d’être très vieux, ils ne peuvent avoir pris possession de leur habitat avant l’aérodrome, vu que ces plates-formes sont pour la plupart d’un âge respectable, à part quelques terrains ULM. Ici, le Gédéon s’incline. Mais il sait, paysan qu’il est, que la terre a toujours raison et qu’elle finira toujours par l’emporter. Or, que dit-elle, cette terre, que du coup, plus il s’incline plus il entend ce qu’elle lui dit, dans son bon sens d’essence ? Il lui dit, ce bon sens, que ce n’est pas aussi simple et que ce n’est pas comme ça que ça fonctionne forcément. Cette logique, en effet, participe du principe « premier arrivé – premier servi », ou, si tu préfères à l’envers, « dernier arrivé tu fermes ta gueule ». Il veut bien ça, le Gédéon sauf que quand d’autres appellent ça la préférence nationale, donc priorité aux premiers arrivés, on crie aux fascistes... ou pas ? Ou alors, s’agissant d’aviation, ce serait très différent et pas du tout pareil ?

Ben le Gédéon, du coup, ça le dérange et le démange, cette affaire-là. Il trouve, même, pour poser un avis définitif, que le dernier arrivé a autant de droits que le premier, si c’est un citoyen honnête. L’inverse, dernier arrivé premier servi, faut pas déconner non plus, que y’en a un qui a proposé ça comme concept, il fut et reste incompris et ça s’est mal terminé pour lui...

Voilà.

Et quels sont-ils, ces droits que le dernier il en a autant que le premier ? Bon, y’en a plein, on va pas les passer en revue tous, hein, mais juste un : le droit à la paix. Le droit de jouir pacifiquement de son petit bout de jardin qu’on s’est endetté à vie pour se l’offrir et que du coup, on n’est pas tellement d’accord pour qu’un aviateur vienne perturber son dominical rituel de merguez belle-maman. Ben vi. L’aviateur, lui, a tout autant le droit d’en jouir, de ce droit au silence, or capacité de jouir n’engendre point obligation, aussi est-il tout à fait légitime de ne pas en user, de ce droit. L’aviateur, donc, jouit pleinement de son droit au silence en produisant son vacarme dominical. Ce qui n’empêche nullement, soit dit en

passant, l'usufruit du droit au familial rituel susmentionné, tout en ayant loisir d'y opposer une bonne excuse, tiens. Mais le problème, c'est que ce droit ne peut point se prévaloir de l'exclusion de tout autre. Que y'a des philosophes, tu sais ces perturbés du bulbe qui réfléchissent pendant des heures à des concepts abscons et finissent par te me nous pondre des règles indiscutables, qui ont donc pondu, conséquemment, l'idée de l'intérêt individuel et de l'intérêt collectif. « Ma liberté s'arrête là où commence celle des truies », ou un truc dans le genre. C'est assez idiot, cette affaire-là, que si t'y regardes un peu de près, autrui, c'est toi aussi, pour les autres et que du coup, la liberté, y'en a plus, de liberté. Mais quand même, le Gédéon va essayer d'être de bonne foi, une fois.

La liberté de l'aviateur, c'est de faire du bruit. Celle du piéton, c'est de jouir du silence (qu'il peut, à sa guise, agrémenter de quelque éclat de voix, rapport à belle-maman). Bon. L'aviateur, on dit ici que c'est l'individu. Le merguez'man, c'est le collectif. Si, il est plus nombreux, merguez, c'est peut-être regrettable mais c'est ainsi.

Or donc, pour que son intérêt individuel ne vienne pas empiéter sur l'intérêt collectif, l'aviateur doit veiller à ne pas faire de bruit, ou alors pas trop, juste ce qui est raisonnable et que si après ça le collectif gueule encore on peut envisager la lutte armée...

Et puis alors bon, pour que tout le monde soit d'accord et puisse se taper dessus au tribunal plutôt qu'en vrai, qu'on appelle ça la « civilisation », on a dit des lois. Qui posent des normes de bruit. Et que tous les aéronefs les respectent, ce qui fait que l'irascible voisin n'a jamais raison, à défaut d'avoir tout à fait tort.

Or donc, vu que merguez est plus nombreux que l'aviateur, il va voir son maire qu'il élit plus que l'autre et le somme de prendre arrêté que sinon il votera plus pour lui, lui et toute sa famille sur 25 générations. Et alors, l'autre, pas le choix, l'autre, vu que la démocratie, c'est pas se faire élire pour le bien du peuple comme on t'a dit à la communale, non, c'est se faire élire et le rester. Et que puisque le bruit n'est pas opposable, rapport aux normes, il cherche bien et trouve de quoi dire. Sa municipalité, sympathique mais modeste bourgade de 7000 habitants, n'a pas de zone industrielle, tiens ! Il lui en faut une à la hauteur des ambitions de ce premier magistrat ambitieux qui ignore que le tissu industriel mondial est désormais bridé, nom d'un chien ! Et alors là, crac, tu connais la suite ! L'Etat lui a fait cadeau de réserves foncières inestimables, à la condition expresse qu'il maintienne ces aérodromes, puisque c'est de ça qu'il te cause, le Gédéon, pendant une période de latence. Le latent consommé, youpi à nous les réélections, sus aux couillons qui volent et font du bruit ! Et tu connais la suite...

## ULM ESPACE AÉRIEN



### FORMATION

ULM pendulaire, multi-axes, autogyre et paramoteur



**Centre de formation instructeur ULM**  
**Centre de réactualisation IULM**  
**Centre de contrôle IULM**  
**Formation travail aérien**

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere  
 Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,  
 Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12  
<http://www.espace-aerien.com>

## ULM ESPACE AÉRIEN

### DIFFUSION & MAINTENANCE



**Importateur Quicksilver France**



**Centre d'essai DTA et ICP Savannah**  
**Revendeur Magni Sud-Est - Escale KBI**  
**Nouveau : atelier de maintenance**  
**réparation ULM, multi-axes et pendulaire**

ULM ESPACE AÉRIEN Pierre-Emmanuel Leclere  
 Aérodrome 26200 Montélimar, Tél : +33 (0)4 75 53 76 73,  
 Fax : +33 (0)4 75 04 37 49, Port : +33 (0)6 07 76 67 12  
<http://www.espace-aerien.com>





## Parka 3 en 1

70 €

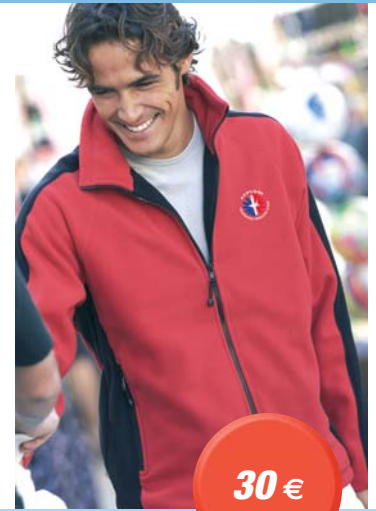
100 % polyester,  
coloris rouge/noir.  
Tailles : M, L, XL, XXL.



35 €

## Polaire Maureen

Couleur Rouge  
traînée anti peluche.  
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



30 €

## Polaire Ben Kariban

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



18 €

## Polo Spring

manches  
courtes  
Couleur marine,  
maille piquée, 100%  
coton, 210 g/m<sup>2</sup>,  
col côtes, 3 boutons,  
tailles M, L,  
XL, XXL.

## Sweetshirt capuche

30 €



80 % coton  
20 % polyester.  
Coloris : blue navy.  
Capuche doublée avec  
cordon ton sur ton,  
poche kangourou.  
Toutes les finitions  
à double pique.  
Face externe en  
100 % coton  
peigné.

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



9 €

## Casquette

6 pans

Couleur beige, marine ou rouge,  
taille unique.



## Pendule quartz

diamètre  
20 cm.

10 €



6 €

## Porte clé fédéral

Acier nickelé



9 €

## Bob

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



## Coupe-vent

mistral  
nylon enduit  
acrylique, capuche,  
fermeture zippée,  
tailles M, L, XL  
et XXL

20 €



65 €

## Flying jacket

Réversible

Extérieur nylon. Doublure orange en nylon satiné.  
Ouatinage. 2 poches intérieures et 2 extérieures.  
Poche zippée sur manche gauche.  
Bord côte épais au col, poignets et ceinture.  
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



25 €

## Lady Racing

Polo femme cintré, bande contrastée,  
coloris rouge/blanc, 100 % coton.  
Tailles : S, M, L, XL.

Portez le logo de notre Fédération !

### Chemisette

#### Popeline

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

22 €

30 €

### Sweat capuche femme

70 % coton  
30 % polyester  
Coloris : rouge  
Tailles : S, M,  
L, et 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 téléphone). Couleur noir/gris, Tailles : S/M/L/XL/2XL.

35 €

## Set polaire

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

Kit hiver

16 €

## Combinaison pilote

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

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

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

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

40 €

### Tee-shirt femme Col V

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

10 €  
le tee  
shirt

### Drapeau fédéral

Traité scotchguard  
Taille 1 mètre  
Livré prêt à  
poser.

20 €



5 €

### Ecussons

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

3 €

Pin's  
inox Diamètre : 22mm.

40 €

### Pantalon Safari

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

2 poches sur côtés. 3 poches basses. Taille élastique avec ceinture réglable fournie. Cordon de serrage sur le bas du pantalon. 2 poches Ar.(1 zippée et 1 à rabat)

40 €

### Gilet Indy

Tailles : S, M, L, XL, XXL.  
100% coton lavé CANVAS.

1 poche intérieure,  
2 grandes poches avec rabat,  
1 poche téléphone, 1 poche  
zippée avant, 1 grande poche  
Ar. zippée. Doublure filet sur le  
haut du corps. Rabat velcro  
sur toute la longueur du zip.  
Cordon de serrage à la taille.

## 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 Ecussons )

\* FRAIS DE PORT ( France métropolitaine et Corse )

• Ecussons : 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 :

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

JUIN 2010 - ULM INFO 72



43

 <b>13 nouvelles structures</b> au second trimestre 2010	Pratique(s) ↓
AZUR ULM - ULMODROME 02820 CORBENY 06.18.57.94.56 <a href="http://www.azur-ulm.fr">http://www.azur-ulm.fr</a> ←	
AEROCLUB DU HAVRE JEAN MARIDOR - AERODROME DU HAVRE OCTEVILLE 76620LE HAVRE 02.35.48.35.91 <a href="http://acbjm.free.fr">http://acbjm.free.fr</a> ←	
AEROCLUB LOUIS ROULAND - SECTION ULM - AERODROME BERRE LA FARE 13580 LA FARE 04.90.42.64.52	
MOHAMMED ET ACHRAF ULM - (MA - ULM) 39 RUE MAILLOT 77120 COULOMMIERS 06.09.24.99.21 <a href="http://www.ma-ulm.weonea.com">http://www.ma-ulm.weonea.com</a> ←	
ULM LACS OCEAN - AERODROME DE BISCAROSSE PARENTIS 2100 ROUTE DE PARENTIS 40600 BISCAROSSE 06.07.25.56.04 <a href="http://www.ulmlacsocean.com">http://www.ulmlacsocean.com</a> ←	
AEROCLUB DE SAINT GIRONS - AERODROME DE SAINT GIRONS-ANTICHAN 09190 SAINT LIZIER 05.61.66.53.77	
AERO-CLUB JEAN MERMOZ - AERODROME DE RIBERAC-SAINT AULAYE - TOURETTE 24600 VANXAINS 05.93.90.10.41	
CALAO RACE - AERODROME DE LA FERTE GAUCHER - ROUTE DE CHOISY EN BRIE 77320 LA FERTE GAUCHER <a href="http://www.calaorace.com">www.calaorace.com</a> ←	
LES PETITES AILES DE MORLAIX - AERODROME DE MORLAIX PLOUJEAN 29600 MORLAIX	
AIRPLUM AC - 17 RUE DE LA QUERQUEILLE 31650 SAINT ORENS 05.61.39.87.41	
LOT PARAMOMOTEUR - LES CAZELLES - ROUTE DE L'HOSPITALET 46090 LABASTIDE MARNHAC 06.70.68.03.31 <a href="http://www.lot-paramoteur.com">www.lot-paramoteur.com</a> ←	
ARC EN CEIL PARAMOTEUR 57440 ANGEVILLERS 06.15.43.75.37	
AIR BLEU ULM - AERODROME LE MANS-ARNAGE - ROUTE D'ANGERS 72100 LE MANS 02.43.85.57.77 <a href="http://airbleu-ulm.fr">http://airbleu-ulm.fr</a> ←	

## UNE NOUVELLE AILE



Après plusieurs mois d'étude et d'essais, le nouveau « **G1 SPYL** » donne pleine satisfaction.

**Ses atouts :** plus léger - de 6 kg, plus rapide, avec un gain de 10 à 15% en vitesse de croisière, même comportement stol que son aîné avec plus de stabilité. Enfin, le rétrofitage possible sur les appareils de l'ancienne gamme G1.

Visitez notre site  
[www.g1aviation.com](http://www.g1aviation.com)  
 ou contactez-nous directement  
**522, Chemin des Carmes**  
**84250 LE THOR**  
**Tél : 04.88.38.29.01**  
[contact@g1aviation.com](mailto:contact@g1aviation.com)



Fête européenne de l'aviation légère

**Du 14 au 18**  
**juillet 2010**

**Aéroport**  
**de Saint-Yan**

- Rassemblement des pilotes européens
- Salon des métiers de l'aéronautique
- Spectacles aéronautiques
- Ateliers de constructions
- Animations pour les enfants
- Salon des exposants
- Chapiteau international

La Bourgogne vous accueille pour faire la fête autour de l'aviation : concerts, ambiance, cinéma, sorties touristiques, camping...



Aéroport de Saint-Yan  
 Lesle Blanckey - 03 85 70 94 43  
 syab71@orange.fr  
<http://www.euro-fly-in.com>





# Les 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 inscrit à l'option BIA d'effectuer un vol d'initiation.



## Subvention Parachute, mission accomplie !

Depuis 2007 avec l'aide de la DGAC, la Fédération accorde des subventions parachutes aux machines club à hauteur de 1200 euros pour les multiaxes, les pendulaires et les autogires et de 300 euros pour les paramoteurs.

## 150 machines club ont ainsi été équipées.

Ce programme était prévu pour trois ans. Les dernières demandes seront étudiées avant le 10 Juillet (cachet de la poste faisant foi).

Nous proposerons en 2011 un autre dispositif.



TOTAL

Partenaire Officiel du Tour ULM 2010



10 €

AVEC VOTRE LICENCE



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 mouvement ULM.

www.ffplum.com







**AIRSPORTS ASSURANCES**

Une marque d'AIR COURTAGE

[www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)



## VOTRE ASSURANCE ULM 2010

**BENEFICIEZ DES MEILLEURES GARANTIES AU MEILLEUR PRIX !**

### **RESPONSABILITE CIVILE (RC Pilote ou RC machine)**

- ✓ Une limite de garantie augmentée et la plus élevée du marché : 5 000 000 €
- ✓ Un tarif spécial PARAMOTEUR !
- ✓ Pas de restriction : Acceptation des ULM amphibies / Usages vol montagne, baptêmes rémunérés, école, tractage banderole... couverts sans surprime !

### **INDIVIDUELLE ACCIDENT PILOTE**

- ✓ La plus complète du marché (Décès / Invalidité avec baisse de la franchise / Indemnités journalières / frais médicaux 3 000 € / frais thérapie sportive 4 500 €...)
- ✓ Comprend l'assistance rapatriement et frais de recherche et secours 10 000 €
- ✓ Monde entier excepté quelques pays

### **INDIVIDUELLE ACCIDENT PASSAGER (non désigné)**

- ✓ Baisse du tarif à 30 € !

**CASSE ULM** : Tarifs compétitifs !

**ASSURANCE DE PRET incluant le risque ULM ! NEW**

*L'Assurance Référence pour tous les passionnés d'ULM*  
Courtier Partenaire de la FFPLUM depuis 2003

**AIR COURTAGE ASSURANCES**

Tel 04 74 46 09 10 - Email [ffplum@air-assurances.com](mailto:ffplum@air-assurances.com) - [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)  
ORIAS n° 07 000 679 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)

