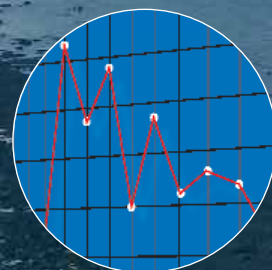


ULM

info



Europe, dernier virage



Bilan sécurité 2005



Tour ULM 2006





L'Europe est en marche

C
hers amis européens
Pilotes d'ULM,

L'Europe est en marche !

Il s'agit d'une évidence contre laquelle nous ne pouvons aller, et dont nous devons nous réjouir en tant que citoyens, pour notre avenir et celui des générations futures.

Mais cette Europe, notre Europe, doit être une source de progrès, et se construire en respectant nos identités et nos intérêts. Nous devons avoir notre mot à dire dans cette construction et ne pas accepter plus de contraintes, plus de réglementation, plus d'encadrement, moins de liberté. Cette liberté est notre aspiration commune, et la base philosophique essentielle de la pratique du Vol Ultra Léger Motorisé, tel que nous voulons le défendre et le conserver.

L'objet de l'EMF est de favoriser et de développer l'ULM en Europe tel qu'il est défini dans le paragraphe (e) de l'Annexe II du Règlement de l'Agence de Sécurité Aérienne Européenne (EASA) et incluant tous les types d'aéronefs.

Lors de la dernière Assemblée Générale de l'EMF (8 et 9 Oct.) à Prague, les pays membres de notre association européenne ont réaffirmé avec force la pertinence de ce but commun, parce que nous avons la volonté de conserver un régime libéral à la pratique de l'ULM. Un tel régime existe aujourd'hui dans la plupart des pays d'Europe et peut être même élargi à ceux qui connaissent encore de graves contraintes, grâce à l'action déterminée de l'EMF et de ses pilotes, dans le cadre de l'actuelle Annexe II du Règlement Européen. Nous souhaitons être responsables de l'avenir de la pratique de notre passion commune, sans contraintes inutiles, sans encadrement

European Microlight Federation

emf.

excessif ; et en conséquence rester en dehors du domaine de compétence de l'EASA.

Mais nous ne pouvons également ignorer le souhait de certains de nos pilotes de voler avec des aéronefs offrant plus de possibilités en terme de charge utile, que celle autorisée par la définition actuelle des aéronefs exclus du champs de compétence de l'EASA. Ils veulent également, et à juste titre, bénéficier d'une réglementation adaptée, plus légère que celle infligée aujourd'hui à l'aviation traditionnelle. Les pays membres de l'EMF ont donc décidé de la création d'un "Groupe d'étude", chargé d'élaborer et de présenter aux institutions européennes, par l'intermédiaire d'Europe Air Sports, les bases d'une réglementation adaptée à de tels aéronefs ; mais aéronefs qui ne doivent pas être confondus avec nos ULM (450Kg de MTOW), que nous devons **absolument** protéger.

C'est dans cet esprit, qui tient compte des intérêts des pilotes d'ULM européens, que le Bureau Directeur de l'EMF, mandaté par ses membres, accompagnera, par la négociation, avec la détermination et la fermeté nécessaires, la constitution d'une Europe de l'Aviation de Loisir, qui respecte nos aspirations légitimes et responsables.

Bons Vols !



Dominique Méreuze
Président de l'EMF



Liberté et réglementation

L'extraordinaire liberté qu'offre le vol semble bien loin des rudes et souvent pénibles exigences de la réglementation. La vraie liberté serait-elle l'absence de règles ?

Dans ce numéro, le sociologue Gérard Dubey montre que l'histoire de l'aéronautique est prise depuis le début dans cette contradiction. Il y a toujours eu des règles, elles sont nécessaires, mais elles doivent être claires, cohérentes et construites en commun. Or aujourd'hui, pour des raisons qui dépassent la seule aviation, les lignes de front entre liberté et réglementation se déplacent et deviennent confuses, voire dangereuses. Le principal combat est européen, les textes essentiels arrivent devant le parlement et nous voyons se dessiner le paysage aéronautique des trente prochaines années. L'éditorial et l'essentiel des articles réglementation vous expliquent l'enjeu de ces choix. Il faut prendre le temps de comprendre ces éléments dans le détail. Notre conception de l'ULM est d'autant plus sensée que les règles simples et claires qui nous régissent ont montré leur efficacité. Notre pratique, tout en ayant du succès, est de plus en plus sûre (bilan sécurité 2005). Sans tout chambouler, il faut donc défendre les principes sur lesquels elle repose : "Voir et Eviter" par exemple en ce qui concerne l'espace aérien. C'est le rôle de nos structures fédérales d'accompagner cette prise de conscience (le label en est un bon exemple) et de promouvoir notre activité (les championnats de France, le Tour ULM 2006). Nos rubriques régulières (formation, mécanique, médical) sont aussi là pour y contribuer. Notre pratique n'est donc pas individualiste mais riche d'une liberté et d'une responsabilité partagées.

"Chacun est responsable de tous. Chacun est seul responsable. Chacun est seul responsable de tous." Saint-Exupéry.

La liberté n'est donc pas l'absence de règles. Mais les règles doivent être l'instrument de notre liberté. rien d'autre.



Bonne lecture.
Bonne année.
Volez heureux.

Sébastien Perrot
Vice-Président
de la FFPLUM



Ulm Info est la revue de la Fédération Française de Planeur Ultra Léger Motorisé.
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

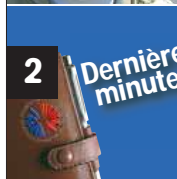
Abonnement annuel 2006 (7,56 €)
La revue vous sera envoyée à compter de votre adhésion et durant la période de celle-ci. Si vous prenez votre adhésion et votre abonnement en cours d'année et que vous souhaitez recevoir les numéros du début de l'année, demandez-les à la FFPLUM. S'ils sont toujours disponibles, nous vous les enverrons.

Directeur de la Publication : Dominique Méreuze
Rédacteur en Chef : Sébastien Perrot
Contact publicité : Sébastien Perrot
Crédit Photos : Francis Cormon - Philippe Tisserant - Louis Collardeau

Design & print : Agence Mageral • 01 47 25 35 25
Imprimé en France. 10 500 ex.
Ulm Info / © Tous droits réservés. 12.2005



L'Europe est en marche !
l'éditorial



2 Dernière minute

Agenda
les événements à retenir



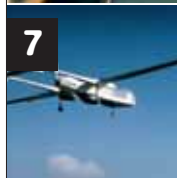
3

Sociologie
avec Gérard DUBEY



5

La France ... le rempart ?
Dominique Méreuze



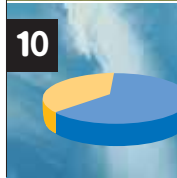
7

Les drones et l'espace aérien
Lieutenant- Colonel Chappe



8

La défense de Voir et Eviter
Commission Espace Aérien



10

Sécurité bilan 2005
Thierry COUDERC

12

La boutique fédérale



14

Piloter sans stresser
Jean-Claude WILMES



15

Mécanique
L'essence en pratique
Pierre POUCHES



16

La polaire
Origine et utilité
Jean-Claude MALHERBE



19

Tour ULM 2006
Itinéraire et dates
Dominique Méreuze



20

Championnat de France Didier SALINAS
et vols adaptés
Jean-Claude GOMET



21

Le label fédéral
le point complet
Christian SOULAT



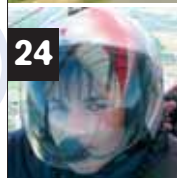
22

Des Ultras légers au pays des lourds
Louis COLLARDEAU



23

Le CNULM
D. Méreuze



24

Les aides fédérales



25

Rappel aux instructeurs
Yves Beaux



sur vos agendas sur vos agendas sur vos agendas sur vos agendas



1^{er} avril, Assemblée générale FFPLUM, à l'amphithéâtre de la DGAC.



← Tour ULM 2006 5 au 12 août

20 au 27 mai
Championnats de France à Ploermel (56)



23 au 25 juin
Rassemblement de Basse-Ham. Mondial paramoteur



14 au 16 juillet
Rassemblement des femmes pilotes ULM - Lesparre (33)



21 juillet au 5 août
Championnats d'Europe Multiaxes / Pendulaires Nordlingen - Allemagne



2 et 3 septembre
Rassemblement de Blois
www.ulmblois.com



Le printemps de l'ULM 2006 à Valence (26)



ALP Valence, ayant prouvé sa capacité d'organisation lors du passage du TOUR de France ULM 2004, met en place la 1^{ère} édition du "PRINTEMPS de L'ULM" les 8 et 9 avril 2006 sur l'aéroport de VALENCE. Les premiers rayons de soleil dans le cadre merveilleux de la Vallée du Rhone, entre Vercors et Ardèche, devraient permettre un rassemblement de qualité, d'autant que la plupart des constructeurs ont déjà assuré de leur participation. Des présentations en vol, des conférences, un challenge "constructeur" et d'autres prestations devraient pleinement satisfaire les visiteurs. Hébergement, parking camping cars, Restaurants, accès Autoroute et TGV(2HParis) sont des garanties d'un week-end convivial aux premières heures du printemps.

Renseignements : ALP VALENCE - Gérard Kuczynski : 06 09 48 91 25
www.printemps-ulm.com

15 au 26 août
Championnats d'Europe paramoteur à Chozas de Abajo, Espagne



Le pendulaire à votre portée !

- Position ergonomique et réglable
- Réservoir protégé, 30, 50, 65 L
- Matériaux aéronautiques
- Centre de gravité bas
- Mât basculant

Appareils

- complets
- en kit

Kit mono 447 7 679 € TTC
Kit biplace 503 9 070 € TTC
Kit biplace 582 11 328 € TTC

AQUILAIR
Du kit au 912

Tel 04 75 03 05 88 info@aquilair.com

► Sociologie de la petite aviation



Photo : INT

► Entretien avec Gérard Dubey sociologue, maître de conférence à l'Institut National des Télécommunications (INT), membre du CETCOPRA (Centre d'Etude des Techniques des Connaissances et des Pratiques) de l'Université de Paris1-Panthéon Sorbonne, auteur entre autres, en collaboration avec Sophie Poirot-Delpech, de "Icare enchaîné ou l'insécurité réglementaire - Une socio-anthropologie de la petite aviation" (disponible en format pdf).

ULM Info : *Qu'est-ce qui vous a mené vers l'étude de cette petite aviation?*

Gérard Dubey : J'avais auparavant participé à plusieurs recherches sur la "grande aviation", celle qui est intégrée à de vastes systèmes techniques et prise dans un processus d'industrialisation à grande échelle. Quand la DGAC, plus précisément le SFACT (Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique), nous a proposé une étude sur les rapports de l'aéroclub avec la réglementation, c'était pour nous l'opportunité d'aller aux sources de l'aviation tout court, des sources bien vivantes qui allaient nous aider à mieux comprendre les évolutions actuelles.

ULM Info : *En quelques mots, quelles sont les conclusions de votre étude?*

G.D. : J'ai parlé "d'insécurité réglementaire" pour traduire la situation dans laquelle la réglementation, par inadéquation avec les valeurs et les usages qui structurent le milieu de la petite aviation, devient potentiellement source d'insécurité et contre-productive. La dépendance à l'égard de systèmes bureaucratiques et techniques de plus en plus lourds (processus de normalisation) finit par affaiblir les ressources propres des individus et de la société. La perte d'autonomie renforce les phénomènes de délégation et de déresponsabilisation. Poussé dans ses retranchements, le vol VFR n'a d'autre alternative que d'entrer dans le modèle unique représenté par le macro-système-technique (ce qui revient à disparaître) ou à se développer dans les marges laissées et organisées par celui-ci, c'est-à-dire de se fossiliser. Bien sûr la petite aviation résiste, refuse d'être ainsi parquée. D'ailleurs c'est ce qui explique peut-être la bonne santé de l'ULM...

ULM Info : *Le risque de cette petite aviation marginalisée est donc d'apparaître comme un village gaulois dans un grand empire réglementaire ? Y a-t-il une potion magique ? Ou doit-on se faire à l'idée que cette conception de l'aviation est désuète ?*

G.D. : Ce n'est pas tant la réglementation qui est en cause que l'absence d'un sens construit en commun et qui lui conférerait sa

légitimité. Naturellement, la conception dont est porteuse la petite aviation est loin d'être désuète. Elle est le garant du lien avec l'utopie des origines et c'est en ce sens qu'elle est aussi le creuset de tout un tas de possibilités, de voies qui n'ont pas été explorées. Elle se situe au carrefour du passé et du futur, assure la circulation des idées de l'un à l'autre. En fait, l'avenir de l'aéronautique dépend largement de sa vitalité dans la mesure précisément où elle n'est pas figée. Vous me demandez s'il existe une potion magique pour la sauver. Je répondrai en deux temps. D'une part, je ne sais pas si elle est si menacée tant que cela ! Lorsque j'observe le dynamisme dont certains de ses secteurs font preuve, j'en doute. D'autre part, je crois que si elle parvient à montrer qu'elle est aussi un laboratoire de l'innovation technique et le lieu où la notion de sécurité a encore un sens social, alors une partie du chemin sera fait.



"garant du lien avec l'utopie des origines"

ULM Info : *Pourtant le rôle de la DGAC, prise entre l'application de la LOLF (Loi Organique relative aux Lois de Finances) qui fait de l'usager un consommateur et la mise en place de l'EASA (l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne) qui se substitue à elle dans ses principales prérogatives, semble profondément remettre en cause ce "sens construit ensemble". Les interlocuteurs changent et sont de plus en plus lointains. Le dynamisme de l'ULM tient à peu de chose ! Comment peut-on remettre un peu de sens dans tout ce charivari réglementaire ?*

Il s'agit bien sûr d'une tendance lourde et très menaçante, je l'accorde. Néanmoins, les petits peuvent toujours tirer leur épingle du jeu, c'était le sens de ma remarque. Les cadres bureaucratiques qui se mettent en place avec des instances de normalisation de plus en plus abstraites se coupent de plus en plus de la société réelle, vivante. Elles deviennent en quelque sorte virtuelles dans la mesure où ce qu'elles cherchent à contrôler finit par leur échapper. Elles ne perçoivent plus le réel qu'à travers la lorgnette de leurs cadres normatifs. Or, ces institutions aussi ont besoin de sens. Actuellement, on a l'impression d'un rouleau compresseur qui progresserait par inertie, de manière anonyme, sans autre objectif que d'avancer dans la voie tracée. Nous manquons en fait cruellement de médiations, de liens, de passerelles capables d'éviter aux instances de réglementation de perdre la boussole. Ce à quoi on assiste aujourd'hui est une dérive inquiétante, une sorte de fonctionnement décérébré.



Sociologie de la petite aviation (suite)

Le rôle de la société et des micro-instances qui la représentent est de remettre l'administration sur les rails. Le rôle de la sociologie de son côté est de témoigner de cette dérive, de rappeler la réalité en montrant comment le sens est produit par la société et non par les cadres juridiques.

ULM Info : *La responsabilité des micro-instances fédérales semble donc déterminante pour la défense de la petite aviation ! Comme le montre votre étude, l'aéronautique n'est pas une pratique individualiste mais une expérience collective. Depuis "Icare Enchaîné" vers quoi vous porte votre recherche ?*

G.D. : Depuis "Icare enchaîné", S. Poirot-Delpech et deux autres chercheurs du Cetcopra ont exploré le monde de la réglementation et des réglementateurs. Leurs résultats seront bientôt publiés et je sais, sans dévoiler le contenu de leur travail, que celui-ci apportera un éclairage des plus intéressants sur les questions qui nous préoccupent (complémentaire de celui d'"Icare enchaîné"). J'ai pour ma part poursuivi mes recherches, entre autre, dans le domaine de l'aviation militaire. Avec C. Moricot nous avons travaillé sur la polyvalence du Rafale et avons eu la chance de pouvoir suivre la mise en service de cet avion si attendu. Maintenant, il me semble qu'il existe un vide important en ce qui concerne la connaissance du rapport entre la petite aviation (l'ULM en particulier) et l'innovation technologique. Lors de ma visite à Blois au rassemblement international de l'ULM, j'ai été frappé par le dynamisme, la créativité et l'esprit d'innovation qui régnait. Je pense évidemment (mais c'est encore une hypothèse à étayer) qu'il y a une relation étroite entre inventivité et autonomie, entre créativité et une autre manière d'aborder la réglementation. C'est une piste de travail qui devrait s'avérer fructueuse si nous parvenons à la concrétiser.

ULM Info : *Bientôt des sociologues sur le Tour ULM pour mieux comprendre le dynamisme de la petite aviation ? A titre personnel, le vol vous tente ?*

G.D. : Cela fait une quinzaine d'années que j'étudie le monde aéronautique. J'ai déjà volé (toujours comme passager) sur pas mal d'objets volants et en fait, je ne m'en lasse pas. Pour tout vous dire, c'est une passion qui remonte à l'enfance mais j'ai commencé à travailler sur ce milieu tout-à-fait par hasard. Le hasard fait parfois bien les choses... Alors un sociologue sur le tour ULM. volontiers !



Conclusion : Vers une aviation sans l'homme ? Les sens de la réglementation.

A moins d'imaginer une aviation sans l'homme (comme on peut imaginer un monde sans l'homme), constituée pourquoi pas d'avions sans pilotes ou d'avions où l'homme ne communiquerait plus qu'avec des automatismes et des experts artificiels, il semble difficile de concevoir une aviation sans amateurs ni structures pour les accueillir.

La banalisation du vol, la tendance générale à déléguer de plus en plus de responsabilités et de pouvoir d'action aux systèmes, la fiabilité rassurante des machines, la réglementation qui entérine cette évolution, se heurtent dans les faits au mur du sens. Voler a un sens pour quelqu'un. Il ne s'agit pas seulement de transporter une chose ou un être d'un point à un autre, mais toujours de maîtriser un environnement hostile et incertain. D'où la signification que revêt pour un homme le fait de choisir librement, d'agir pour se sentir exister.

C'est en dernière analyse ce que révèle la crise qui affecte le monde de la petite aviation et qui nous invite à repenser les fondements (les fondamentaux) de la réglementation. Que peut bien signifier un monde sécurisé au point d'ôter aux hommes jusqu'au sentiment d'exister ? (...)

Il conviendra donc à l'avenir de repenser l'action réglementaire en essayant de retrouver ce qui la rend légitime donc acceptable aux yeux des usagers, c'est-à-dire des hommes.

"Icare enchaîné ou l'insécurité réglementaire"



Bibliographie centrée aéronautique



A paraître : "Rafale ou l'objet total"
en collaboration avec S. Moricot,
Université de Paris1-Cetcopra/INT/CSSD, 2005.

"Icare enchaîné ou l'insécurité réglementaire"
en collaboration avec S. Poirot-Delpech,
Rapport Cetcopra/université de Paris1/SFACT, 2003

"Les coulisses du ciel"
(en collaboration avec R. Martin), in Quaderni, n°44, 2001.

**"La formation des pilotes de chasse
et les évolutions technologiques"**
Rapport final université de Paris 1/CSSD/DGA, Sept. 2002.

"Du virtuel au réel, les charmes de la simulation"
in Nouvelles technologies de la communication,
textes réunis par D. Thierry, Paris, L'Harmattan, 2000.

En collaboration avec M. Didrit, A. Gras, R. Martin, C. Moricot,
"Le métier de PNC", CE AIR FRANCE, Août 2000.

"Social Factors in Air Traffic Control Simulation"
European Organisation for the Safety of Air Navigation,
EEC Report, 2000.

En collaboration avec A. Gras, C. Moricot, S. Poirot-Delpech,
"Le collectif équipage long-courrier"
Rapport final CETCOPRA/AIR FRANCE, 1998.

**"Sur la terre comme au ciel ?
Un sociologue dans les simulateurs de vol"**
in La ligne, Spécial Cometec, Mai 1997.

**"Faire comme si n'est pas faire. Comparaison
des pédagogies de l'accident par simulateur
dans l'aéronautique et les transports terrestres"**
Rapport final - Ministère des transports - DRAST, Juillet 1996.

**"Dans les coulisses du ciel.
Une approche socio-anthropologique des Ingénieurs
Electroniciens des Systèmes de Sécurité Aérienne"**
Rapport final CENA/cetcopra/université Paris1, Octobre 1994

▶▶ La France... le Rempart ?

European Microlight Federation



L'Assemblée Générale de l'European Microlight Federation s'est déroulée les 8 et 9 Octobre à Prague. Deux tendances se sont affrontées :

- ➔ l'une, menée par l'Allemagne, la Tchéquie et la Hollande, souhaitant proposer à l'EASA que les ULM voient leurs limites portées jusqu'à 600kg de MTOW (masse maximum au décollage);
- ➔ celle emmenée principalement par la France, le Royaume-Uni et la Belgique désirant en rester au statu quo de l'actuelle Annexe II, qui exclut les ULM de moins de 450kg de MTOW du domaine de compétence de l'Agence Européenne.

Ce dernier point est important, car la Commission Européenne, qui propose en dernier ressort les textes au vote du Parlement Européen, après avis technique de l'EASA, a déjà fait savoir qu'en cas d'augmentation de la MTOW, qui reste possible, les ULM rentreraient alors dans le domaine de compétence de l'Agence et seraient donc soumis à des règles communautaires (navigabilité, opérations et licences). Et ces exigences, aussi allégées qu'elles pourraient être, seraient de toute évidence supérieures à celles que nous connaissons en France. Est-ce cela que souhaite la majorité de nos pilotes ?

EASA



Commission Européenne



Parlement

- **Rappelons que dans le processus d'adoption de ce texte de réglementation européen, l'EASA émet des propositions qui sont transmises à la Commission Européenne, laquelle les soumet ensuite pour approbation au Parlement Européen de Strasbourg.**

La communauté française des pilotes d'ULM étant, et de loin, la plus nombreuse d'Europe et la FFPLUM l'organisation représentative la plus importante, cette dernière a pu s'opposer avec succès, au sein de l'EMF, aux funestes propositions des tenants du "plus lourd", qui tiennent avant tout à protéger des intérêts commerciaux et à conserver des postes rentables (si ce n'est même à en susciter la création), au regard de vagues promesses dont je ne suis pas certain qu'elles prennent en compte les vœux de la majorité des pilotes ULM.

Notre position a emporté finalement l'adhésion de la majorité des pays représentés au sein de l'EMF !

Je rappelle par ailleurs qu'en France la moitié de nos pilotes pratiquent le Paramoteur, le Pendulaire, l'Autogire, et que parmi l'autre moitié, la majorité d'entre eux volent à bord de multiaxes qui ne posent pas de problèmes sérieux à leurs propriétaires. Le devis de poids est un problème **inhérent** à l'Aviation depuis ses débuts et reste de la responsabilité des commandants de bord, quel que soit le type de l'aéronef piloté, de l'ULM au Boeing747.

Augmenter la MTOW est une "vraie" fausse solution, qui ne résoudrait absolument rien pour le futur et que l'on pourrait assimiler à une fuite en avant. Il existe en outre, et en France, de beaux appareils qui présentent des charges utiles intéressantes. La majorité ne doit pas perdre ses privilèges et ses droits pour satisfaire les revendications d'une minorité.

A Prague et à quelques voix près, la France a donc retrouvé, pour cette année cruciale pour notre avenir, la Présidence de l'EMF. Le poste de Secrétaire Général a été confié au Royaume-Uni.

L'Annexe II s'applique donc toujours aujourd'hui ; nos ULM conservent notre réglementation nationale, la moins contraignante d'Europe. Les amendements proposés par l'EASA à la Commission Européenne, à la suite de nos demandes de tenir compte de l'emport du parachute de secours, devraient être par ailleurs votés par le Parlement Européen en fin d'année. Voilà pour le futur immédiat.

Mais "titillée" par les demandes des organisations qui souhaitent des ULM à 600kg de MTOW, et celles, diverses, d'autres pratiques aéronautiques, la Commission Européenne a demandé à l'EASA de créer d'ici la fin de l'année un groupe de travail pour reconsidérer le problème de "l'Aviation de Loisir" dans son ensemble... afin de prévoir pour celle-ci des règles communautaires spécifiques et mieux adaptées à cette pratique. C'est a priori une bonne nouvelle pour nos amis de l'Aviation Légère traditionnelle, qui croulent sous des règles absurdes et inconsidérées.

Mais pour ce qui nous concerne, la majorité des pays de l'EMF a clairement exprimé son vœu de ne pas voir le cas des ULM réexaminé par ce groupe de travail ; les termes de l'Annexe II leur paraissent en effet suffisants et les satisfont pleinement. Pourquoi réformer ce qui fonctionne correctement et ajouter de la réglementation inutile ? C'est ce point de vue qui sera défendu par l'EMF dans les semaines et les mois qui viennent, tant auprès d'Europe Air Sport (EAS) que de l'EASA et de la CE.

La France, le rempart (suite)

Par contre, tenant compte des vœux des pilotes, qui aspirent à voler plus "lourds", l'EMF a décidé de la formation de son propre "project group", chargé de faire des propositions au groupe de travail de l'EASA, afin de prendre en compte dans le futur, l'éventuelle création d'une nouvelle classe intermédiaire d'aéronefs (d'une MTOW supérieure à celle des ULM de l'Annexe II et inférieure à celle des avions légers). Les aéronefs de cette dernière entreraient alors dans le domaine de compétence de l'EASA, avec un régime de règles communautaires, celles-ci devant cependant être nettement allégées par rapport aux contraintes actuelles de l'Aviation Légère traditionnelle et même de celles des VLA. Les pilotes auraient alors le choix,

soit de voler **Ultra Léger Motorisé** avec nos règles actuelles, soit de voler plus "lourds", sous des règles communautaires spécifiques... du type LSA américain, mais sous une appellation qui reste à imaginer.

Ainsi seraient préservées notre philosophie et notre pratique de l'ULM... celles que nous souhaitons par-dessus tout protéger et conserver.

Notre combat dans ce but ne fait que commencer... alimenté par "l'ESPOIR" de réussir !

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

Les membres du bureau directeur de l'EMF avec de gauche à droite : Jan FRIDRICH, Vice Président - Rieteke VAN LUJTT, Vice Présidente - Dominique MEREUZE, Président - Keith NEGAL, Secrétaire Général et Trésorier.



Font partie de l'Annexe II et sont donc exclus de l'EASA :

a) les aéronefs présentant un intérêt historique qui satisfont aux critères ci-dessous :

i) les aéronefs non complexes dont :

- la conception d'origine a été réalisée avant le 1^{er} janvier 1955 et
- la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975.

ou

ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes :

- leur participation à un événement historique remarquable ou
- l'avancée importante qu'ils représentent dans le développement de l'aviation, ou
- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre.

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, et dont un très petit nombre d'exemplaires seulement seront vraisemblablement construits ;

c) les aéronefs dont au moins 51 % des éléments ont été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre et sans aucun but lucratif ;

d) les aéronefs qui ont été utilisés à des fins militaires, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence ;

e) les avions, hélicoptères et parachutes propulsés ayant deux places au maximum et une masse au décollage maximale (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excédant pas :

- i) 300 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre monoplace ; ou
- ii) 450 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre biplace ou
- iii) 330 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère monoplace

ou

iv) 495 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère biplaces, à condition que lorsqu'ils fonctionnent à la fois comme hydravion à flotteurs/hélicoptère et comme avion terrestre/hélicoptère, cette masse soit inférieure aux deux masses de décollage maximales, selon les cas

v) 472,5 kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule ;

vi) 315 kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule ; et, pour les avions dont la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration de décollage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse corrigée (VC)

f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une masse au décollage maximale n'excédant pas 560 kg ;

g) les planeurs dont la masse structurelle est inférieure à 80 kg en version monoplace ou à 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes ;

h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est similaire à celle des aéronefs originaux ;

i) les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation est inférieure à 150 kg ;

j) tout autre aéronef dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kg.



→ Règlement du Parlement Européen (EASA)

L'amendement au Règlement Européen (EASA) qui sera soumis au vote du Parlement Européen durant le premier semestre 2006 est consultable sur le site fédéral.

Il est à lire attentivement, tant dans sa partie « commentaires », que dans sa partie "réglementaire", et plus spécialement en ce qui concerne l'Annexe II, qui nous concerne tout particulièrement (aéronefs exclus du domaine de compétence de l'EASA).

On notera des modifications de la précédente Annexe II, qui satisfont nos demandes (EMF) : Prise en compte du parachute de secours (472,5Kg de MTOW), des hélicoptères, des gyros...

Un souci cependant : Les ballons motorisés ne figurent pas dans la liste des aéronefs concernés. Que va devenir la classe V française ?

Autre interrogation : la menace, apparente dans les commentaires, pour "certains ULM" (sans plus de précision, mais les ULM dits "lourds ou performants" sont particulièrement visés...), de se voir, dans le futur, exclus de l'Annexe II, pour être soumis à des règles communes (communautaires... , sous l'égide de l'EASA...).

Il nous faudra donc être vigilants à ce niveau, et participer directement, par l'intermédiaire de l'EMF, aux travaux du Groupe de Travail de l'EASA, qui vient de se constituer pour reconsidérer l'ensemble de la Réglementation de la "Recreational Aviation". Le challenge étant pour nous de convaincre ce GT de maintenir les ULM hors du domaine de compétence de l'EASA.

Vous lirez par ailleurs avec la même attention l'Annexe III, à laquelle nous échappons encore aujourd'hui, mais qui concerne le reste de l'Aviation Légère; Vous constaterez que les "exigences essentielles", dites minimums, sont nettement plus lourdes que les termes de notre réglementation ULM française. Que les apprentis sorciers se posent les bonnes questions... A force de trop vouloir...

A lire également les définitions des "Opérations Commerciales" et des "Activités de Loisir", qui risquent à terme de poser en France le problème du travail aérien et des vols rémunérés en ULM.

Lors d'un séminaire auquel j'ai assisté, organisé conjointement par l'EAS (Europe Air Sport) et l'EASA à Cologne début Octobre, sur les règles communautaires de maintenance relatives aux aéronefs de Loisir (qui pour l'instant ne concernent pas encore, fort heureusement les ULM...), les responsables de l'Agence ont très clairement spécifié qu'il était hors de question d'élargir le champ actuel de l'Annexe II à des aéronefs de MTOW supérieure à 450Kg (472,5Kg avec parachute), comme certains l'espéraient récemment... et qu'au contraire il se pourrait que dans l'avenir il se restreigne, au vu des résultats des réflexions du Groupe de Travail sur la « Recreational Aviation »...

Le court terme est assuré... pour la suite, rien n'est définitivement joué, mais rien n'est définitivement gagné...

Dominique Méreuze

► Les drones et l'espace aérien



➔ Le Lieutenant-Colonel Chappe de la DIRCAM (Direction de la Circulation Aérienne Militaire) expose la doctrine de l'Armée de l'Air sur les conditions d'emploi des drones. Sujet qui va prendre de plus en plus d'importance.

L'arrivée au sein de la Défense de systèmes de drones plus évolués et plus performants nécessitait qu'une réglementation de circulation aérienne soit définie pour les vols de drones afin de garantir la sécurité de tous les usagers et permettre un accroissement de leur utilisation, y compris dans un contexte opérationnel.

La DIRCAM a donc entrepris plusieurs actions :

- une instruction provisoire n°2250/DIRCAM du 05 janvier 2004, relative aux vols de drones en circulation aérienne militaire (CAM) sur le territoire métropolitain a été élaborée. Cette instruction introduit des spécifications nécessaires aux vols des différentes catégories de drones mises en œuvre par la Défense. Dans un premier temps, les drones doivent utiliser des espaces aériens spécifiques, permettant impérativement la ségrégation des circulations aériennes dans le temps et/ou dans l'espace, ségrégation imposée pour maintenir au plus haut le niveau de sécurité des vols pour l'ensemble des usagers. Elle s'attache également à assurer la sécurité des biens et des populations survolés par la mise en place de mesures adaptées.

Les drones doivent évoluer dans des zones de travail inscrites à l'intérieur d'espaces aériens réservés en respectant des marges qui ont été définies dans l'instruction. Par ailleurs, des normes de séparation ont été fixées entre le drone et les autres aéronefs évoluant dans les espaces aériens gérés par la Défense.

Cette instruction provisoire, mise en application depuis janvier 2004 a déjà fait l'objet d'un amendement pour introduire les mini drones, systèmes qui seront très prochainement utilisés par l'Armée de terre.

Des rendez-vous entre la DIRCAM et les usagers Défense sont réalisés régulièrement dans le but de compléter et d'adapter cette instruction pour répondre aux besoins d'entraînement des forces de la Défense.



- un groupe de travail a été constitué avec la DAST (Direction des Affaires Stratégiques et Techniques) pour assouplir les conditions actuelles d'évolutions des drones en France. Il est particulièrement chargé de définir les modalités qui conduiront à terme de pouvoir s'affranchir des espaces aériens ségrégués. Mais, la cohabitation entre l'activité drones et celle des autres usagers aériens n'est pas aujourd'hui réalisable en appliquant la règle « voir et éviter » puisque les aéronefs non habités ne disposent pas encore de dispositif technique capable de remplacer l'œil du pilote. Il nous faut donc attendre les progrès de la technologie et continuer à ségréguer, dans le temps et/ou dans l'espace, les vols de drones vis-à-vis de toutes autres activités aériennes. Néanmoins, la rédaction d'un arrêté interministériel (Défense-Transport) est en cours pour définir les conditions d'insertion et d'évolutions des aéronefs non habités dans l'espace aérien français.

Lieutenant-Colonel Fabienne Chappe



➔ Le CNFAS et la DIRCAM se rencontrent périodiquement sur les questions d'espace aérien. Ici, le Directeur de la Circulation Aérienne Militaire, le Général Cazarre, avec les membres du CNFAS à Taverny le 8 novembre 2005.



<http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/>



► La défense de Voir et Eviter

➔ A l'occasion de compétitions sportives lors de l'été 2005, les fédérations membres du CNFAS ont été confrontées à la fermeture d'aérodromes (restreints aux seuls compétiteurs) ou à la création de grandes ZRT (Zones Réglementées Temporaires) imposant le contournement obligatoire pour tous les usagers ne participant pas aux compétitions concernées. Pourtant, les organisateurs des compétitions n'ont pas souhaité ces exclusions.

Ces mesures d'un genre nouveau ont eu des conséquences pénalisantes à divers degrés pour nos activités. Certains clubs et écoles professionnelles ont dû interrompre leur fonctionnement pendant plusieurs jours. Dans d'autres cas, des compétitions ont été annulées, pour ne pas porter préjudice aux autres usagers.

Les fédérations du CNFAS réaffirment ensemble qu'elles demeurent prioritairement attachées à l'usage de la règle "voir et éviter", qui constitue l'essence même du vol VFR. La nature des activités de loisir et de sport aérien ne justifie pas cette gestion rigide, imperméable et purement théorique de l'espace G, où nous avons toujours su cohabiter en bonne intelligence, y compris lors des compétitions et dans les secteurs vélivoles.

Bien évidemment, des efforts partagés seront toujours nécessaires pour améliorer la formation et l'information des pilotes VFR.

Les fédérations souhaitent bénéficier du concours de l'administration pour améliorer la sécurité, en aidant les pilotes VFR à assurer leur anti-abordage dans l'esprit des règles de l'air et de la classe G, en attirant leur attention sur le déroulement d'activités particulières et en les incitant à la vigilance (Information de Vol, NOTAM, SUP AIP, ZDT).

Certaines situations particulières (parachutages, voltige, forte concentration...) nécessitent la prise de mesures supplémentaires : dans ce cas, des procédures souples permettant aux pilotes VFR de se coordonner avec les organisateurs de l'activité

devraient être privilégiées, les espace aériens et les aérodromes devant rester accessibles. Mais la très grande majorité des situations ne justifie pas l'exclusion des autres usagers.

En ce sens, il nous semble que l'amélioration de la diffusion de l'information de vol serait plus efficace que des mesures d'interdiction portant atteinte à la possibilité de pratiquer nos activités.

Outre le fait qu'il risque d'être impossible d'organiser des compétitions de sport aérien dans ces conditions, il y a fort à craindre que ces mesures aient des effets pervers allant à l'encontre du but recherché d'amélioration de la sécurité : les espaces se complexifient, les autres usagers VFR se retrouvent concentrés dans des espaces restreints. Certains peuvent être tentés de s'affranchir totalement des règles publiées. Mais surtout, nous avons pu constater cet été que certains organisateurs, de peur de se voir imposer des contraintes excessives, ont préféré laisser se dérouler leur compétition sans en informer ni la DGAC, ni les autres usagers. Aucune de ces situations n'est acceptable.

A l'heure où les espaces accessibles sont en continuelle régression, la recherche d'une meilleure sécurité pour l'aviation de loisir doit résider dans un compromis : celui-ci ne doit pas nuire pas à la possibilité de pratiquer pleinement nos activités déjà fortement pénalisées par les évolutions récentes des espaces aériens.

Commission Espace Aérien du CNFAS



www.aerosky.fr

distributeur SKYRANGER
 « Aérodrome de Montauban »
 82000 MONTAUBAN
 tél : 05.63.03.49.38
 fax : 05.63.91.99.43
info@aerosky.fr

Le SKYRANGER: 12 ans de succès
sécurité, solidité, simplicité
volez assuré (e)!

AEROSKY

4 fois champion du monde!



Kit V-MAX Rotax 912 UL :
29 700 € TTC
cellule, moteur, instruments,
hélice et batterie inclus



150 000 licenciés, 5 500 clubs, 9 Fédérations Françaises

Le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives



Le ciel ensemble !

Terrains, espace aérien, redevances, réglementation... : partout et chaque fois que se décide notre avenir, nous sommes présents, forts de la légitimité de nos 150 000 membres.

www.cnfas.fr

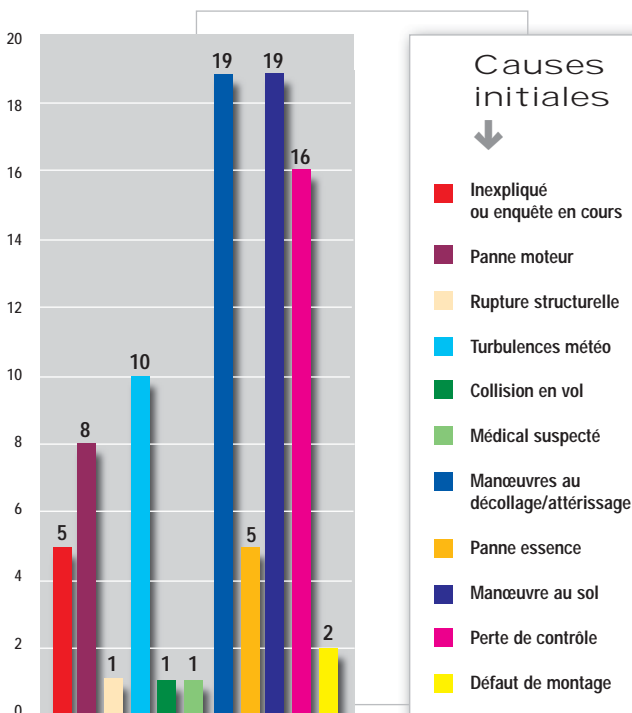
9 Fédérations Françaises au sein du CNFAS : Aéromodélisme, Aéronautique, Aérostation, Giravation, Parachutisme, ULM, Vol à Voile, Vol libre, Réseau du Sport de l'Air.

► Bilan Sécurité 2005

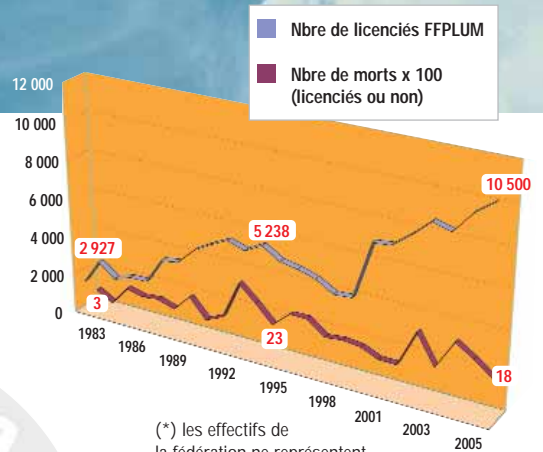
➔ Depuis le premier janvier, il a été enregistré 98 événements déclarés qui vont du simple incident de parking à l'accident mortel (18 morts). 8 incidents mineurs n'ont pas de rapport réel avec la sécurité des vols ou l'accidentologie (ils sont en revanche le reflet de l'attitude procédurière à la mode en ce moment). En outre, 6 accidents ont fait l'objet de plusieurs déclarations séparées. De ce fait, dans le cadre de l'analyse accidentologique, il apparaît plus rigoureux de retenir le nombre de 88 accidents et incidents.

La représentativité de ces données n'est pas absolue. En effet, il n'est pas douteux que plusieurs événements n'ayant entraîné ni victime, ni dégât matériel à des tiers, n'ont pas été signalés à la fédération. D'ailleurs, il convient de garder à l'esprit que les pratiquants n'ont aucune obligation d'adhérer à la FFPLUM et sont libres de souscrire leur assurance de manière indépendante de toute structure fédérale.

Les causes de ces événements ne sont pas toutes formellement identifiées. Elles sont en outre rarement uniques, leur classe-



Evolution du nombre total de décès provoqués par accidents d'ULM en France, au regard du nombre d'adhérents à la FFPLUM (*)



(*) les effectifs de la fédération ne représentent pas la totalité des pratiquants. En revanche, le nombre d'accidents correspond au total relevé en France.

ment dans l'une ou l'autre catégorie peut donc être discuté.

Néanmoins, il est facile de constater la prépondérance des causes opérationnelles : pertes de contrôle, mauvaise gestion des décollages / atterrissages, pannes d'essence et accidents lors des manœuvres au sol. Concernant ces dernières, il convient de noter que plus de la moitié des événements résultent des opérations préliminaires au décollage des paramoteurs.

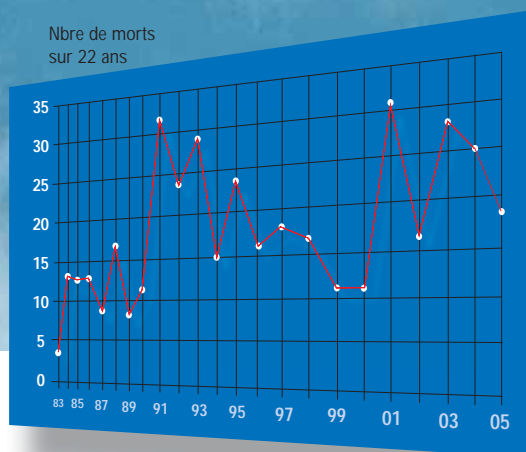
En revanche, les attaques dont le mouvement ULM fait traditionnellement l'objet à propos de la dangerosité des cellules non certifiées ou de l'absence de suivi médical, apparaissent tout à fait infondées. Quant aux défauts de montage, ils résultent tous les deux de la mauvaise exécution des procédures de branchement des commandes de vol après le transport routier des appareils concernés.

La seule collision en vol relatée cette année concerne un "objet non identifié" qui est sans doute un oiseau, et n'a provoqué que des dégâts matériels mineurs.

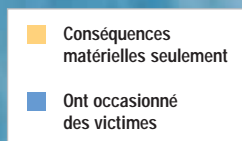
Les données à notre disposition ne sont pas suffisamment précises et complètes pour nous permettre aujourd'hui d'avancer avec objectivité le chiffre des vies et des blessures que l'emploi du parachute aurait épargné. Cela dit, deux des événements les plus récents rapportent le sauvetage des occupants avec déclenchement du parachute. Cela est d'autant plus remarquable que dans les deux cas, au-dessus de la mer pour l'un et à basse hauteur pour l'autre, cet équipement a été utilisé à la marge de son domaine d'efficacité.



Il n'en reste pas moins que 57 accidents corporels sont à déplorer, ce qui est toujours beaucoup trop, et que certains comportements préoccupants doivent impérativement être corrigés. L'origine de 10 événements est attribuée aux conditions météorologiques, et plus précisément à l'aérologie. S'y ajoutent plusieurs accidents classés dans la catégorie des manœuvres de décollages / atterrissages, et des pertes de contrôle pour lesquels la force et l'orientation du vent sont évoquées comme cause initiale. Ces faits résultent donc, au moins en partie de la surévaluation des performances des machines et / ou des compétences des pilotes vis-à-vis des conditions de vol du moment.



Conséquence des 87 événements au 01.12.2005



Répartition des victimes



Quant aux 5 événements provoqués par des pannes d'essence, ils sont inacceptables et nous conduisent à rappeler des évidences :

- Ne pas s'éloigner du vol local avec un ULM dont la consommation horaire n'est pas précisément évaluée.
- Estimer le carburant nécessaire à chaque vol projeté, quelles qu'en soient la durée et la difficulté.
- Surveiller régulièrement durant le vol l'évolution de la réserve de pétrole et la confronter avec les prévisions.
- Approvisionner l'ULM en respectant ses limites de masse et de centrage, et en embarquant assez de carburant pour respecter les quantités minimales et la réserve prescrites par la réglementation.

ATTENTION → S'affranchir de ces dernières dispositions équivaut à transgresser la réglementation au même titre que par exemple, de voler au-delà du début de la nuit aéronautique ou d'emmener un passager sans la qualification correspondante. Ainsi, un événement résultant d'un défaut d'emport de la quantité de carburant réglementairement nécessaire au vol est tout à fait susceptible de conduire le pilote à une mise en cause pénale pour mise en danger de la vie d'autrui.

Pour autant, ces données préoccupantes ne doivent pas masquer le fait que la sécurité de l'aviation ultralégère est en constant progrès, au point de n'être plus aujourd'hui l'activité exceptionnellement risquée telle qu'elle est encore perçue par le grand public. En effet, les déclarations d'activité parvenues l'an dernier au siège de notre fédération, font état de 288 480 heures de vol, réalisées en 2004. Du fait que seulement la moitié des licenciés ont renseigné le formulaire, et que nos effectifs sont en augmentation par rapport à l'an dernier, on peut affirmer sans risque d'erreur que ce nombre est vraiment la limite basse sur laquelle baser nos estimations sur l'année 2005. Même sans se hasarder à publier une estimation de l'activité réelle, il apparaît que l'aviation ultralégère n'est plus aujourd'hui fondamentalement plus risquée que les autres sports classés dangereux. C'est là le fruit du travail de tous les pratiquants, de l'évolution de notre manière d'aborder le pilotage vers une véritable maturité. Pour ne pas mettre en péril la liberté qui nous est consentie de voler sans contrainte exagérée, il appartient à chacun d'entre nous de maintenir et d'améliorer ce bilan.

Thierry Couderc
Commission Sécurité

Répartition des heures de vol en ULM au 28/10/2005
288 483 h. sur les 4 934 adhérents ayant répondu.



Compte tenu de ces évaluations il semble raisonnable d'affirmer que le nombre d'heures volées en ULM par an est d'au moins 500 000.

← % d'adhérents
← % d'heures

Parka 3 en 1 — Prix : 60,00 €

100% nylon enduction PVC
Tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Veste Noire
Gilet beige



Nouvelle
Collection

Veste
+
Gilet

Qualité
et
technique



Chemisette popeline

Prix : 22,00 €
Coloris : blanc.
Mélange 65% polyester 35% coton.
Manches courtes.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Nouvelle
Collection



Veste polaire zippée

Prix : 34,00 €
Coloris : marine.
100% polyester, anti-peluche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL.

Veste femme Alizée

Prix : 38,00 €

100% polyester
avec enduction PVC,
intérieur matelassé,
coupe cintrée, Coloris : beige.
Tailles : S, M, L, XL



Polaire femme

Prix : 28,00 €
100% polyester,
anti-peluche.
Couleur : Bleu iris
Tailles : S, M, L, XL, XXL.



Le
confort du
polaire

Nouvelle
Collection

Pantalon et Gilet Safari

Prix : 70,00 €

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



Nouvelle
Collection

Gilet seul

Prix : 40,00 €
Tailles : S, M, L, XL, XXL.
100% coton lavé CANVAS.
Col montant avec cordon de serrage.
1 poche intérieure.
2 grandes poches avec rabat.
1 poche téléphone.
1 poche zipée avant.
1 grande poche Ar. zipée.
Doublure filet sur le haut du corps.
Rabat velcro sur toute la longueur du zip.
Cordon de serrage à la taille.



Le
look
pilote

Blouson Pilote unisexe

Prix : 60,00 €
Coloris : navy. Fourrure de col
amovible. 100% nylon épais doublé
Ouatine. 1 poche intérieure /
1 extérieure + 5 pochettes
sur bras gauche.
Tailles : S, M, L, XL, XXL

Pantalon seul Prix : 40,00 €

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 zipée et 1 à rabat)

100%
coton
lavé
Canvas

Tee-shirt col V

Prix : 10,00 €

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

2
Couleurs
au choix



Nouvelle
Collection

Tee-shirt Femme col V

Prix : 10,00 €
Col en V - Couleur : Blanc
95 % coton peigné, 5% élastomère
Tailles : S, M, L, XL.

Banane ORINICO

Prix : 9,00 €

Dim. 19 x 5 x 11cm, polyester 600D.



Sac à dos

Prix : 10,00 €

Dim. 27 x 38cm,
Coloris : marine.
Polyester 600D

Nouvelle Collection

Combinaison pilote

Prix : 40,00 €

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 mélange.

4 emplacements velcros pour badges.

Tailles du 38 au 50.



Porte-clés

3 classes ULM

Anneau avec émerillon - Résine de synthèse
Finition nickelée brillante
Recto 5 couleurs - Verso gravé

Prix unitaire : 6,00 €

www.ffplum.com



3 axes (Dim : 55x30 mm.)



Paramoteur (Dim : 55x40 mm.)



Paramoteur chariot (Dim : 55x40 mm.)



Pendulaire (Dim : 55x40 mm.)



Casquette

Prix : 9,00 €

broderie frontale, couleur
Marine ou Beige. Taille unique.



Bob toile microfibre

Prix : 9,00 €

broderie latérale,
couleur : Mastic.
Taille unique.

Carte VFR

ULM 2005

Decouvrez tous les terrains.
Prix : 14,00 €



Écussons Prix : 5,00 €

Tailles : 7,5 cm x 8,5 cm
Dos thermocollant
écussons NU - écussons PILOTE
écussons INSTRUCTEUR
(sur justificatif)

Porte-clés mousse

Prix : 3,00 €

Avec curseur.



Pin's Prix : 3,00 € Diamètre : 22mm.

Mousqueton Lampe

Aluminium anodisé
bleu ou rouge. Pile fournie
Prix : 5,00 €



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

@

DESIGNATION	TAILLE	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	PRIX TOTAL
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€

Minimum de commande : 14,00 € (sauf Ecussons et Carte VFR)

*FRAIS DE PORT (France métropolitaine et Corse)

• Ecussons ou Carte VFR : 1,00 €

• Aures articles : Forfait 8,00 €

FRANCO A PARTIR DE 300 €

Dom-Tom & étranger
nous consulter

MONTANT TOTAL DES ARTICLES ▶

PORT * ▶

TOTAL EN EUROS ▶

M.F. 2005 - sauf erreurs typographiques - Photos : Bate à vue

► Piloter sans stresser

➔ **Le stress bien maîtrisé peut être notre plus grande garantie de sécurité ! Qui d'entre nous n'a pas rêvé de piloter sans stresser ? Voler juste pour le plaisir de regarder la terre vue du ciel. Au gré des saisons, de nos inspirations, des partages avec nos passagers. Garder juste ce qu'il faut de vigilance pour s'emplir de bonnes sensations sans se mettre en danger. C'est possible à condition de porter notre attention sur LES FACTEURS HUMAINS et particulièrement sur l'un d'entre eux : le stress.**

Découvert par l'endocrinologue autrichien Hans SELYE, la définition du stress est simple "Mobilisation de toute l'énergie de notre corps afin de s'adapter à une situation". L'homme des cavernes était stressé et heureusement ! Ceci lui permettait, en présence d'un danger (stresseur), d'augmenter ses perceptions sensorielles et d'utiliser l'énergie corporelle (stress) pour combattre ou pour fuir le danger (réponse). Le stress lui a donc permis de survivre et d'avoir descendance grâce à quoi vous lisez cet article.

Le vrai problème de notre société moderne est double.

Premièrement, les stresseurs (les dangers) ont changé. Ce qui déclenchait du stress chez l'homme des cavernes était le plus souvent des bêtes sauvages qui représentaient un danger concret et immédiat. Sa réaction, combat ou fuite, était simple et lui permettait d'utiliser et de dépenser l'énergie de son corps. Il évacuait physiquement son stress. En dehors de ces moments peu nombreux, il vivait paisiblement occupé à dormir, à des travaux manuels et à une activité passionnante et déstressante : se reproduire !

Deuxièmement, nos **stresseurs modernes** ont changé de visage et sont **beaucoup plus nombreux**. Certaines de **nos peurs**, un de nos stresseurs le plus présent, sont **diffuses** et parfois entretenues par certains médias et certains politiques (insécurité, peur du chômage, de la maladie, de la mort, de la solitude, etc..).

Retenons que nos stresseurs sont plus nombreux qu'à l'aube de l'humanité mais surtout que nous ne savons que faire de l'énergie corporelle générée par cette réaction de stress. Nous vivons dans un monde policé. C'est à dire régi par des milliers de règles, de dogmes et de lois qui nous conduisent à décharger cette énergie corporelle (stress) contre ceux qui nous énervent (donc qui nous stressent), y compris contre les personnes que nous aimons ou contre nous même provoquant ainsi des maladies. "J'en ai plein le dos" "j'en ai plein les bottes" "j'étouffe" "laissez-moi respirer" sont quelques unes des nombreuses expressions qui désignent l'accumulation de stress dans notre corps. Il paraît donc nécessaire d'inclure dans notre hygiène de vie du sport, des loisirs calmes et des techniques comme le yoga, la sophrologie, le Taï Chi ou le Qi Gong qui nous permettent d'apprendre à rétablir, comme à conserver, nos équilibres physiques et mentaux. La pratique régulière d'une de ces disciplines est un gage supplémentaire de voler en sécurité.

Si vous étiez passager d'un ULM et que vous aviez le choix entre deux pilotes pour vous emmener. A compétences égales en pilotage lequel choisiriez-vous entre un stressé nerveux et un ZEN concentré ?

Notre vie moderne est stressante de par sa nature, son rythme et sa complexité. Nos réponses corporelles et mentales sont souvent inadaptées. Le pire danger consiste à utiliser notre ULM

comme moyen de déstresser.

En effet, le stress permet une réponse immédiate et programmée (prendre le meilleur taux de plané en cas de panne moteur) et non une maîtrise de soi, une réflexion, une analyse nécessaires à préparer un vol. Le stress est donc salutaire dans un cas d'urgence à la condition que nous ayons répété cent fois la manœuvre du bon réflexe (c'est le cas des instructeurs qui volent beaucoup) mais très dangereux pour des pilotes inexpérimentés ou dans des phases de préparation du vol.

Par exemple, dans le cas d'une visite prévol, nous avons besoin de calme et de concentration. Notre cerveau sous stress joue les trous de mémoire. Rappelez-vous vos examens d'étudiants et l'angoisse de la page blanche. Une visite prévol sous stress est donc une bonne occasion d'oublier un détail qui, justement, lâchera en vol.

↓ Cinq possibilités pour minimiser les risques et voler en sécurité

- Eviter de voler après un grand trajet en voiture (marcher quelques minutes en respirant profondément ou dormir avant de voler)
- Allongez votre siège auto, respirez profondément plusieurs fois avec la sensation de l'air dans vos poumons (décontracter votre corps), fermez les yeux puis visualisez votre vol par avance ou souvenez-vous de la beauté des images de vos autres vols afin de vous mettre en état mental positif
- Prévoir un temps de prévol suffisant (au moins 15 minutes seul, concentré et sans discuter)
- Si vous devez emmener un passager, soyez sur place très en avance et préparez votre appareil avant qu'il arrive (prévol incluse) ceci vous permettra de faire le "tour du propriétaire" avec lui en toute tranquillité sans risque d'oublier quelque chose
- Faites une **check-list** écrite et plastifiée que vous rangez dans votre blouson de vol (actions avant vol, prévol, et après vol), c'est une possibilité de ne rien oublier

Thierry Couderc a raison dans son article ULM Info n° 53 sur la sécurité du vol. Avec sa permission et mon grand respect, à sa conclusion "la seule attitude compatible avec le vol est un mélange de rigueur, d'attention et de modestie" j'ajouterais ou dirais avec mes mots "la concentration, une bonne gestion de soi et l'humilité".

Voler sans stress ? Bien sûr si nous savons l'évacuer sainement (ni contre soi ni contre les autres) et le prévenir par la pratique des techniques appropriées et une bonne hygiène de vie. Finalement, quel bonheur après un beau vol d'arrêter le moteur, d'écouter le silence, de revoir les images, et de se dire en toute quiétude "j'ai profité !".

Prenez soin de vous,

Jean-Christian WILMES

Sophrologue - Consultant à l'école et en entreprise.

Pilote trois axes, pendulaire et paramoteur au Club "ALTITUDE 10 000" de Romilly Sur Seine (10100 Aube).

Site : www.VALORIANCE.fr

Email : jeanchristianwilmes@wanadoo.fr





» L'essence en pratique

→ Plein des bidons à la pompe ?

Le gouvernement lors des derniers événements a interdit le remplissage de bidons à la pompe. Adressez vous au bureau de la réglementation et des carburants de votre préfecture et exposez leur votre problème. Il y a des dérogations.

→ Transport d'essence dans la voiture ?

Il est interdit ! mais toléré des autorités dans des quantités raisonnables. **Attention** : L'assureur peut ne pas être d'accord. C'est avec lui qu'il faut voir ce problème. En cas d'accident, la non déclaration d'essence en nourrice dans la voiture peut faire l'objet d'une clause d'exclusion.

→ Plein des réservoirs à l'intérieur des hangars ?

Comme pour les voitures, il faut déclarer à l'assureur et vérifier la compatibilité avec les textes préfectoraux.

→ Quantité de stockage dans les hangars ?

La quantité en stock varie selon les départements, elle est gérée par décision du préfet. Il faut voir le bureau de la réglementation et des carburants de votre département.

→ Qualité des emballages (bidons) ?

La qualité des emballages doit être opaque pour conserver le carburant à l'abri des UV (Noir ou Rouge).

La panne sèche n'arrive pas qu'aux autres...

Avant chaque vol, il y a lieu de calculer

- Le carburant prévu en tenant compte de la destination ou du circuit fixé, du régime et de l'altitude prévue, sans oublier les conditions météo. (Composante vent)
- La réserve réglementaire imposée par la réglementation pour couvrir un éventuel retard.
- La quantité minimale en fin de vol.



Cette année, 6 accidents étaient dus à l'inobservation de ces règles...

→ Stages mécaniques

Pour tous renseignements, contactez Pierre POUCHES - CNFTE. Tél. 05 62 68 82 64



Date	Dpt.	Stage	Lieu	Contact
17 et 18 janvier 2006	77	4T	Ferté Gaucher	06.07.64.58.85
19 et 22 janvier 2006	77	2 T	Ferté Gaucher	06.07.64.58.85
24 et 27 janvier 2006	59	2 T	Valencienne	06.75.86.94.11
28 et 29 janvier 2006	59	4 T	Valencienne	03.27.33.20.20
14 au 17 février 2006	26	2 T	St Rambert	06.11.94.65.50
18 au 19 février 2006	26	4 T	St Rambert	06.11.94.65.50
21 au 24 février 2006	36	2 T	Vic / Nahon	02.54.40.35.98
25 et 26 février 2006	36	4 T	Vic / Nahon	02.54.40.35.98
06 mars 2006	77	2 T	Orgenois	06.84.61.41.43
1er et 2 avril 2006	33	4 T	Socats	06.62.74.01.18
15 au 16 avril 2006	77	4 T	Meaux	01.60.04.76.00
17 au 20 avril 2006	77	2 T	Meaux	01.60.04.76.00
22 et 23 avril 2006	28	Jabiru	Viabon	06.07.86.46.96
29 avril 2006	26	4 T	Romans	06.07.86.65.30
1 au 4 mai 2006	26	2 T	Romans	06.07.86.65.30



La polaire, origine et utilité

➔ **Les phénomènes aérodynamiques qui régissent le comportement des ailes ne sont pas très simples. Il en découle une courbe célèbre dite polaire dont l'origine, l'interprétation et l'utilisation méritent d'être précisées. Il n'est pas question dans ce qui suit d'utiliser des concepts théoriques complexes et rébarbatifs mais plutôt de présenter la question sous un angle qualitatif et expérimental accessible à tout le monde. Pour comprendre l'origine de la polaire d'une aile il faut préciser les notions de portance et traînée en fonction de l'incidence.**

➔ Portance et traînée

On sait que les filets d'air du vent apparent V_a (figure 1) sur l'extrados d'une aile, qui a une incidence \hat{i} , ont une vitesse supérieure à celle de ceux de l'intrados. Il en résulte par effet Venturi une dépression sur l'extrados. La somme des effets de dépression d'extrados et de surpression d'intrados génère une force R_a appelée résultante aérodynamique.

On peut décomposer cette résultante R_a en deux forces, l'une verticale appelée portance et la seconde horizontale appelée traînée (pour un vol horizontal en palier stabilisé). La portance provoque un mouvement ascendant de l'aile (qui est plus aspirée que poussée vers le haut) et permet le vol.

La traînée quant à elle agit comme une résistance à l'avancement.

La valeur de la portance est donnée par la relation : $R_z = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot C_z$

Où :

- ρ est la densité de l'air (fonction de la pression et la température)
- S est la surface de l'aile
- V la vitesse du vent apparent (résultante de la vitesse de l'appareil et de celle du vent)
- C_z le coefficient de portance (fonction de l'incidence)

La figure 2 montre le comportement de C_z en fonction de l'incidence. Dans la zone A, C_z augmente avec l'incidence. En B C_z passe par un maximum et diminue ensuite avec \hat{i} . Au point C le comportement change brutalement, c'est le décrochage. Il lui correspond une incidence limite qu'il ne faut ni atteindre ni dépasser en conditions normales de vol.

On comprend donc facilement que, puisque la portance est proportionnelle à C_z , pour toutes les incidences de la partie A de la courbe la portance augmente avec l'incidence. Cet effet est étudié en formation pratique sous la désignation de vol aux grands angles où on peut constater qu'en cabrant l'appareil on peut conserver de la portance en réduisant la vitesse. On compense dans ce cas la perte de portance due à la réduction de vitesse par une augmentation de C_z . Cela n'est pas vrai en toutes circonstances et notamment lorsqu'on atteint l'incidence limite où l'appareil décroche.

La valeur de la traînée est donnée par la relation : $R_x = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot C_x$

Où : C_x est le coefficient de traînée. Les autres termes sont les mêmes que ceux de la portance.

On peut voir sur la figure 3 le comportement du coefficient de traînée C_x en fonction de l'incidence. On peut en déduire que pour les incidences positives, celles qui nous concernent en général, le coefficient augmente avec l'incidence. Donc plus on cabre un appareil (sans aller jusqu'à l'incidence de décrochage ...) plus la traînée augmente donc plus on le freine aérodynamiquement.

➔ Rendement d'une aile

Si on désigne par rendement de l'aile le rapport portance sur traînée : $\eta = \frac{R_z}{R_x}$ on obtient : $\eta = \frac{C_z}{C_x}$

Il est intéressant de connaître l'évolution de ce rendement pour les différentes incidences.

Pour cela on a besoin du graphe C_z en fonction de C_x . On l'obtient en composant les courbes des figures 2 et 3, point par point. Chaque point de cette représentation correspond à une incidence donnée. La façon de faire est montrée sur la figure 4 et les points en rouge dans le plan C_z en fonction de C_x forment une courbe que l'on appelle polaire. Cette courbe est limitée sur sa droite par le phénomène de décrochage qui a été évoqué avec la figure 2.

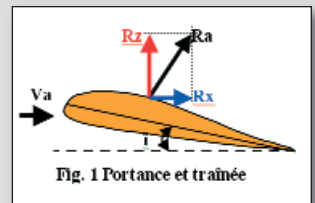


Fig. 1 Portance et traînée

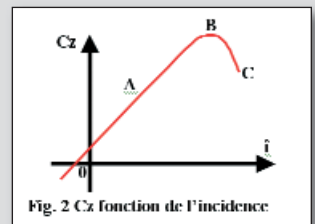


Fig. 2 C_z fonction de l'incidence

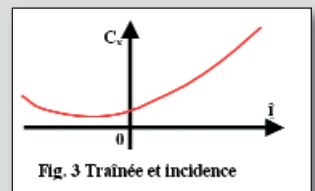


Fig. 3 Traînée et incidence

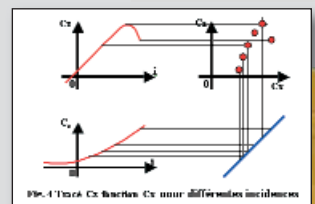


Fig. 4 Traçé C_z fonction C_x pour différentes incidences

Représenter le rendement dans ce graphe consiste à tracer une droite issue de l'origine O et joignant un point donné de la courbe (à laquelle correspond une incidence). Le rendement sera d'autant meilleur que la pente de la droite sera importante (Figure 5). Sur la figure la droite en vert a une pente moindre que celle de la droite en bleu. On observe également que le rendement maximum correspond au cas de la droite en bleu puisque aucune autre droite ne peut avoir une pente supérieure. L'incidence qui lui correspond est l'incidence optimale pour ce type de vol.

→ Finesse et polaire

Considérons le cas du vol en plané qui intéresse les motoplaneurs et les ULM en cas de panne moteur (heureusement extrêmement rare) ou en entraînement.

La recherche du rendement optimal est alors essentielle. En plané l'ULM a une trajectoire qui fait un angle α avec l'horizontale (Figure 6). L'unique traction dont bénéficie l'appareil est la composante T du poids Mg réel, selon la trajectoire. Elle compense exactement la traînée Rx. Par ailleurs la portance Rz compense le poids apparent MgA qui fait un angle α avec le poids réel.

Si on considère maintenant la vitesse V de déplacement selon la trajectoire, elle peut se décomposer selon une vitesse horizontale Vx et une vitesse verticale Vz (en rouge sur la figure).

L'angle compris entre V et Vx est α . On peut donc en déduire que : $\frac{Vz}{Vx} = \frac{1}{\tan \alpha} = \frac{1}{\frac{Rz}{Rx}} = \frac{Rx}{Rz}$

(Pour les mathématiciens : égalité des tangentes).
Or $T = Rx$ et $MgA = Rz$ donc : $\frac{Vz}{Vx} = \frac{Rx}{Rz} = \frac{Cx}{Cz}$

On définit une grandeur F appelée finesse égale au rapport $\frac{Cz}{Cx}$. Donc : $F = \frac{Cz}{Cx} = \frac{Vx}{Vz}$

Grâce à ces égalités on peut imaginer un autre graphe de polaire que le précédent, plus facile à interpréter et utiliser. Ce graphe donnant Vx en fonction de Vz est représenté sur la figure 7.

Il exprime pour chaque point de la courbe (auquel correspond une incidence) la vitesse air de déplacement horizontal et la vitesse de descente.

On a deux limites pour Vx, désignées VSO et VNE.

La première est la vitesse de décrochage (60 Km/h par exemple) et la seconde la vitesse à ne pas dépasser au risque de déformations dangereuses de la structure de l'appareil (160 Km/h par exemple).

La courbe peut être déterminée expérimentalement, pour des vitesses faibles et moyennes. Pour cela on effectue un vol en plané en agissant sur les commandes de profondeur (ou le trapèze) afin de passer en revue toute une gamme des vitesses.

Pour chaque vitesse mesurée au Badin on relève la valeur de vitesse de descente donnée par le variomètre. Le report des valeurs des Vx et des Vz correspondantes sur un graphe permet de tracer point par point une partie de la polaire. Pour les vitesses élevées la mesure de la vitesse horizontale est plus délicate.

Pour déterminer la finesse maximale on trace une droite issue de l'origine 0 et qui vient tangenter la courbe. Cette droite (en bleu sur la figure) est celle qui fait l'angle minimum avec l'axe des Vx donc c'est celle pour laquelle la finesse est maximale compte tenu de la précédente définition.

Il lui correspond une vitesse dite vitesse de finesse maximale, ici Vf pour laquelle la vitesse de descente est minimale. C'est à cette vitesse Vf qu'il faudra se mettre en cas de panne moteur afin d'avoir un maximum de distance et de temps pour se poser sans encombre.

Puisque la finesse est représentée par Vx/Vz elle peut de manière équivalente être exprimée en terme de distances :

$$F = \frac{\text{Chemin horizontal parcouru}}{\text{Hauteur perdue}}$$

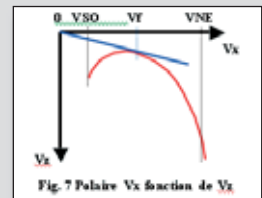
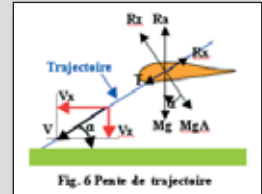
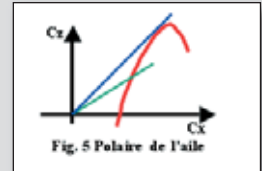
puisque pour un même temps, à deux vitesses correspondent deux distances proportionnelles.

Ainsi à titre d'exemple, un ULM de finesse maxi 8 volant à 1500 ft (450 m) pourra parcourir une distance au sol de 3,6 Km avant d'atterrir, en cas de panne moteur.

La connaissance de la finesse maximale d'un appareil et de sa vitesse de plané correspondante, sont indispensables au vol en sécurité. C'est la polaire Vx en fonction de Vz qui nous les donne.

Tout ce qui précède est simple et facile d'emploi si les conditions aérologiques sont idéales (temps totalement calme).

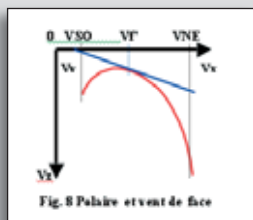
Hélas c'est rarement le cas. Il y a souvent un vent non négligeable et des phénomènes de convection générant des ascendantes ou des descendantes. La polaire doit alors être utilisée différemment et on constate en conséquence que la finesse maximale change. Il faut avoir compris le sens de cette variation pour exploiter la finesse maxi au mieux en cas de nécessité.



► La polaire, origine et utilité (suite)



Jean-Claude MALHERBE



➔ **Polaire avec vent et convection**

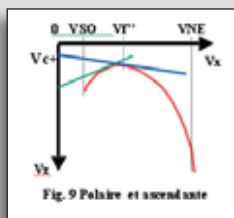
Pour commencer étudions le cas où l'ULM vole en plané avec un vent de face non négligeable. Si la composante du vent de face (vent effectif) est V_v , la droite en bleu de la *figure 8* est décalée vers la droite par rapport à la situation où le vent était nul, de cette valeur V_v .

En effet la vitesse sol est la vitesse de l'appareil moins le vent effectif V_v .

L'endroit où la droite vient tangenter avec la courbe a changé.

La finesse maxi a un peu diminué et la vitesse correspondante V_f' est supérieure à V_f .

Donc en cas de panne moteur avec du vent de face assez fort, il faudra compter avec une finesse moindre et ajuster la vitesse de plané optimale à une valeur supérieure à celle connue pour un vent nul.



Le phénomène sera inverse pour une panne au vent arrière. La droite se décale vers la gauche du 0 sur la figure, la finesse augmente en conséquence et la vitesse optimale de plané diminue.

On pourrait penser alors qu'en cas de panne moteur on intérêt à se placer vent arrière pour se diriger vers un champ "vachable".

Ceci n'est vrai que si on est très haut car il ne faut pas oublier qu'avec du vent fort il faudra à basse hauteur revenir face au vent pour se poser, et là les conditions de plané se dégradent.

Voyons pour terminer le cas où l'ULM est soumis à une ascendante (de convection par exemple).

La vitesse de descente de l'appareil est alors moindre. Elle est diminuée de la valeur V_{c+} (*figure 9*). La droite donnant la finesse maximale a pour origine maintenant V_{c+} .

Elle tangente la polaire pour une vitesse horizontale V_f'' inférieure à V_f et la finesse augmente (angle avec l'axe V_x plus faible). Avec de fortes ascendante le phénomène peut aller jusqu'à donner une droite ayant une pente en sens inverse (*en vert sur la figure 9*).

L'ULM dans ce cas monte avec, une vitesse horizontale faible (attention à la vitesse de décrochage proche), bien qu'en panne moteur. C'est ce phénomène que les planeurs vont rechercher pour monter en profitant des ascendantes. Le phénomène favorable s'inverse si l'ULM en plané subit une descendante. Le point V_{c+} passe au dessus de 0, la droite en bleu fait alors un angle plus fort avec l'axe V_x , la finesse est alors moindre. La vitesse de finesse maxi est dans ce cas augmentée. On ne traitera pas pour ménager le lecteur des quatre cas ou on a : du vent de face et une ascendante ou une descendante et du vent arrière avec une ascendante ou une descendante...

➔ **CE QU'IL FAUT RETENIR**

La connaissance de la polaire d'un appareil est nécessaire pour déterminer la finesse maximale et la vitesse de plané correspondante.

Avoir ces valeurs présentes à l'esprit permet à un pilote en difficulté de savoir comment réagir et quelles sont les marges dont il dispose.

Les entraînements aux pannes en local ou en campagne, familiarisent bien les élèves pilotes avec ces notions.

Jean-Claude MALHERBE
Instructeur Aéro-Club de Lannion

AirBorne
AUSTRALIA

www.ulmparis.com

IMPORTATEUR FRANCE
serge.ge@wanadoo.fr
Aérodrome de Meaux-77450 ESBLY
01 60 04 76 00

XT 912 aile *Streak III*
conçu à la fois pour le voyage et les loisirs
110 à 135 Km/h - 222 Kg

La qualité au rendez-vous...
Venez donc faire la différence...

VELIPLANE .COM
Centre ULM agréé
Multi-axes, pendulaire, paramoteur
formation pilotes et instructeurs

Frédéric HUGUES, contactez-nous.....

TOUR ULM

Vivez
le Tour



5-12 août 2006

● = étapes intermédiaires



► Tour ULM 2006, un véritable tour de France...

→ Outre la défense des intérêts de ses pilotes, l'une des missions statutaires de la FFPLUM est la promotion de notre activité Ultra Légère Motorisée.

Depuis plus de 10 ans le Tour ULM (initialement dénommé Tour de France ULM !) est un outil particulièrement efficace et performant de la politique fédérale en la matière.

Il synthétise sérieux, savoir-faire, responsabilité, passion et émotion du vol ULM. Cet événement aéronautique majeur, le plus important au monde de cette nature et sous cette forme, est donc un merveilleux ambassadeur de notre pratique tant auprès de nos administrations que du grand public, qui conservent, malheureusement et encore trop souvent, une image "surannée" de l'ULM.

Participer au Tour ULM, c'est donc pour chaque pilote, l'occasion de prendre part au développement de notre activité, c'est-à-dire de faire un acte politique utile. Mais également de progresser dans l'art du pilotage, tout en se faisant plaisir, ce qui n'est évidemment pas à négliger par les temps de stress que nous vivons.

Le Tour 2006 vous attend donc ! Il s'agit, pour cette 11^{ème} édition et ce 10^{ème} anniversaire, d'un véritable tour de notre France : Amiens, Dijon, Montélimar, Montpezat, Couhé Vérac, Mondreville, Amiens, seront nos étapes, en passant par Sedan, Bellegarde, Millau, Jonzac, le Mans et le Val de Reuil. On peut difficilement faire mieux en terme de variété de paysages survolés et de conditions de vols...

Michelle Bennavil et Jack Krine



L'encadrement, aguerri, sera reconduit sur les bases de l'an dernier ; avec notamment, de nouveau Jack Krine à la Direction des vols, Michelle Bennavil, Commissaire à la navigation aérienne et Jean-Jacques Montel, Directeur de la compétition... ainsi qu'avec tous les autres bénévoles dont vous avez su ou dont vous saurez apprécier les compétences et le dévouement.

Vous recherchez camaraderie, convivialité, conditions de vie un peu spartiates et soirées consacrées à partager avec vos amis les aventures de la journée... vous souhaitez progresser dans votre manière de piloter, acquérir plus de connaissances, d'assurance et d'aisance, c'est-à-dire plus de plaisir en vol, et tout cela dans des conditions de sécurité optimum... alors il ne faut plus vous contenter de rester "spectateurs", mais il vous faut franchir le pas et de devenir enfin "acteurs" !

L'année 2005 est sur le point de se retirer sur la pointe des pieds et l'an 2006 va naître à sa suite.

Alors, au nom du Comité Directeur de la FFPLUM et de votre Secrétariat Fédéral, je vous souhaite de très heureuses fêtes de fin d'année, ainsi que de nombreux et merveilleux vols en 2006.

Dominique Méreuzé
Président de la FFPLUM

Les dossiers d'inscription pour le Tour ULM 2006 seront disponibles sur le site fédéral ou auprès du Secrétariat fédéral, au cours de la seconde quinzaine du mois de janvier 2006.

Equipages jeunes : merci de vous faire connaître par courrier auprès du Secrétariat fédéral



Championnat de France 2006

➔ Le club de **BROCELIANDE**, avec la région **BRETAGNE** a été choisi pour organiser cet événement.

Il aura lieu sur l'aérodrome de PLOERMEL-LOYAT situé à 8 km au N NE de PLOERMEL - 56 MORBIHAN du 23 MAI - 12 h 00 au 27 mai 2006 - 12 h 00.

Ce championnat sera précédé comme l'année dernière à VICHY, d'un stage d'entraînement du groupe France du 20 mai 8h 00 au 22 mai 20 h 00. Les pilotes inscrits au championnat de France peuvent y participer gratuitement.

Un stage de formation de commissaire est également programmé du 20 au 27 mai 2006 : les volontaires doivent s'inscrire auprès de leur Comité régional.

La commission sportive vous invite à consulter l'espace compétition sur le site fédéral, nouvellement modifié, et au travers duquel vous trouverez tous les renseignements nécessaires ainsi que les dossiers d'inscriptions.

Un espace camping, avec sanitaire et électricité, sera mis à votre disposition gratuitement ainsi qu'un service de restauration pendant tout l'événement.

Il serait bon de vous inscrire en équipe constituée par région, pour participer à la coupe BARCOUDA afin de développer d'avantage l'esprit d'équipe et de solidarité.



Le but de participer au championnat de France est bien sûr de déterminer les meilleurs pilotes par classe, mais aussi de se perfectionner, et de permettre à l'encadrement de recruter des pilotes pour le groupe France qui devra défendre les couleurs de la France dans les rassemblements internationaux.

Championnats d'EUROPE 2006 :



➔ **Multi-axes
pendulaires
NORDLINGEN -
ALLEMAGNE
du 21 juillet au
5 août 2006**

➔ **Paramoteur
CHORAS
DE ABAJO -
ESPAGNE
du 12 au 26
août 2006**



Commission "Vols Adaptés" Budget prévisionnel 2006

Chaque année, une subvention annuelle mais variable de "Jeunesse et Sport", s'ajoutant à une participation Fédérale, permet à la commission "Vols Adaptés" de financer un certain nombre d'actions destinées à favoriser l'intégration et l'adaptation au monde ULM des déficients physiques ou sensoriels.

Les aides sont accordées, dans l'ordre des priorités :

→ Pour l'aménagement et l'adaptation à tel ou tel handicap de gouvernes standard (en aucun cas, au financement même partiel d'un appareil).

→ Avec la mise à disposition de moyens matériels et humains fédéraux pour faciliter la participation de pilotes en fauteuil roulant à des rassemblements ou compétitions ULM.

→ En participant au financement de "vols d'initiation" habituellement organisés par les clubs ULM affiliés, à l'occasion des journées "portes ouvertes" à l'intention de déficients physiques ou sensoriels désireux de pratiquer l'ULM.

→ Enfin, à la contribution à l'accessibilité d'infrastructures ULM diverses (sanitaires, salle cours...).

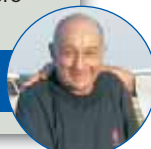
Pour chaque cas, la demande du pilote licencié ou du club affilié doit être adressée plusieurs semaines avant l'action projetée : à Monsieur le Président de la FFPLUM sous couvert du Président du Comité Régional ULM, Elle doit comporter :

- un descriptif/estimatif détaillé de l'action,
- un plan de financement succinct avec l'indication des sommes allouées par les divers intervenants (mairie, FNDS, Conseil Général, Régional...).

Nota : Le versement de la subvention accordée ne peut avoir lieu que l'action terminée, et après contrôle fédéral de sa bonne exécution.

A fin septembre, la commission "Vols Adaptés" avait épuisé son budget 2005 ! Pour nous faciliter l'établissement du budget 2006, et permettre d'assurer un financement en temps utile, merci d'adresser dès maintenant vos projets et demandes pour 2006 à :

Jean-Claude GOMET
Tél/fax : 03 81 58 85 96



» Le label fédéral, le point

→ Il y a maintenant 2 ans, la fédération a élaboré un programme plus complet de formation, qui a tenu compte des lacunes et insuffisances rencontrées chez nos pilotes.

→ Clubs

↓ Structures associatives	Date de Labélisation	Dpt.	Classes
01 Aéro club de la Cote d'or	06/01/05	21	M
02 Aéro club de la pierre levée	23/03/04	16	M
03 Aéro club de Lannion	02/07/04	22	M
04 Aéro club de Picardie Amiens métropole	23/03/04	80	M
05 Aéro club les ailes du Boischaud	23/03/04	36	M
06 Aéro club Toulouse Midi Pyrénées	04/01/05	31	M
07 Aéro club Ussel	02/07/04	19	M
08 Air club Blois Vendome	23/03/04	41	M
09 Alpes d'Azur Ulm	21/11/05	06	M
10 AVAT	04/01/05	31	M
11 Bambi air club	02/07/04	57	M
12 Club des ailes motorisées	23/03/04	36	M
13 Club Ulm Gyro de la Montagne Noire	07/12/04	81	M/P
14 Club Ulm Sports et Loisirs	02/07/04	54	M
15 ULM-EAST	02/07/04	67	M
16 Ulm Delta Aquitaine	23/03/04	47	M/P
17 La rose des vents	23/03/04	77	M/P/Pa
18 Les chiffons volants	23/03/04	80	M/P/Pa
19 Les randonneurs du ciel	04/01/05	95	M
20 Skybirds Team Ulm	06/01/05	57	M
21 Tour'Air Ulm	02/07/04	26	P
22 Ulm club de Normandie Seine	23/03/04	14	M
23 Ulm club de Pouilly	06/01/05	21	P
24 Ulm club Sézannais	07/12/04	51	M
25 Ulm Sensations	23/03/04	33	M/P
26 Ultra légers Marmandais	06/01/05	47	M/P
27 Véliplane club	23/03/04	77	M/P
28 Club Ulm 1634	20/04/05	973	M
29 Aéro club d'Air sur Adour	06/01/05	40	M
30 Les chevaliers du ciel	→ en cours	77	P
31 Ulm de Castelvert	→ 30/06/05	81	M/P
32 Aéro Ulm Berck	→ en cours	62	M
33 Aéro club du Val d'Oise	→ 01/11/05	95	M/P
34 Club Ulm Bar Le Duc Extrême	→ en cours	55	P
35 AVAC	→ en cours	31	M
36 Aéro club Evreux	→ en cours	27	M
37 Toulouse Midi Pyrénées	→ en cours	31	M
38 Aquar'aile	→ en cours	19	M
39 Aéro club de Sologne	→ en cours	41	M
↓ Sociétés	Date de Labélisation	Dpt.	Classes
01 Aéro Service Littoral	07/12/04	66	M
02 ALP Valence	01/02/05	26	M
03 Félix Ulm	06/01/05	974	M/P
04 Scorpio SARL	02/07/04	74	M/P
05 Ulm Espace Aérien	06/01/05	26	M/P
06 Fl'air Ulm	20/04/05	05	M



Ces travaux, se sont appuyés sur les résultats de l'analyse des accidents survenus ces dernières années.

Par cette procédure, la FFPLUM favorise la standardisation de l'enseignement et des procédures, car de nombreuses disparités subsistent dans nos écoles, et nous devons harmoniser les différents cursus de formations en donnant le meilleur à nos élèves.

Dans le cadre de la politique que mène la fédération au niveau de l'enseignement et de la sécurité des vols, il est important qu'au sein de ces structures, soit dispensée une formation de qualité standard recon-

nue. Pour les élèves, le label apporte l'assurance de trouver dans le cursus de formation un environnement favorable, des outils

adaptés et une pédagogie innovante.

Pour les clubs, le label apporte de la notoriété. C'est une image de marque vis-à-vis du public. C'est un "plus" vis-à-vis des représentations institutionnelles.

Le label permet aussi d'entretenir des relations privilégiées entre les écoles et leur fédération.

A ce jour, 31 structures associatives ont été labellisées, 6 structures ayant un statut de société ont été labellisées.

La commission de labellisation poursuivra ses visites auprès des structures demanderes.

Des à présent, celles-ci dans l'attente de leurs audits, peuvent appliquer à leurs élèves, le cursus de formation proposé.

Christian Soulat
Vice-Pdt de la FFPLUM



Des Ultras légers au pays des lourds

➔ **Initialement programmé en juillet 2005 et reporté au dernier moment pour cause de plan vigipirate renforcé suite aux attentats de Londres, un nouveau rendez vous avait donc été pris ce samedi 19 novembre 2005 pour se rendre en vol avec une quinzaine d'Ulm sur l'aéroport de Lyon - St Exupéry.**

Ce sympathique rassemblement organisé pour la 3^{ème} année consécutive par le Comité Régional ULM Rhône-Alpes avec le soutien de la DAC-CE n'a rien d'un exploit technique, mais il s'agit d'abord de se faire un petit plaisir sans complexe et, en définitive, de démontrer que les ulms pilotés par des pilotes bien formés son tout fait en mesure d'intégrer en toute sécurité n'importe quel aéroport. Car il semblerait encore que nous rencontrons encore parfois certaines réticences plutôt injustifiées sur d'autres terrains...!

Pour cette édition 2005, la météo ne nous ayant pas permis d'arriver en vol,

la prudence nous ayant appris à savoir sagement renoncer, c'est donc en voiture que 22 participants ont rejoint l'aéroport de Lyon-St Exupéry pour une visite complète des installations de la DGAC : tour de contrôle, salle d'approche radar, BRIA, et aussi la visite des ateliers de maintenance d'Air France avec les explications avisées d'Eric, pilote de pendulaire et néanmoins pilote de ligne ...!

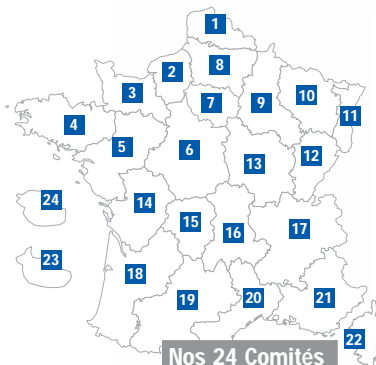
Dominique Méreuze nous avait d'ailleurs fait l'honneur de sa présence et vous constaterez sur les photos ci-jointes sa reconversion prochaine vers le super lourd... en tout cas, il semble apprécier le confort douillet de la place

de Commandant de bord d'un CRJ 100 d'Air France en comparaison de son Tanarg tout neuf avec des onglées hivernales garanties !

Le tout c'est terminé dans le Club House du club Ulm de Cessieu - La Tour du Pin, transformé pour un week-end en hôtel-restaurant avec au menu saucissons chauds à la Lyonnaise et verre de Beaujolais nouveau !

C'est promis, on retournera à St Ex en 2006 !

Louis Collardeau
Comité Régional ULM
Rhône-Alpes



Nos 24 Comités régionaux

- 1** Nord Pas de Calais - **Jean-Marie MONKA**
Aérodrome de Vitry en Artois 62117 BREBIERES
06-99-44-09-05 monkajeanmarie@yahoo.fr
- 2** Haute Normandie - **Edmond REZE**
5, résidence Petit Prés - Route de Montville
76770 MALAUNAY 02-35-76-12-48
edmond.reze@wanadoo.fr
<http://perso.wanadoo.fr/haute-normandie.comite-regional-ulm>
- 3** Basse Normandie - **Claude BILLIAU**
ULM Club Normandie Seine 14130 BONNEVILLE LA LOUVET
02-31-65-43-55 claudes.billiau@wanadoo.fr
- 4** Bretagne - **Sylvain LEFLON**
13, rue Maurice Blondel 29200 BREST
02-98-49-53-23 sylvain.leflon@laposte.net
- 5** Pays de Loire - **Jean-Yves ROBERT**
14, rue de Champagne 44700 ORVAULT
06-60-29-29-74 jj.robert@wanadoo.fr
- 6** Centre - **Thierry CHARAMON**
20, rue des Vignes 45760 BOIGNY SUR BIONNE
02-38-75-27-27 comiteulmcf@france.com
- 7** I.D.F. - **Robert BUISSON**
7, rue Jean-Antoine Houdon 77350 LE MEE SUR SEINE
06-09-24-99-21 comiteulmidf@free.fr
robert.buissonulm@laposte.net



Nouvelle-Calédonie, Jean-Pierre GALLIOT nous a quittés...

Un tragique accident d'ULM vient de nous priver de son amitié, de son expérience et de son charisme. Jean-Pierre m'avait reçu avec beaucoup de chaleur lors de mon séjour en Nouvelle-Calédonie en 2003 et avec J.P. Béal, il avait facilité mes contacts sur place. Pilote depuis sa prime jeunesse, expérimenté (pilote avion, hélicoptère, ULM en travail aérien), calme et responsable, il venait d'accepter de prendre la Présidence du Comité Régional de Nouvelle-Calédonie, dans un contexte de "construction" particulièrement délicat. Il avait par ailleurs été l'un des membres fondateurs du premier Club ULM de l'île. Outre son expérience de pilote, son autorité naturelle, ses qualités de rassembleur, de "bâtisseur" et de pionnier étaient unanimement reconnues par les pilotes ULM du "Cailloux". Pilotes de Nouvelle-Calédonie, en sa mémoire et pour "lui", continuez l'oeuvre de rassemblement qu'il avait commencé à réaliser.

J'adresse à son papa, à sa famille et à la communauté aéronautique de l'île de Nouvelle-Calédonie nos plus sincères condoléances, ainsi que l'expression de notre plus profonde tristesse.

Dominique Méreuze,
Président de la FFLUM

- 8** Picardie - **Assaad ASSAKER**
6 place d'Exeter 80500 MONTDIDIER
06-61-84-81-62 assaad.ASSAKER@wanadoo.fr
- 9** Champagne-Ardennes - **Nelly BRUN**
1, chemin de la Garenne
51120 VILLENEUVE SAINT VISTRE
06-72-72-74-54 nely.brun@laposte.net
- 10** Lorraine - **Nathalie MICHEL**
90, rue des freres Friant 57260 DIEUZE
06-16-99-73-30 nathalie.michelmarc@free.fr
www.ulm-lorraine.123asso.com
- 11** Alsace - **Daniel RINGENBACH**
12, rue des Bleuets 68440 HABSHEIM
06-80-87-63-47 ringenbach.d@evhr.net
- 12** Franche Comté - **Olivier BON**
Route d'Aubigny 70140 VADANS
06-77-37-63-68 crffplum.franchecomte@tiscali.fr
- 13** Bourgogne - **Jacky ROBIN**
23, rue J. Broquards 21121 FONTAINES LES DIJON
06-80-74-22-23 jett.robin@wanadoo.fr
www.crbourgogne.site.voila.fr
- 14** Poitou Charentes - **Pierre-Henri LOPEZ**
L'Erable 79260 ROMANS 06-07-25-56-04
comite.ulm.poitou-charentes@wanadoo.fr
www.ulm-poitou-charentes.fr
- 15** Limousin - **André PHALIPPOU**
5, rue Louis Chadourne 87170 ISLE
05-55-01-52-48 arnocelerier@wanadoo.fr
- 16** Auvergne - **Gérard MOLLARD**
La Courcelle 03500 VERNEUIL EN BOURBONNAIS
06-16-42-14-73 francoise.katz@free.fr
- 17** Rhone-Alpes - **Louis COLLARDEAU**
Palanchère 38260 GILLONAY 06-07-03-80-88
louis.collardeau@araymond.com
www.ulm-rhonealpes.fr
- 18** Aquitaine - **Philippe BILLAND**
4477, route des Lacs 40600 BISCAROSSE
06-15-39-87-08 dmirette@aol.com www.crulma.com
- 19** Midi-Pyrénées - **Michel MARQUE**
6, impasse de la Vigne 31320 AUZEVILLE
06-76-76-08-10 michelmarque31@yahoo.fr
- 20** Languedoc Roussillon - **Joël CASTELLA**
2, chemin de la Gourque 34370 CREISSAN
06-85-03-44-98 comiteregional@wanadoo.fr
- 21** P.A.C.A. - **Jean Pierre GRENE**
16, la Noria - 806, route d'Antibes
06410 BIOT 06-09-57-21-21 j-p.grene@wanadoo.fr
www.ffplum-paca.org
- 22** Corse - Secrétaire - **Alain QUILICI**
B.P. 1 - 20145 SARI SOLENZARA
06.03.18.68.97 alq20@aol.com
- 23** Nouvelle-Calédonie - Secrétaire - **Jacques DE MARCHI**
65, mporte Doré - 98809 MON DORE
cr-ulm.ffplum-nc@lagoon.nc
- 24** La Réunion - **Jean-Pierre LAGRAULET**
"Bernica - 34, chemin Bosse"
97435 SAINT GILLES LES HAUTS 06-92-76-01-19
jplagraulet@netcourrier.com

» Le CNULM... suite et fin !

→ Lors de notre dernière Assemblée Générale du mois de Mars (ULM INFO N°52 - page 7), j'avais annoncé que pour des raisons économiques, structurelles et sociales, le CNULM ne pouvait "continuer à fonctionner en l'état".



Le CNULM nous avait informés qu'il devenait patent depuis un certain temps, que la structure associative, le fonctionnement, les statuts, les missions et le cahier des charges n'étaient plus adaptés, notamment, aux évolutions des réalités économiques et aux nouvelles orientations des Ministères de tutelle en matière d'aides et de subventions.

A l'issue d'un audit réalisé par un Cabinet d'Expertise Comptable, le CNULM a cherché des solutions pour assurer la pérennité du Centre.

Mais :

- Aucune solution n'assurait le redressement de la situation financière.
- Aucune solution ne garantissait sa viabilité économique en conservant le cahier des charges actuel, fondé sur le seul domaine de l'enseignement. Il est particulièrement clair aujourd'hui que les plus importantes structures du monde de l'ULM s'appuient sur plusieurs services plus lucratifs, tels que la vente d'équipements et d'appareils, de travaux de maintenance et de mécanique, que le Centre, Association, ne pouvait être autorisé à exploiter.
- Aucune solution ne permettait l'amélioration des modalités structurelles de fonctionnement.

Depuis 1998, je me suis battu bec et ongle pour aider le CNULM, car j'ai toujours cru que le Centre était l'un des piliers de la politique fédérale en terme de qualité d'enseignement et de sécurité.

Mais le CNULM nous a informés que sa situation était telle qu'il ne pouvait que s'orienter vers la fermeture du centre et la dissolution de l'Association.

C'est avec regret que nous avons appris cette décision.

Mais la FFPLUM, la mort dans l'âme, n'avait pas les moyens financiers de se porter à son secours par l'octroi de subventions substantielles. Nous ne le pouvions pas et ne le devons pas car nous risquions de nous voir reprocher le soutien abusif d'une structure déficitaire qui n'avait trouvé aucun moyen de se redresser durablement. Cette solution donc, aussi douloureuse qu'elle puisse être, a été retenue par le Comité Directeur du CNULM et votée lors de son Assemblée Générale. Ainsi, sous la houlette d'un Cabinet d'Expertise Comptable, et d'un Cabinet d'Avocats Spécialisés, afin que chaque acte soit réalisé dans le strict respect de la transparence et du Droit, la dissolution et la liquidation du Centre devraient être effectives en fin d'année 2005 / début 2006.

En accord contractuel avec la DGAC, toutes les formations assurées actuellement par le CNULM seront menées à bien, selon la même méthode pédagogique et par le même instructeur. Il n'y a donc aucun souci à se faire de ce côté là.

Une "Histoire" vient de prendre fin.

L'esprit de responsabilité et l'analyse raisonnée de la situation ont prévalu. Quelques-uns reprocheront certainement ce choix au CNULM et l'absence de soutien financier par la Fédération ou y chercheront de sombres raisons cachées. Mais si la tristesse est tenace, la conscience de la bonne décision l'emporte.

Est-ce à dire que suite à la prochaine disparition du CNULM la Fédération renonce à son rôle essentiel en terme d'enseignement et de sécurité ?

Certainement pas !

- La Commission "Sécurité" vient d'être renforcée par l'arrivée de Thierry Couderc (ULM INFO N°53).
- Des bénévoles des Comités Régionaux vont suivre un stage Sécurité au BEA.
- La politique fédérale de labellisation des écoles, gage d'une bonne qualité d'enseignement, se poursuit.
- Notre volonté d'être une force de proposition auprès de la DGAC, dans le but d'améliorer les conditions de formation de nos pilotes et de nos instructeurs, est toujours aussi vivace.
- Des contrats de niveau fédéral, selon des cahiers des charges très précis, seront passés avec des organismes à but lucratif ou avec des structures associatives, afin d'assurer des stages et des formations spécifiques; notamment de caractère social ou à l'intention de nos jeunes, dans le domaine également des vols adaptés, ainsi que dans le cadre de formations d'instructeurs bénévoles, etc...

Il ne faut donc plus se retourner vers le passé, mais aller, sereins, de l'avant, en tenant compte des expériences et de la dure réalité du moment.

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM

CAP 28
Centre Aéronautique du Perche

Aérodrome privé et piste ulm.
A 130 kms à l'ouest de Paris.

Vous propose
3 lots avec
accès direct
à la piste :

Un terrain
à bâtir
de 2010 m² arboré
avec mare

Un bâtiment
aménageable de 230 m²
sur un terrain de 2033 m²

Une maison
habitable
de 264 m²
sur un terrain de 2263 m²

Descriptif détaillé
et renseignements
au 02 37 49 86 23
ou 06 09 89 59 45



▶ récapitulatif des aides fédérales

➔ Aide aux jeunes

(Moins de 25ans, 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 la formation

Formation instructeur 1 525 €

➔ Aide spécifique aux enseignants

(Titulaire du CAEA, adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM)

Formation de Pilote 458 €
Qualification instructeur Plafonnée à 1 500 €
 (sur justificatif : compléments de formation, évaluation finale...)

➔ Instructeur bénévole

(Adhérents FFPLUM, formation dans une structure affiliée à la FFPLUM, contrat de bénévole dans un club)
Qualification instructeur 1 500 €



Audrey BERNARD

➔ Le club ULM SENSATIONS de LIBOURNE

et son Président sont heureux et fiers de vous informer qu'une jeune pilote (350 heures de vol) formée par le club école des Artigues de Lussac, vient de se voir attribuer le brevet d'instructeur multiaxes avec une note à faire rougir plus d'un pilote. (le même en pendulaire est en cours).

Audrey, jeune Libournaise de 24 printemps s'est présentée au club en Janvier 2004.

En 2 ans elle passe son brevet multiaxes puis l'emport passager et sans faiblir elle s'attaque au brevet d'instructeur qu'elle valide à MONTPEZAT (47) dans la première quinzaine de novembre 2005.

Quand elle ne pilote pas, Audrey se jette des Pilatus au club de parachutisme de Royan Medis où elle passe sa PAC (progression accompagnée en chute libre) en août 2004.

Audrey qui a réalisé un de ses rêves remercie son instructeur pour lui avoir transmis son savoir avec autant de passion. Un grand merci également à la FFPLUM pour les possibilités qu'elle offre aux jeunes pilotes et instructeurs.

Pour la petite histoire, le club compte actuellement 3 femmes pilotes dont Audrey comme instructrice en activité.

➔ Licence et Assurance 2006



1. IC Utilisateur Individuelle Accident

Mois	MONOPLACE	FFPLUM	Garanties Resp
JANVIER	89 €	100 €	1000000 €
FÉVRIER	79 €	100 €	4000000 €
MARS	79 €	100 €	4000000 €
AVRIL	79 €	100 €	4000000 €
MAI	79 €	100 €	4000000 €
JUIN	79 €	100 €	4000000 €
JUILLET	64 €	100 €	4000000 €
AOÛT	64 €	100 €	4000000 €
SEPTEMBRE	64 €	100 €	4000000 €
OCTOBRE	64 €	100 €	4000000 €

2. IC Admif

Garanties Resp

10000000 €

OU

Vous pouvez également souscrire votre licence-assurance par internet : www.ffplum.com





► Une fédération pour tous, tous pour une fédération

Dans l'éditorial d'un précédent numéro de ULM INFO, D. MEREUZE rappelait fort justement que la FFPLUM n'était pas une société "prestataire de services", mais une "association" entre :

- vous les pilotes,
- vos structures locales (clubs ou autres),
- et un groupe d'élus bénévoles appuyés par une petite équipe de permanents : la Fédération.

Il ajoutait que c'était donc l'action coordonnée de chacun à son niveau qui contribue efficacement à la défense de l'intérêt commun : voler ULM.

Une telle stratégie repose forcément sur une bonne communication entre les associés de tous les niveaux, et dans les deux sens. Or, s'il est simple et facile pour tous de s'adresser à la FFPLUM, l'inverse l'est moins. Connaître, contacter, informer, les pilotes adhérents ou les structures affiliées demande des moyens importants, d'abord à cause du nombre (plus de 10 000 pilotes adhérents, 600 clubs ou structures affiliées) et ensuite parce qu'il s'agit d'une population qui évolue dans le temps.

Quel que soit le média utilisé par la FFPLUM : journal (ULM INFO), courrier, Internet, téléphone, la bonne réception des messages fédéraux repose sur la validité des renseignements fournis par vous et saisis dans les fichiers fédéraux. Si, globalement, ces fichiers de pilotes, instructeurs et structures peuvent être qualifiés de satisfaisants, il est inquiétant de constater, par exemple, que des structures ne donnent plus signe de vie, per-

tant ainsi leur affiliation et donc leurs droits statutaires, privant également la fédération d'un soutien numérique bien utile. Il est aussi dommage qu'un faible pourcentage de NPAI (*N'habite Pas à l'Adresse Indiquée*), ou d'adresse email et n° de téléphone non valides subsistent. L'énergie, le temps et l'argent (de vos cotisations) consacrés par le secrétariat fédéral à tenter de renouer les contacts sont loin d'être négligeables.

N'hésitez pas à communiquer tout changement survenu dans votre situation qui risquerait de rompre le lien entre vous et votre fédération. Pour les clubs ou structures déjà affiliés, n'oubliez pas que vous devez envoyer à la fédération une copie de votre compte-rendu d'assemblée générale annuelle afin de valider les informations précédentes, ou de signaler toute modification (siège social, activité, dirigeants, correspondants, etc.). Des formulaires d'affiliation ou de renouvellement sont à votre disposition sur le site fédéral. Enfin sachez que votre Comité Régional peut aussi être un relais efficace pour tous ces problèmes de communication.

Dans cette période de menaces administratives accrues sur notre activité, et comparativement aux autres fédérations aéronautiques, l'efficacité et les succès de la FFPLUM tiennent pour partie à une bonne communication entre fédération, clubs et pilotes.

Faisons tous un effort supplémentaire pour la rendre parfaite.



Yves BEAUX
Secrétaire Général FFPLUM



► Vous êtes instructeur, vous êtes affilié à la FFPLUM pour la saison en cours, votre habilitation est en cours de validité et vous souhaitez figurer sur la liste des instructeurs du site de la FFPLUM. Rien de plus simple : faites le savoir en envoyant une copie recto verso de votre brevet au secrétariat et en précisant que vous autorisez la diffusion de vos coordonnées. Afin de ne pas être automatiquement retiré de cette liste à expiration de validité de votre qualification, n'oubliez pas d'adresser systématiquement au secrétariat fédéral une nouvelle copie de votre brevet à la Fédération lors de l'apposition des nouvelles dates !

Pour être informés en permanence :
un réflexe, votre site Internet
► <http://www.ffplum.com>



► les nouveaux clubs dans vos régions

AERO-CLUB DU SEGALA
AERODROME DU CAUCART 12120 CASSAGNE BEGONHES
05.65.46.75.26 **M**

ULM AEROTEAM BISCARROSSE
AERODROME DE BISCARROSSE - ROUTE DE PARENTIS
40600 BISCARROSSE
05.58.82.03.21 **A/M/P/R**

ASS. MIXTE HAUTE VALLEE SZ LA LAWE
LIEU DIT LES QUATORZES 62127 MAGNICOURT EN COMTE
06.81.02.91.34 **P/R/X**

LES CHEVALIERS DU CIEL
AERODROME DE CORTE AMBROSI CAMPING SANTA BARBARA
20250 CORTE 04.95.61.09.44 **M/P/R**

ST MAC' AIR ULM
LES MOUSSEAUX 49260 ST MACAIRE DU BOIS
02.41.59.29.25 **P/R**

AERO-CLUB D'ARMORIQUE
AEROPORT DE QUIMPER PLUGUFFAN 29000 QUIMPER
06.80.57.25.19 **M**

BOUZY ULM CLUB
LES GELIGNES 51150 BOUZY 06.75.49.87.12 **A/E/M/P/R/X**

AIR CLUB 32
PISTE ULM D'ESCALAVES - ESCALAVES - BASE DE DE LOISIRS
32380 SAINT-CLAR 05.62.66.31.17 **M**

AERO-KIT
3 CHEMIN DE L'AERODROME AERODROME DE COURBESSAC
30000 NIMES 06.12.55.03.55 **M**

PHIL' AIR AVIATION
ROUTE DE SEES 61200 ARGENTAN 06.83.98.57.57 **P**

LES POTES EN CIEL
MALAIGRE 17620 SAINT-AGNANT
06.22.18.04.85 **R**

ROUEN ULM
AERODROME DE LA FERME DES MOULINS
ROUTE D'ECQUETOT 27110 CESSVILLE
06.20.44.48.14 **M/P**

SA AVIATION SERVICE
133 TRAVERSE DE PIE D'AUTRY 13190 ALLAUCH
06.07.099.69.21 **M**

PAPANGUE ULM
GILLOT - ROLAND GARROS - MAPERINE
97438 SAINTE MARIE 06.92.08.85.86 **M**

ULM LOISIRS PASSION
AERODROME DIJON-DAROIS SOCIETE COSMOS
21121 DAROIS 06.70.72.38.11 **M/P**

NATUR'AILES
LES JOLLETIERES 37600 LOCHES 06.07.86.04.76 **M/P**

ULM EVASION
AERODROME DE ROMANS SUR ISERE
LES CHASSES 26100 ROMANS 04.75.71.20.41 **M/P/R**

ALTIMAGE ULM
TOURNUS - CUISERY 71290 L'ABERGEMENT DE CUISERY
06.81.70.07.52 **P**

VINON ULM VINON SUR VERDON
83560 VINON SUR VERDON 06.09.55.73.33 **M**

- A** Autogire
- E** Aerostat
- M** Multiaxe
- P** Pendulaire
- R** Paramoteur
- X** Motorisation auxiliaire